



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Utställningsutlåtande

Datum: 2012-09-04

Diarienummer: 0462/07 (FIIa 5156)

Fredrik Söderberg

Telefon: 031-368 15 91

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

Detaljplan för Skeppsbron m.m. inom stadsdelen Inom Vallgraven i Göteborg, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning

Utställningsutlåtande

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 7 februari 2012 att låta ställa ut detaljplaneförslaget. Detaljplaneförslaget har varit utställt för granskning på stadsbyggnadskontoret och i Älvrummet under tiden 29 februari – 27 mars 2012.

Planförslaget har under samma tid sänts till berörda nämnder, styrelser och föreningar enligt bifogade lista över samrådsrets.

Sammanfattning

De viktigaste synpunkterna som inkommit under utställningen kommer framför allt från länsstyrelsen och gäller eventuell påverkan på riksintresset för kulturmiljö med avseende på arkeologi, buller, säkerhetsfrågor gällande geoteknik/stabilitet samt risker med avseende på Rosenlundsverket.

Trafikkontoret ser problem lösningen av parkeringsnedfarten. Södra Älvstranden Utveckling AB motsätter sig kravet på tre fastigheter per kvarter.

Även andra remissinstanser, fastighetsägare och boende har inkommit med synpunkter. Kvarstående erinringar från samråd och utställning finns avseende bland annat byggnadshöjder, buller, spårvägens sträckning och hållplatslägen. Synpunkterna har bemötts och mindre ändringar i förslaget föreslås. Den största ändringen gäller de två södra parkeringstillfarterna som samlas till en gemensam in- och utfart via ny byggrätt direkt väster om Rosenlundsverket.

Inga särskilda skrivelser gällande planens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har inkommit. Synpunkter på MKB och detaljplan tas därför upp samlat nedan.

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

Detaljplanen innebär inte några utgifter eller inkomster för fastighetsnämnden.

Fastighetskontoret är positivt till den föreslagna detaljplanen. Detaljplanen möjliggör över 400 bostäder i centralt läge samt handel och en attraktiv stadsmiljö i anslutning till Göta Älv.

Fastighetskontoret tillstyrker planförslaget. Den totala planekonomin visar i nuläget på ett bedömt underskott om cirka 150 miljoner kronor varför kommunfullmäktige bör anta detaljplanen och samtidigt ta ställning till hur finansieringen bör hanteras.

Kommunfullmäktige bör även ta ställning i frågan om vilken kommunal nämnd som bör hantera eventuella ersättningsanspråk från ägaren till fastigheten Vallgraven 49:1.

Fastighetskontoret anser att utgiften inte bör belasta fastighetsnämnden.

Yrkande från M och FP:

Önskar avstyrka förslaget till detaljplan då ekonomin inte går ihop. Förslaget innebär en låg exploateringsnivå samtidigt som priset för att bevara vissa byggnader skjuter i höjden. Som det ser ut nu innebär projektet en enorm ekonomisk förlust för alla skattebetalare i Göteborg, men blir samtidigt dyrt för både byggare och framtida boende. Detta skulle kunna avhjälpas genom att öka exploateringsgraden eller ta bort vissa q-märkningar. Då detta projekt markerar starten på anläggandet av centrala älvstaden bör det bli en positiv start och inte något skattebetalarna ska behöva känna oro för. Önskar att kommunfullmäktige återremitterar ärendet till byggnadsnämnden med direktiv om att planen bättre ska överensstämma med stadens mål samt en högre finansieringsgrad.

2. Göteborg Energi AB

Parkeringsstillfart till parkeringsanläggning under Skeppsbron

GE bedriver och utvecklar industriell verksamhet vid Rosenlundsverket vilket fordrar stora ytor runt om kvarteret för dess tillgänglighet. Relativt sällan, men med jämna mellanrum, kräver reinvesteringar, drift och underhåll, att fasader rivs för att medge byte eller nyinstallation av maskindelar, vilket fordrar de största mobila kranarna. Dessa behöver för att säkra lyften, stor distans till den aktuella fasaden och stora arbetsytor för nedfällning av stödben. Utöver manöverutrymme för kranbilen tillkommer plats för leveransfordon, upplagsplatser och plats för arbetsbodar.

Genom den utformning som valts i planen för den södra nedfarten till parkeringsanläggningen, uppstår en allvarlig begränsning av möjligheterna att från platsen ordna framtida ombyggnad av Rosenlundsverket. Utformningen ger upphov till att framtida entreprenader blir svåra att styra tids- och kostnadsmässigt.

Det är GEs uppfattning att avvägningen mellan Rosenlundsverkets anspråk på handlingsutrymme i planarbetet prioriterats för lågt i förhållande till exempelvis önskemål om goda nyckeltal för parkeringsanläggningens investeringskalkyler eller ambitionen att anlägga park framför Merkurhuset. Effekterna av detta behöver i planen regleras genom avtal där GE friskrivs från ansvar och kostnadstäckning.

Ytterligare försvårande omständigheter när det gäller anläggandet av föreslagen nedfart till parkeringsdäcket, är befintlig gasledning. I väsentliga delar är ovanstående argument angivna tidigare till SBK.

Intag för kylvatten

Nuvarande anläggning för intag av kylvatten till Rosenlundsverket kommer att behöva flyttas som konsekvens av den nya kajanläggningen och tillhörande båttrafik. Förstudie och projektering av framtida utformning återstår. Effekterna av den utformning som slutligen prövas i miljödom och kommer utföras, behöver regleras genom avtal, där GE friskrivs från ansvar och kostnadstäckning för de erforderliga ombyggnaderna (nuvarande anläggning för intag av kylvatten är tillfyllest för de behov GE har vid Rosenlundsverket).

Tilläggsplats för oljebåt

I detaljplanen angiven tilläggsplats för oljebåten, är förenad med stora oklarheter. Tilläggsplatsens användning fordrar omläggning av utloppsledning för kylvatten som idag finns i planens anvisade läge för oljebåten. Manöverutrymme för oljebåten är dessutom inskränkt på grund av påverk som Göteborgs Hamn anlagt utanför den nuvarande utloppsledningen för kylvatten. Effekterna av den utformning för projektet som slutligen prövas i miljödom och kommer att utföras, behöver regleras genom avtal, där GE friskrivs från ansvar och kostnadstäckning för de erforderliga ombyggnaderna (nuvarande anläggning för oljebåtens tilläggsplats, är tillfyllest för de behov GE har vid Rosenlundsverket).

Övrigt om tillgänglighet runt Rosenlundsverket

Det förslag till utformning av trafikanläggningar som nu visas för järnvägsplanen avviker i många stycken från tidigare kommunicerade intentioner för utformning av gatumark inom detaljplanens område. En viktig anmärkning är att Rosenlundsgatan har gått från att redovisas som enkelriktad gårdsgata till dubbelriktad genomfartsgata, utan möjlighet till parkering utefter Rosenlundskanalen. Effekten är att arbeten i samband med in-/utlastning från Rosenlundsverkets portar mot Rosenlundsgatan försvåras.

Kommentar:

Ett flertal alternativa lägen för parkeringsgaraget södra tillfart har studerats. En ny lösning som innebär tillfart från Rosenlundsgatan via ny byggrätt direkt nordväst om Rosenlundsverket föreslås nu. Stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Älvstranden Utveckling samt P-bolaget ser detta som den sammantaget bästa lösningen. Frågan har stämts av med Göteborg Energi som accepterar parkeringstillfarten under förutsättning att åtkomst med stora mobila kranar kan ordnas vid särskilda sällsynta tillfällen. I det fall Göteborg Energi köper den aktuella marken kan åtkomst med kranbil lösas t.ex. genom att rampen byggs så att den kan bryggas över tillfälligt. Om någon annan köpare blir aktuell så får tillgängligheten till verket lösas på annat sätt, t.ex. med en invändig lastgata och traverssystem. Frågan hanteras mellan Göteborg Energi och Älvstranden Utveckling.

Lösningen innebär att ett ledningsstråk behöver dras under den byggrätt som skapas direkt nordväst om Rosenlundsverket, ett u-område för allmänna underjordiska ledningar tillkommer därför i byggrätten.

Omläggning av intag för kylvatten liksom tilläggsplats för oljebåten hanteras dels i miljödom och vidare i genomförandet genom samordningsmöten mellan trafikkontoret, Älvstranden Utveckling och Göteborg Energi. Avtal tecknas mellan dessa parter när det behövs.

Det planeras en parkeringsficka utmed Rosenlundsgatan där in- och utlastning kan ske.

3. Göteborg Energi Nät

Tillräckligt med E-områden för transformatorstationer har anvisats men vi begär ett förtydligande avseende möjlighet till transport med tung lastbil fram till stationerna enligt anvisade lägen i plan ovan planerat garage, speciellt för det södra läget på kajen. Det erfordras bärlighet både för själva stationen, ca 30 ton, samt tunga transporter. Samråd har inletts angående detta med Göteborgs Stads Parkering och deras anlitate konsult.

E-områden som anvisats på kajen i norr och söder är sannolikt för små. Enligt planbeskrivningen är de avsedda för, förutom transformatorstationer, trapphus till garage samt från- och tilluft till garaget. Göteborgs Stads Parkerings har också till GENAB anmält intresse för att bygga egen teknisk anläggning som t.ex. elcentral sammanbyggd med transformatorstation. Därför är det mer sannolikt att en yta på ca 15 x 15 m erfordras för att rymma nämnda anläggningar.

För transformatorstationen som byggs in under trappan mot Ingenjörsgatan föreligger inga problem avseende transporter m.m., men särskild hänsyn måste beaktas för brandsäkerheten. Därför har GENAB genomfört ett samråd med Räddningstjänsten avseende byggnation av stationen under trappan för acceptable brandsäkerhet. GENAB kommer vidta åtgärder för att reducera risk för brandspridning. Åtgärderna kan dock inte helt eliminera risken för brandspridning. I planen medges att hotellet bygger ett burspråk ut över allmän plats och över trappavsats. I närhet av stationen skall inte brännbart material användas som fasadbeklädnad och den del som kragar ut över allmän plats bör ha ett golv med minsta brandtålighet, REI30.

Trappan behöver, för att frigöra utrymme för stationen, flyttas ut ca 5 m mot Stora Badhusgatan. Därmed bildas en större trappavsats än nuvarande.

Kommentar:

Transport med tung lastbil kommer att vara möjlig fram till transformatorstationerna.

Storleken på byggnaderna för trapphus och transformatorstationer etc. har studerats vidare. Byggrätterna utökas och görs mer flexibla.

Att erforderligt brandskydd uppnås hanteras i bygglovprocessen samt i samband med tredimensionell fastighetsbildning.

Detaljplanen möjliggör att trappan flyttas ut och att avsatsen utökas.

4. Göteborgs Hamn AB

GHAB är positiva till att området förändras och blir mer tillgängligt för allmänheten. GHAB är även positiva till att det inom området planeras för en utveckling av sjöfarten på Göta älv. Sjötrafiken kommer att bli intensiv runt omkring Skeppsbron med tanke på den verksamhet som planeras med en ny terminal för kollektivtrafiksjöfart och skärgårdsbåtar, turisthamn m.m. GHAB är mycket positiv till att projektet har gjort utförliga utredningar kopplat till sjöfarten, men har en del synpunkter kopplade till dessa utredningar.

GHAB förutsätter att påseglingsskydd dimensioneras för fartyg i rätt storleksklass och anser att det därför är viktigt att rätt fartygsbenämning framgår. Det bör även framgå varför större fartyg såsom kryssningsfartyg inte är dimensionerande för påseglingsskydd.

Påseglingsskydd kommer att behöva byggas för att garantera säkerheten för de som rör sig vid kajen men även för att skydda de underjordiska garage som ska byggas inom området. GHAB anser därför att det under planbestämmelsen WV₁ bör stå att påseglingsskydd ska utföras.

Ett logistiksystem för kollektivtrafik på älven måste tas fram, i samarbete mellan operatör för kollektivtrafiksjöfarten och berörda myndigheter. Logistiksystemet ska vara färdigt innan sjötrafiken från den nya terminalen startar. GHAB är dock tveksamma om det ska in i hamnordningen.

Det är viktigt att utformning av kajer, pirar, bryggor, vågbrytare m.m. stäms av med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och GHAB (Hamnmyndigheten). GHAB är positiv till att pirar ska utformas med genomströmningsöppningar för att få undan skräp och is från området. GHAB är även positiv till att projektet har prioriterat sjösäkerheten framför att bygga ut en småbåtshamn och en förlängning av Stenpiren. Om det på sikt ska byggas en småbåtshamn eller om Stenpiren ska förlängas måste det samrådas med ovanstående myndigheter.

För att inte försämra framkomligheten i farleden är det viktigt att de planerade påseglingsskydden inte inkräktar på farleden. Utformningen av påseglingsskydd ska ske i samarbete med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och GHAB (Hamnmyndigheten). Ett kontrollprogram måste upprättas för påseglingsskyddens anläggnings- som driftsfas.

Det är viktigt vid detaljutformning av planområdet att tillse att stark eller störande belysning inte påverkar fartygens möjligheter att navigera säkert i farleden. Det är viktigt att hänsyn till detta tas även under anläggningsfasen.

De planerade förtöjningsplatserna och bryggorna utefter Skeppsbron blir sannolikt mycket attraktiva och det är därför viktigt att de förses med adekvata faciliteter.

Kommentar:

Bedömningen som gjorts är att de största fartygen går så djupt att de går på grund innan de når in mot land. MKB kommer att justeras med rätt fartygsbenämning, samt med varför större fartyg inte är dimensionerande.

På vilket sätt påseglingsskydd måste utföras hanteras i miljöprövningen. Om påseglingsskydd ska regleras i detaljplan bör åtgärdernas utbredning vara klart, vilket inte kan föregå miljöprövningen.

Synpunkter som avser kollektivtrafik på vatten delges Västrafik.

Synpunkter som avser genomförande och projektering delges trafikkontoret och Älvstranden Utveckling.

5. Göteborgs Spårvägar

Har i huvudsak kommentarer vad avser påverkan på trafikeringen och framtida utveckling av spårsträckan. Spårvägssträckan är väsentlig för den fortsatta utvecklingen av spårvagnstrafiken i Göteborg.

Vid Lilla Torget kommer att anläggas en komplett spårtriangel, som gör att spårsträckan kan användas på ett rationellt sätt vid akuta och planerade trafikomläggningar. Det är väsentligt att en fullständig spårtriangel för dubbelspår även förbereds i Stora Badhusgatans nordligaste del, för att möjliggöra framtida förbindelser mellan Lilla torget och en eventuell Operalänk vid Packhuskajen.

Boende i södra delen av området har tidigare framfört önskemål om en spårvagnshållplats vid Esperantoplatsen, vilket avvisats bl.a. på grund av framkomlighetsskäl. Resmöjligheter till och från södra delen av området kan istället tillgodoses med busshållplatser i Surbrunnsgatan och/eller vid Masthamnsbron. Busstrafik kan även ansluta till färjeläget vid Rosenlund om färjetrafiken inte tas bort.

Kommentar:

Frågan om spårtriangel berör inte aktuell detaljplan. Det planeras inte att utföras några fysiska förberedelser för Operalänken, såsom växlar. Det exakta läget för en sådan förbindelse är inte klargjort.

Busshållplatser ryms inte i Surbrunnsgatan. På Skeppsbron utanför Rosenlundsverket *kan* möjlighet finnas i och med att parkeringstillfarten ändras och ordnas via Rosenlundsgatan, frågan får studeras vidare i projekteringen. Busshållplatser kan även studeras söder om Masthamnsbron.

6. Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

Arbetet med exploatering av Skeppsbron är fortfarande i ett mycket tidigt skede där alla tekniska lösningar ännu inte fullt ut är klarlagda. Detta i kombination med de mycket stora investeringar som det innebär att bygga ut parkeringsanläggningen på Skeppsbron gör att bolaget anser det vara mycket viktigt med så stor flexibilitet i planen som möjligt för att kunna kombinera de bästa tekniska lösningarna med den mest hållbara lösningen över tid.

Bolaget anser därför inte att planen skall begränsa utbyggnaden av den stora parkeringsanläggningen till 22 000 m² utan enbart reglera antalet bilplatser för att ge ökad flexibilitet i det fortsatta arbetet.

I planen anges att från- och tilluft får anordnas ovan mark, då det kommer att stå småhus på garaget med plushöjd +24,5 vill bolaget ha ett förtydligande i planen om att frånluftskanal kan komma på höjd av +22.

(SBKs notering; efter yttrandet har muntligt lämnats information från p-bolaget att frånluftskanaler inte behöver vara högre än ca 4,5 m över mark).

Bolaget delar Trafiknämndens uppfattning om att in/utfart från väster bör flyttas norrut mot nocken.

Kommentar:

Bestämmelsens syfte är att ge flexibilitet i att bygga garaget i två plan under hela byggrättens utbredning, alternativt i tre plan med en mindre utbredning. Byggrättens utbredning möjliggör ca 24 000 m² BTA om anläggningen byggs i två plan, bestämmelsen justeras från 22 000 m² till 24 000 m².

Planbeskrivning förtydligas med avseende på att från- och tilluft kan bli upp till 5 m. Avsikten är emellertid att dessa anläggningar i huvudsak ska samlas till gemensamma teknikbyggnader för transformatorstationer och trapphus till garaget. Höjdbestämmelsen för dessa justeras därför från totalhöjd +17,5 m till byggnadshöjd +17,5 m, för att skorsten ska tillåtas överstiga denna höjd.

Ett flertal alternativa lägen för parkeringsgaragets södra tillfart har studerats i samarbete med trafikkontoret och P-bolaget. En ny lösning som innebär tillfart från Rosenlundsgatan via ny byggrätt direkt nordväst om Rosenlundsverket föreslås nu. Stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Älvstranden Utveckling samt P-bolaget ser detta som den sammantaget bästa lösningen.

7. Göteborg Vatten

Utöver vad som framgår av tidigare yttrandet vill Nämnden för Göteborg Vatten framföra följande:

Påverkan på befintliga ledningar

Utbyggnaden av bostäder, verksamheter, tillbyggnad av Rosenlundsverket samt parkeringsanläggning under mark berör främst en större avskärande kombinerad avloppsledning som är förlagd i Skeppsbron. För att möjliggöra genomförande enligt förslag till detaljplan måste den avskärande kombinerade avloppsledningen läggas om till nytt läge i Stora Badhusgatan. Även en stor del av det lokala ledningsnätet berörs och måste flyttas.

Ledningsutbyggnad

För att möjliggöra allmänna vatten- och avloppsanslutningar till nya bostäder och verksamheter genomför också Göteborg Vatten utbyggnad av vatten- och avloppsledningar. Nytt ledningsnät utformas som duplikatsystem.

En pumpstation för spillvatten anläggs för att avleda spillvatten från ny terminalbyggnad samt det befintliga Skeppsbrohuset. Spillvatten pumpas till omlagd avloppsledning i Stora Badhusgatan. Ny spillvattenpumpstation samt ny dagvattenpumpstation anläggs vid lågpunkten som behålls vid Merkurhuset och Kinesiska Muren. I detaljplan ska E-område för teknisk anläggning reserveras för pumpstationer.

Servisanslutningar till befintliga byggnader längs Skeppsbron och Stora Badhusgatan berörs av planerade arbeten. Servisledningar till fastigheterna kommer att läggas om.

Nytt lokalt ledningsnät för dagvatten kommer läggas parallellt med omlagd kombinerad avloppsledning vilket innebär att dagvatten från fastigheter samt ombyggd gata kan separeras. Servisledning för dagvatten kommer att byggas ut till respektive fastighet. Fastighetsägare kommer anmodas att separera om inte detta redan gjorts.

Nytt ledningsnät förläggs i första hand till lokalgator. Enligt förslag till detaljplan får dock i vissa fall parkering underbygga allmän plats. En planbestämmelse (PIU) finns som anger att marken ska vara tillgänglig för allmänna ledningar. Det är därför viktigt att se till att utrymme finns för ledningsförläggning med kommunal standard i allmän plats, bl.a. måste tillräckligt läggningsdjup uppnås. Det har i samband med projektering konstaterats att detta krav inte kan uppfyllas inom torgyta längs kajen.

Göteborg Vatten kommer att upprätta förbindelsepunkt i lokalgata i anslutning till torgyta. Fastigheterna på torgytan måste enskilt eller gemensamt ordna servitut för privata ledningar som måste förläggas i P-garage.

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd från trädets rothals och ytterkant ledning ska hållas. Avsteg kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från GV. Vid avsteg ska avtal tecknas om att GV inte svarar för ev. skador på träd vid ex. rotinträngning eller schaktarbeten.

Höjdsättning

Enligt planförslaget ska marknivån inom planområdet säkras mot högvatten genom uppfyllnad av markytan till +12,80 meter. Dock finns en lågpunkt, +11,9 meter, längs nordvästra sidan av det befintliga Skeppsbrohuset samt en lågpunkt på ca +10,4 meter vid Merkurhuset och Kinesiska Muren. En högvattenlucka placeras på respektive utloppsledning till Göta älv men lågpunkterna blir känslig för översvämning när högvatten i Göta älv sammanfaller med kraftiga regn. Pumpstationer för avledning av spillvatten placeras i båda lågpunkterna samt även en pumpstation för dagvatten vid Merkurhuset.

En planbestämmelse finns som anger att lägsta höjd på färdigt golv ska vara + 12,8 m. Dock måste möjligheten till fri avledning av dagvatten på gata finnas vilket betyder att gatunivå måste vara lägre än nivå på färdigt golv. Planbestämmelsen kompletteras därför med texten ”Lägsta nivå på färdigt golv eller andra ytor som inte tål att ställas

under vatten ska, för att anslutning med självfall ska tillåtas, vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt, dock lägst nivån + 12,8. Avsteg kan göras om motsvarande eller bättre skyddsåtgärd mot översvämning ordnas, t.ex. pumpning.”

En uppfart från P-garage till befintlig marknivå ca +10,4 planeras vid Merkurhuset och Kinesiska Muren. Detta innebär en stor risk för översvämning av garaget. Det är viktigt att minimera dagvattenavledningen mot denna lågpunkt. I lågpunkten placeras en dagvattenpumpstation, avsedd i första hand för avledning av dagvatten från omkringliggande allmänna ytor men även från fastigheter. Särskilt översvämningsskydd av garaget måste anordnas för att minska risken för översvämning i samband med häftiga regn eller hög nivå i havet. Göteborg Vatten kan inte garantera att garaget får ett fullständigt översvämningsskydd med den planerade dagvattenpumpstationen. Dagvattenpumpstationen dimensioneras enligt branschnorm vilket i praktiken innebär att garaget kan översvämmas vid nederbörd häftigare än ett 10 års regn. Om bättre skydd mot översvämning erfordras skall detta utformas och bekostas av exploitör.

Dagvattenhantering

Dagvattenhanteringen ska utföras så att negativ påverkan på Göta Älv minimeras och inte ökar. Enligt Vattenplanen för Göteborgs Stad krävs ”enkel behandling” av dagvattnet. Dagvattnet inom hela planområdet ska i första hand tas omhand lokalt. Dagvatten ska inte ledas till kombinerad avloppsledning som passerar området.

Princip för kostnadsfördelning och tidplan

Samarbetsavtal mellan trafikkontoret och Göteborg Vatten finns för hur kostnader ska fördelas. Diskussion om kostnadsfördelning pågår.

Kommentar:

E-område för pumpstation under mark är inte nödvändigt, det är en kommunal anläggning på kommunägd allmän plats. Avtal tecknas med trafikkontoret som förvaltar marken.

Bestämmelse P_{1U} finns för att öka flexibiliteten i ledningsdragningen. Om läggingsdjupet inte är tillräckligt ska parkeringsgaraget vara tillgängligt för allmänna ledningar.

Lägsta höjd på färdigt golv 0,3 m över marknivå är olämpligt i aktuellt område, eftersom det gör det svårt och utrymmeskrävande att klara tillgängligheten. Planbestämmelse kommer inte att införas eftersom frågan hanteras rutinmässigt i bygglovprocessen. Föreslagen text, ”Lägsta nivå på färdigt golv eller andra ytor som inte tål att ställas under vatten ska, för att anslutning med självfall ska tillåtas, vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt, dock lägst nivån + 12,8. Avsteg kan göras om motsvarande eller bättre skyddsåtgärd mot översvämning ordnas, t.ex. pumpning” införs emellertid i planbeskrivningen.

Garagetillfart föreslås lösas med en annan tillfart, som inte ligger i en lågpunkt.

Trafikkontoret har fortlöpande avstämningar med Göteborg Vatten i samband med projektering. Möjligheterna till lokalt omhändertagande av dagvatten är små på Skeppsbron. Fördröjning av dagvattnet bedöms inte vara en förutsättning för lämplig hantering, men möjligheterna till det kommer att studeras. Gröna tak och magasin/infiltrering i och kring parken är möjligheter som i nuläget har diskuterats.

Dagvattenhanteringen inom området ska utföras så att negativ påverkan på Göta älv minimeras. Hur dagvattensystemet slutligt ska se ut hanteras och prövas i samband med projektering och bygglov.

Synpunkterna gällande trädplanering och dagvattenhantering delges trafikkontoret.

8. Kretsloppskontoret

Kretsloppskontoret har inget övrigt att tillägga till utställningshandlingarna. Framhåller dock att en hållbar avfallshantering bygger på att ytor för återvinning skapas i eller i nära anslutning till bostadshus. Eftersom dylika ytor inte finns i detaljplanen förutom nämnda sopsugsanläggning utgår vi från att exploatören tar hänsyn till detta vid byggnation. Detta kan göras genom att planera för t.ex. miljöhus/rum som komplement till sopsugsanläggningen.

Kommentar:

Byggrätt finns på gårdar för ex. miljöhus.

9. Lokalförvaltningen

Planområdet är ett område med hög status i staden. Det är viktigt att de lösningar som genomförs ska kunna finnas kvar långsiktigt och som kan vara vägledande vid andra stadsförnyelseprojekt. Skeppsbrons förskolas läge och förutsättningar bör tydligt definieras i detaljplanen.

När man lokaliserar en förskola som en del av ett bostadskvarter finns erfarenhet av att det kan uppstå problem i förhållande till boende och övriga verksamheter i kvarteret. Det kan t.ex. vara ljudnivåer från barn som leker ute på en kringbyggd gård med höga hus eller många olika utrymmeskrävande aktiviteter som ska samlas på en liten yta utomhus som kan skapa konflikter. Ytterligare ett problem är att små bostadsgårdar kringbyggda av höga hus innebär att gårdarna blir mörka och skuggiga.

Detaljplanens förslag om en förskola i Kinesiska Muren bör tydligare definieras i detaljplanen. Möjlighet till utemiljö för de barn som vistas på förskolan måste säkras genom lösningar som avgränsar vissa områden t.ex. i parken utanför Merkurhuset men som inte utestänger allmänheten från området. Det kan finnas behov av avgränsning/inhägnad för barn, som inte går i förskolan, som leker i parken, som skydd mot de risker för barn som finns med trafik och älven i nära anslutning till parken. Avgränsningar kan göras med staket eller med t.ex. nivåskillnader vid anläggandet av parken.

Andra platser för förskola inom området bör också prövas och i de fall de bedöms som möjliga tydligare definieras i detaljplanen. Förskolor högt upp i hus med tillgång till utemiljö på takytor eller terrasser och med den närhet som finns till kollektivtrafik kan bli en bra lösning på problematiken med förskolor i innerstadsmiljö.

Angöring för större fordon, cykel- och bilparkering samt avfallshantering för förskolan måste lösas på samma sätt som för bostäder och övriga verksamheter i området.

Kommentar:

SBK är positiv till alternativa lösningar för förskolor i innerstadsmiljöer. För att behålla en så stor flexibilitet som möjligt tillåts därför förskolor inom alla ytor som markeras med C₁.

Angöring kommer att vara möjlig till alla byggnader.

10. Miljö- och klimatnämnden

Miljö- och klimatnämnden tillstyrker planförslaget med nedanstående synpunkter.

Buller

I planområdet beräknas ekvivalentnivåerna från trafiken till strax under 65 dBA vid bostädernas fasad. Det är en mycket hög ljudnivå, men med rätt skyddsåtgärder kan ändå bostäder byggas. Vi anser liksom stadsbyggnadskontoret att det är möjligt att

bygga bostäder i området, men det förutsätter bestämmelser om störningsskydd eller utformning.

Vid bygglovgivning tillämpas Boverkets Byggregler (BBR) som reglerar buller inomhus. I de fall riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids ska hälften av bostadsrummen läggas mot tyst sida. I begreppet bostadsrum ingår vardagsrum och sovrum, vilket innebär att små lägenheter riskerar att få sovrum mot den bullriga sidan. Därför anser vi att planbestämmelse om genomgående lägenheter med sovrum placerade mot tyst sida ska införas. Då BBR endast reglerar buller inomhus anser vi att planbestämmelse som försäkrar att minst en uteplats som klarar gällande riktvärden ska införas.

Avfallshantering

I Avfallsrådets (Naturvårdsverket tillsammans med aktörer på avfallsområdet) kriterier står det att insamlingssystemet av förpackningar och returpapper ska anpassas till lokala förutsättningar. Helst ska det ske genom fastighetsnära insamling, vilket för lägenheter innebär att källsortering sker i "soprum" eller "miljöhus".

Planförslaget anger att sopsug kan bli aktuellt. Vanligtvis hanterar sopsug endast hushållsavfall, men det finns möjligheter att ha flera inkast och behållare på sopsugen så att även förpackningar och returpapper kan samlas in den vägen. Om förpackningar och returpapper inte hanteras med sopsug bör utrymme för soprum eller miljöhus förberedas i planen.

Tömning av sopsugen sker med sopsugbil. Detta är generellt en bullrande verksamhet och därför måste tömningsplatsernas placering utredas noga för att minimera att människor störs. Tömning under mark i t ex parkeringshus kan vara ett alternativ.

Förskola

Det finns behov av förskola som en följd av de nya planerade bostäderna. En alternativ lokalisering som föreslås är i den Q-betecknade Kinesiska muren. Utöver de krav som finns på lektyor utomhus finns även bullerkrav. Det är viktigt att klargöra redan nu om bullerskyddsåtgärder såsom bullerdämpande fönster medges med avseende på byggnadens kulturmiljövärden.

Kommentar:

Avsikten är att lägenheter vid bullerutsatt fasad ska vara genomgående mot tyst/ljuddämpad sida. Det slutna kvarteret ger goda möjligheter till det, eftersom den skyddade gårdssidan får så låga bullervärden. Ett problem är dock det slutna kvarterets hörn, att där åstadkomma genomgående lägenheter med hälften av bostadsrummen mot gårdssidan ger märkliga lösningar eller mycket stora lägenheter som knappast kan anses som den bästa helhetslösningen. Avsikten med bestämmelsen gällande buller är att andra lösningar än genomgående lägenheter ska kunna prövas i kvarterets hörn.

Gårdarna kommer att vara kringbyggda och erbjuda tyst utemiljö.

Kvarterets gårdar får till 1/20 bebyggas, vilket kan utnyttjas för ex. miljöhus

Synpunkter gällande placering av tömningsplatser för sopsug vidarebefordras till Älvstranden Utveckling som genomförare av planen.

Bullernivåer vid Kinesiska Muren blir i huvudsak mycket låga. I det fall bullerdämpning ändå behövs kan det åstadkommas med andra metoder än byte av hela fönster.

11. Park- och Naturnämnden

Grönstruktur

Förvaltningen anser det mycket positivt att Merkurparken nu är säkrad som park på plankartan och att dess storlek är betydligt större än i samrådsförslaget i och med att Merkurhuset och ”Kinesiska Muren” byggnaderna bevaras. Parken har möjlighet att ge ett fint, grönt avbrott i den främst hårdgjorda kajmiljön. Tillsammans med det föreslagna bassängbadet i älven har den goda förutsättningar att bli en viktig målpunkt och mötesplats för såväl göteborgare som turister.

Trycket på parken kommer dock vara mycket högt beroende på dess läge och relativt små dimensioner, vilket ställer stora krav på de ytor som skapas.

Barnperspektiv/Förskola

Centrala staden saknar idag en större lekplats och behovet av lekmiljöer är stort. Att gestaltningsprogrammet hänvisar till att lekmiljöer på det hållbara temat, t.ex. sol, vind och vatten, kan integreras i området och ge barn och vuxna en pedagogisk inblick i förnybara energikällor är mycket positivt. Förhoppningen är att dessa ska vara en del av hela kajstråket men att de koncentreras i närheten av badet och i parken.

Det bedöms finnas ett behov av en förskoleverksamhet i området, varav huvudalternativet är att använda 2 våningar i Kinesiska Muren. Förvaltningen har i pågående diskussion med stadsdelsförvaltningen bekräftat att en mindre yta av parken framför Kinesiska Muren, som ligger som en nedsänkt och avskild trädgård, kan upplåtas för att tillgodose behovet av lekytor för förskoleverksamhet. Gården får då hägnas in, men ska uppfattas som och vara allmänt tillgänglig. Den större resterande delen av parken ska dock vara fullt öppen men kan utformas för att underlätta en användning av större grupper av barn genom mjukare gränser såsom vegetation och höjdskillnader.

Tillgänglighet/Stråk

Ett betydelsefullt gångstråk utvecklas för tillfället längs med Rosenlundskanalen inom EU-projektet ”Ett blomstrande Rosenlund” och det är därför av speciell vikt att Rosenlundsgatan inom planområdet också är tillgänglig för fotgängare och att goda möjligheter att korsa biltrafiken på Skeppsbron vid Nocken ges. Parkeringsnedfarten och angöring till Rosenlundsverkan bör inte blockera detta viktiga stråk.

Kajområdet är i dagsläget ett viktigt gång- och cykelstråk i det övergripande nätet för Göteborg och att detta ska finnas kvar är positivt. För att minska cykelstråkets intrång i parken bör dess sträckning utredas i samband med att bilförbindelsen över Masthamnsbron ses över.

Lokalklimat – sol/skugga/vind

Skeppsbron har goda förutsättningar att bli ett trevligt stråk sommartid. För att området ska bli attraktivt året om och i alla väder krävs en genomarbetad gestaltning av både park och kajområde som tar stöd i klimatstudier. Det är viktigt att det finns platser som är vindskyddade med goda solförhållanden.

Dagvatten

Gestaltningsprogrammet lyfter fram att dagvattnet kan användas som en positiv resurs och attraktiva miljöer kan skapas genom att synliggöra delvis öppna dagvattensystem. Förvaltningen ser detta som ett positivt inslag i stadsbilden.

12. SDN Centrum

Stadsdelsnämnden tillstyrker förslaget till detaljplan för Skeppsbron.

Förvaltningen är positiv till en utbyggnad av Skeppsbron i linje med byggnadsnämndens förslag. Detaljplaneförslaget för Skeppsbron ger goda förutsättningar för en hållbar utbyggnad av centrala Göteborg med en blandning av bostäder, arbetsplatser, kultur och fritidsaktiviteter i anslutning till väl utbyggd kollektivtrafik.

För en hållbar utveckling av denna del av stadsdelen anser förvaltningen att en utbyggnad av den kommunala förskolan med fem avdelningar krävs inom planområdet. Planområdets bostäder genererar ett behov av två-tre avdelningar. Dessutom finns inom upptagningsområdet enavdelningsförskolor som förvaltningen av ekonomiska skäl vill ersätta med förskolor med minst tre avdelningar. I förslaget anges att Kinesiska Muren utreds avseende förskola i två plan. Om detta inte visar sig möjligt måste en förskola byggas på annan plats inom planområdet.

Bostäder längs Stora Badhusgatan och den nya spårvägssträckningen kommer att få höga bullervärden. De bostäder där bullernivåerna överskrider acceptabel ekvivalent ljudnivå måste tillförsäkras en tyst sida och tillgång till tyst utevistelse. Det kan bli en konflikt mellan bostäders tysta sida och att upplåta bostadsgårdar till förskoleverksamhet.

Förvaltningen är angelägen om att det nya kajstråket med parker blir tillgängligt, tryggt och säkert. Ett led i detta är att se över hur delar av dessa ytor kan avgränsas så att även yngre barns spontana lek kan ske under säkra förhållanden. Föräldrar i tät stadsmiljö efterfrågar ofta tydliga avgränsningar och hinder mellan lekytor och trafikerade områden. Den förskola som planeras kommer, oavsett läge, att ha en relativt sett liten egen yta för utevistelse. Därför är det angeläget att den allmänna platsen stödjer de yngre barnens lek och rörelsebehov och att avtal om samnyttjande och skötsel upprättas.

Bevarandet av Merkurhuset och Kinesiska muren ger en historisk förankring i den befintliga staden. Samtidigt innebär det att torg och parkytor i vissa delar får nivåskillnader som minskar tillgängligheten för t ex rullstolsburna.

Inom planområdet finns behov av en enhet för boende med särskild service omfattande sex små lägenheter med kringutrymmen och tillgång till utevistelse på takterrass eller inom kvartersmark.

Förvaltningen välkomnar skrivningarna om att inte tillåta grundskolor med hänvisning till brist på vistelseytor, förvaltningen anser att inte heller gymnasieskolor bör tillåtas.

För att som gående komma till och från planområdet måste man passera spårväg eller tidvis tungt trafikerade gator. Det är angeläget att stadens stråk för gående binds samman och görs trygga, inte minst ur folkhälsosynpunkt. Stora Badhusgatan kommer att utgöra en barriär för gående och framtida utformning bör ha som mål att minska de negativa effekterna för dem som ska passera den. De kommunala skolor som finns för barn i de yngre åldrarna ligger alla belägna utanför planområdet. Barn som på egen hand ska ta sig till och från dessa skolor måste passera spårvagnsspår med tät trafik, detta är en säkerhetsrisk.

För att få en fungerande cykeltrafik i större skala anser förvaltningen att cykelstomnätet måste behandlas som ett eget trafikslag och inte blandas med gångtrafik. Förvaltningen anser att cykelstomnätet ska dras i Stora Badhusgatan och att cykling utmed kajen och genom torgområdet ska ske på de gåendes villkor. Att cykelstråket skär genom torg och park kan innebära olycksrisk för barn och unga som vistas och är aktiva i området.

Aktiviteter som kan alstra höga ljudnivåer bör så långt som möjligt styras till områden utan bostäder, t.ex. bör anläggningar som inspirerar till skate, gatumusik, spontana

evenemang o.s.v. så långt möjligt anges intill Knutpunkten eller vid Rosenlundsverket och Nocken.

I förslaget anges att mobil sopsug kan bli aktuell. Vid tömning av sopsugen alstras höga ljudnivåer, därför är det viktigt att studera placering av tömningsstationerna så att de boende inte störs.

Alla upp- och nedfarter till parkeringsanläggningarna under mark är inte tydligt redovisade i planförslaget. Det är viktigt att upp- och nedfarter inte inkräktar på tillgängligheten till de allmänna platserna eller att de försämrar säkerheten och luftkvaliteten kring bostäderna och förskola.

Det blåser ofta längs älven. Förvaltningen anser att detaljplanen bör ge utrymme att utforma de mindre byggnaderna längs vattnet som vindbrytande element, d.v.s. byggrätten för dessa får inte begränsas för snävt i planen då vindstudie inte finns redovisad i nuläget. För en god boendemiljö behöver vindskyddade platser finnas.

Vistelseytor för de boende kan till viss del förläggas till taken för att få soliga, privata gårdar.

Den ökade befolkningen innebär att efterfrågan på förskoleplatser, hemtjänst och annan service som stadsdelen ansvarar för ökar.

Kommentar:

Stora Badhusgatan rymmer ingen cykelbana, men goda möjligheter kommer att finnas att cykla i blandtrafik i körbanan som på övriga gator Inom Vallgraven.

Den södra tillfarten till parkeringsgaraget justeras, vilket minskar dess påverkan på allmänna platser, förskola och bostäder. Tillfarternas redovisas på illustrationskartan.

Synpunkter gällande placering av tömningsplatser för sopsug vidarebefordras till Älvstranden Utveckling som genomförare av planen.

Kajbyggnaderna är planerade utifrån en tät och varierad struktur som förväntas innebära en mer vindskyddad miljö i det inre kajstråket.

Övriga aspekter som tas upp som behövliga att ytterligare beaktas är inte planfrågor. Synpunkterna delges även trafikkontoret, park- och naturförvaltningen och Älvstranden Utveckling för att beaktas i det fortsatta arbetet, i genomförandet.

13. SDN Majorna-Linné

Stadsdelsförvaltningen är positiv till detaljplanen för Skeppsbron och tillstyrker förslaget, men ser behov av att följande aspekter beaktas ytterligare:

Förskolors etablering i området är av stor vikt till följd av en befolkningsutveckling, som såväl utvecklingen av Skeppsbron som Norra Masthugget kommer att medföra.

Barns säkra skolvägar, rörelsefrihet längs kajområdet till följd av stomcykelnätet och behovet av lekytor i central miljö är viktiga frågor att arbeta vidare med.

Förvaltningen vill framhålla tillgänglighetsanpassade bostäder i det fortsatta arbetet, för att möjliggöra för äldre kan bo kvar i sina bostäder längre. Området erbjuder närhet till service och kollektivtrafik, som möjliggör en långsiktig boendeform.

Merkuriparken är en viktig del av området, eftersom denna del av staden saknar grönytor. Det är viktigt att tillgänglighetsaspekterna utifrån perspektivet funktionsnedsättning får betydelse i utformningen. Det är en fördel om parken och kajen får områden som inte är kommersiella, utan erbjuder platser och aktiviteter utan ekonomiska förutsättningar. För att miljöerna längs kajen skall bli attraktiva är det viktigt att arbetet med vindskyddande åtgärder fortgår.

Vattenkontakten är en viktig kvalité att tillvarata och det är därför av vikt att kopplingarna till kanalen blir tydliga. Detta skulle tydliggöra kopplingen inåt i staden och till Norra Masthugget.

Förvaltningen vill framhålla att färjeläget vid Rosenlund bevaras med sin nära koppling till Järntorget och för att följa utvecklingen av Norra Masthugget. Det bidrar även till att binda samman staden över älven.

Kommentar:

De aspekter som tas upp som behövliga att ytterligare beaktas är inte planfrågor. Synpunkterna delges även trafikkontoret, park- och naturförvaltningen och Älvstranden Utveckling för att beaktas i det fortsatta arbetet, i genomförandet.

14. Södra Älvstranden Utveckling AB

Då vi under planarbetet ej fått gehör för våra synpunkter på detaljplanens bestämmelser i avsnitt 4. Utnyttjandegrad och fastighetsbildning, vill vi erinra mot avsnittets formulering; ”Fastigheter ovan mark får inte omfatta mer än 95 m längd mot allmän plats, ...”.

Vi anför följande skäl mot en sådan bestämmelse:

- Projektet kommer troligtvis att genomföras med tredimensionell fastighetsbildning. Det innebär en garagefastighet under mark, en kommersiell fastighet i markplan samt ett flertal bostadsfastigheter högre upp i fastigheten.
- Att i planeringen tvingas sätta en fastighetsgräns på ett visst ställe leder till ekonomiska merkostnader av stor omfattning. Den begränsning av fastighetsägandet och därtill minskade volymer medför väsentligt högre byggkostnader. Vi uppskattar att byggkostnaderna för ett sådant mindre projekt ökar med 30-40%. Införandet av denna begränsningsregel kan innebära att ett projekt skulle omfatta färre än 30 lägenheter.

En brandmur på fel ställe låser fastighetens utnyttjande för:

- funktionella lokaler i bottenvåning vilket i sig utgör ett hinder för att åstadkomma ett väl fungerande utbud av butiker. Det sistnämnda utgör ett av målen för ett varierat, attraktivt och tilltalande Skeppsbron.
- lägenhetslösningar och trapphus som kan bli lösta med sämre bostadskvaliteter som följd.
- Servisanslutningar för media (el, vatten, fjärrvärme, kyla, kyla, sopsug m.m.) tvingas till vissa lägen och medför fler anslutningar och ökade installationskostnader än vad som är nödvändigt.
- Då vi uppfattat att bestämmelsen avser att skapa variation i kvartersutformning är vi av den bestämda uppfattningen att ett fasadmått är ett mycket trubbigt instrument för att skapa variation. Önskat resultat uppnås bäst genom ett detaljerat kvalitetsdokument och genom gestaltningsmöten med bygglovsenheten. Förfarandet skrivs in i det samarbetsavtal som reglerar utbyggnaden.
- Ekonomin i projektet är hårt ansträngd. I förslaget till genomförandeavtal mellan fastighetskontoret och Älvstranden avses intäkten på 320 Mkr från försäljningen av byggrätterna finansiera utbyggnaden av infrastrukturen. Med begränsningsregeln avseende fastighetsindelningen bedömer vi att intäkten från byggrättsförsäljning kommer att minska avsevärt varför Älvstranden inte kan ingå ett genomförandeavtal såsom föreslagits.

Vi har i ett väl fungerande samarbete fått medverka i tillkomsten av Kvalitetsprogrammet, som vi anser väl speglar ambitionen om variation. Vi uppmanar därmed byggnadsnämnden att ge strävan till variation och mångfald i uttrycken genom att betona Kvalitetsprogrammets inriktning, målsättning och uppföljning i stället för att låsa fastighetsgränser i detaljplan.

(Vice ordförande Magnus Nylander avstyrker i ett särskilt yttrande förslaget till detaljplan, med hänvisning till att planen är kraftigt underfinansierad.)

Kommentar:

Bestämmelsen om fastighetsstorlek utgår.

15. Trafiknämnden

Trafikkontoret ser positivt på en utbyggnad i enlighet med planförslaget under förutsättning att kontorets synpunkter beaktas.

Surbrunnsgatan

Surbrunnsgatan är i detaljplanen huvudgata med bil och viss busstrafik. Tanken har dock i projektet varit att söder om Skeppsbroområdet bygga en gata som övertar denna funktion. På sikt skulle då Surbrunnsgatan kunna bli gångfartsområde och bli en mer attraktiv yta nära badet. Surbrunnsgatan utgör ett viktigt gångstråk till kajområdet och badet. Höjdsättningen av denna gata är alltså viktig nu och på sikt.

Parkeringsgaraget

Ett underjordiskt garage i två plan är planerat under kajen. Det vinklade underjordiska garaget samt dess nedfartsramp ligger delvis under Surbrunnsgatan. Garaget utgör också grundkonstruktion för byggnader på kajen samt kajkant. Tillfarter till garageanläggningen har studerats mycket för att skapa lägen som så litet som möjligt stör Skeppsbron. Tanken är att genom garagetillfarter i både norr och söder undvika onödig biltrafik i Skeppsbrons huvudgata Stora Badhusgatan. Tillfarten i norr förläggs i Lilla Badhusgatan och går genom huset diagonalt under spårvagnsområdet. Detta innebär att rampen måste byggas klar innan huset byggs.

I söder är förslaget att dela upp ner- och uppfart. Uppfarten förläggs i parken till gatan framför Merkurhuset. Här finns en nivåskillnad där en garageport relativt bra kan infogas. Några bilar kan i detta läge också köa ut mot Surbrunnsgatan. Nedfarten kan inte förläggas här i brist på plats. Ett antal olika lägen för en nedfartsramp har studerats där i planen redovisat läge bedömts som det som stör området minst.

Garaget utgör även kajkant. Denna har föreslagits följa kvarteren vilket innebär att kajen och garaget är vinklat. Det vinklade underjordiska garaget ligger delvis under Surbrunnsgatan. Beroende på vilka krav som ställs på garage- och rampkonstruktion samt marktäckning kan gatans längslutning bli mycket olika. Ett sent besked från garagekonstruktören ger en lutningar i Surbrunnsgatan som är helt oacceptabla för busstrafik och ur tillgänglighetssynpunkt. Med en speciallösning bedöms Surbrunnsgatan klara de krav som trafikkontoret ställer för att gatan skall byggas.

Kommentar:

Ett flertal alternativa lägen för parkeringsgaragets södra tillfart har studerats i samarbete med trafikkontoret. Påverkan på ett flertal aspekter såsom stadsbild, stadsliv, ekonomi, genomförande, trafikföring m.fl. har sedan vägts samman. En ny lösning som innebär tillfart från Rosenlundsgatan via ny byggrätt direkt nordväst om Rosenlundverket föreslås nu. Byggrätt för detta finns i den utställda planen. Byggrätten för tillfart i ramp i gatan och i parken utanför Merkur utgår därmed. Stadsbyggnadskontoret,

trafikkontoret, Älvstranden Utveckling samt P-bolaget ser detta som den sammantaget bästa lösningen.

En justering i plankartan görs så att garaget under mark kan förläggas utanför Surbrunnsgatan och utanför Skeppsbron (gatan) utanför Rosenlundsverket, för att bättre klara byggtekniska aspekter och lutningsförhållanden.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

16. Business Region Göteborg AB

Allmänt

BRG stödjer huvudinriktningen att området ska fungera som en mötesplats med blandstadskaraktär. Planområdet ligger mitt i Göteborgs hjärta vilket ställer stora krav på att förnyelsen ger ett positivt tillskott till staden. Läget inom vallgravsområdet kräver också att stadsförnyelsen förhåller sig till den historiska stadsbilden. Samtidigt måste den ge ett nytillskott som lever upp till det omfattande visionsarbete som genomförts det senaste decenniet. Det är viktigt att det fortsatta planarbetet koordineras med kommunens val av vision och strategi för Centrala Älvstaden.

Verksamheter och bostäder

BRG uppskattar det planarbete som genomförts. Ca 30 000 m² kontor, hotell m.m. blir ett välkommet tillskott i en växande marknad. Med hänsyn till osäkerheten i behovsbedömningarna på sikt bör flexibla lösningar som tillåter olika fördelningar mellan bostäder och verksamheter prövas. En sådan flexibilitet kan också behövas över tiden med tanke på de stora infrastrukturarbeten som ska genomföras de närmaste 15 åren. Den befintliga bebyggelsen i den västra delen med Rosenlundsverket och den kraftfulla bebyggelsen omkring inbjuder till höghusinslag i de tillkommande projekten.

Trafik och samband

Området har de bästa förutsättningarna för tillgänglighet med närhet till allmänna kommunikationer. Göteborgs roll som sjöfartsstad måste bibehållas och utvecklas. Med den utvecklingen av verksamheten i Göteborgs Hamn som beräknas komma ökar älvtransporterna. Det är då rätt att inte idag bygga fasta broar över till Hisingssidan. Däremot behöver stråken ner mot älven göras tydligare så att allmänheten lätt hittar ner till Skeppsbron – den nya mötesplatsen. Kungsgatans mynning mot kajområdet behöver förtydligas i planförslaget. Pendelfärjor kan klara en stor del av resbehovet över älven. Det kräver tydliga stråk från och till färjan på båda sidor av älven. Vattenvägarna in i staden vid: Lilla Bommen, Stora Bommen och Rosenlund har en stor historisk betydelse och skulle kunna återfå en del av sin funktion som transportleder in i staden.

Kommentar:

Detaljplanen har utformats för att vara flexibel när det gäller användningen. I kvarteren tillåts både bostads- och centrumändamål, utom i entréplan där bostäder inte tillåts. Bestämmelsen centrumändamål är flexibel och tillåter verksamheter som bör ligga centralt eller på annat sätt vara lätt att nå för många människor, exempelvis butiker, service, kontor, bio, teater, kyrka, hotell, vård, skola m.m.

Syftet med höjdbegränsningarna är att säkerställa en god miljö, framför allt med avseende på stadsbild och proportioner i gaturum, ljusförhållanden och boendekvaliteter.

Gångstråket från Kungsgatan mot kajen är mycket viktigt att tydliggöra, vilket poängteras i det kvalitetsprogram som är framtaget för detaljplanen. Korsningen med

Stora Badhusgatan är dock komplex med många trafikslag där avvägningar fått göras för att uppnå en trafiksäker miljö.

17. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

GR har yttrat sig över planförslaget i tidigare skede och har inga ytterligare synpunkter att tillägga.

18. Lantmäterimyndigheten

Har inget att erinra mot förslaget, men lämnar följande kommentarer.

För Inom Vallgraven 49:1, Merkurhuset, bör del av hörntornen redovisas som 3D. Inmätning rekommenderas för att klara ut omfattningen av tornen inom allmän platsmark.

På illustrationsritningen är det bra om förklaring till föreslagen byggnad kompletteras med att de romerska siffrorna anger våningsantal, men inte en tänkt fastighetsindelning.

I genomförandebeskrivningen redovisas tre olika alternativ för anläggande och förvaltning av parkeringsanläggning inom området. Med hänsyn till att tydligt lämpliga fastigheter ska kunna bildas bör parkeringsalternativ två eller tre tillämpas. Till de nybildade fastigheterna kan då rättsligt tryggad parkering kopplas (enligt parkeringsnorm). Bedömningen är att det är särskilt viktigt för bostadsfastigheterna. Då kan parkering för de fastigheterna tillgodoses i huvudsak inom kvarterensmarken och mellanliggande gator. Inom kajstråket är det rimligt med en ”friare” hantering för att tillgodose de övriga fastigheternas parkeringsbehov. Även för de fastigheterna bör dock parkering (enligt norm) tryggas fastighetsrättsligt.

Gemensamt för parkeringsalternativen två och tre är att det finns behov både av 3D-fastighetsbildning och av att trygga olika gemensamma behov.

Parkering enligt alternativ ett, som helt bygger på ett hyresförhållande vid förvaltning, bedöms som mindre lämpligt. I det fallet kan parkeringsbehovet för de boende inte tryggas.

Kommentar:

Hörntornen har mätts in och bestämmelse som möjliggör tredimensionell fastighetsbildning införs.

Förklaring till romerska siffror införs.

19. Länsstyrelsen har följande synpunkter:

Länsstyrelsens yttrande, inkl SGI:s yttrande, har bilagts i sin helhet, se bilaga.

Allmänt om planförslaget samt bedömning enligt 12 kap 1 § PBL

Länsstyrelsen stödjer projektet, mot bakgrund av vikten och behovet av central förtätning med blandstad och god tillgång till kollektivtrafik. Viktiga detaljfrågor om förslagets utformning kvarstår dock, och måste redovisas på ett tillfredsställande sätt för att Länsstyrelsen inte skall behöva kalla in planen för prövning om den antas. Se motiven nedan.

Riksintresse

Kulturmiljö

Området ligger inom riksintresse för kulturmiljön. En viktig del av kulturmiljön på platsen är den under 1600-talet anlagda Badstugubastionen som sträcker sig under marken genom en del av området. Till planen hör ett flertal utredningar gällande kulturmiljön i området och det har även hållits ett antal samrådsmöten i frågan, vilket

framgår av underlagshandlingen till planen (Arkeologi). Länsstyrelsen anser att dessa på ett bra sätt beskriver områdets historia, nutid och värden, men att materialet fortfarande har brister i beskrivningen av planförslagets konsekvenser för kulturmiljön och hur riksintresse för kulturmiljö skall tillgodoses.

MKBn redovisar två alternativa utformningsförslag för grundläggning av föreslagna byggnader med hänsyn till de forna försvarsmurarna. Alternativ 1 innebär att hus och anläggningar i huvudsak byggs över murarna. Alternativ 2 innebär att murarna rivs inom vissa delar av kvartersmarken och bevaras och visas i ett sk "showroom" i andra delar. MKBn anger felaktigt att Länsstyrelsen har förordat alternativ 2. Länsstyrelsen har istället uttryckt att alternativa lösningar, där möjligheterna för ett bevarande undersöks, bör studeras. En lösning med bevarande av murarna är det som i första hand måste väljas, d.v.s. alternativ 1.

För att riksintresse för kulturmiljö skall kunna anses vara tillgodosett, kan borttagande av muren endast accepteras om det rör sig om några tiotal meter mur, där det inte är tekniskt möjligt att bevara den. Ett borttagande av en ev. välbevarad mur på den idag icke undersökta sträckan (sid 27 i MKB) kommer utan tvekan att innebära påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljö.

Under förutsättning att bevarande av muren väljs i första hand och där det är tekniskt möjligt, ställer sig Länsstyrelsen positiv till idén om ett s.k. "showroom". Vissa genomförandefrågor om tekniskt utförande, allmänhetens tillgänglighet o.s.v. måste dock klargöras innan denna lösning slutligt kan accepteras.

Länsstyrelsen anser också att påståendet att "utredda åtgärder visar på att det finns möjlighet att genomföra detaljplanen med acceptabla ingrepp i försvarslämningarna" (sid 16) måste förtydligas i MKB och planbeskrivning genom redovisning av vad detta konkret innebär. Ett klargörande kan inte anstå till en senare prövning enligt Lagen om kulturminnen etc. utan måste ske i planskedet med hänsyn till riksintresset.

Länsstyrelsen ser positivt på att bevarande föreslås för Merkurhuset och Kinesiska muren.

Väg och järnväg

Länsstyrelsen anser att Trafikverkets synpunkter (*se punkt 23*) gällande Götatunneln och Västlänken skall beaktas.

Miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering

I MKB:n har bedömningen gjorts att planen innebär att biltrafik minskar och att GC-samt kollektivtrafik ökar, vilket anses förbättra möjligheterna till att uppnå miljö kvalitetsnormen (det framgår dock inte vilken av de vattenanknutna normerna som avses). Det bör i MKBn beskrivas hur man säkerställer att MKN för vatten resp. laxfiskevatten inte heller påverkas negativt i samband med genomförandet av planen, dvs. i arbetskedet, vilket kan vara det skede då påverkan blir som störst. Länsstyrelsen önskar en komplettering av handlingarna med avseende på detta.

Länsstyrelsen har tidigare framfört att man bör utreda möjligheter till LOD, gröna tak/ytor etc. Om fördröjning av dagvatten är en förutsättning för lämplig hantering av dagvatten, bör en utredning i detta avseende ske innan planen fastställs. Det bör i planhandlingarna tydliggöras vilka åtgärder som avses att vidtas för att säkerställa att vattnet som avleds till Göta älv inte ska medföra ökad föroreningsbelastning i vattenområdet. På samma sätt bör det tydliggöras att MKN för vatten resp. laxfiskevatten inte ska påverkas negativt utan att istället förbättring sker.

Hälsa och säkerhet

Geoteknik

Statens geotekniska institut har lämnat synpunkter till Länsstyrelsen vilka biläggs i sin helhet. Länsstyrelsen instämmer i institutets synpunkt att ytterligare garantier måste lämnas för att planerade stabilitetsåtgärder kommer att genomföras för att planförslaget skall anses lämpligt. Hur detta säkerställs, behöver framgå tydligt av den antagna detaljplanen.

Vidare framförs önskemål om kompletteringar i plan- och genomförandebeskrivning gällande stabilitetsförhållanden i Rosenlundskanalen, gällande muddring och de geotekniska förutsättningarnas eventuella påverkan på utbyggnadsordningen. Länsstyrelsen instämmer i att dessa kompletteringar behöver göras.

Buller

Text om buller i MKB och planbeskrivning bör korrigeras så att de av riksdagen antagna riktvärden för buller stämmer (55 dBA ekv nivå vid fasad och uteplats samt 70 dBA max nivå vid uteplats).

Aktuellt planområde kan anses vara ett avstegsläge från riktvärdena, eftersom planen syftar till att komplettera med bostadsbebyggelse i centralt läge längs kollektivtrafikstråk i en större stad.

Lösningar med enkelsidiga lägenheter mot bullerutsatt sida med ett vädringsfönster skyddat av ett burspråk är direkt olämpliga. Tveksamma med hänsyn till målet om en god bebyggd miljö. Det är också tveksamt, trots föreslagen lösning, att gällande riktvärden vid fasad kan klaras med de redovisade bullernivåer som råder på trafiksidan.

Planbeskrivningen behöver redogöra för hur många lägenheter i varje byggnad som inte klarar Boverkets avstegskrav, som får upp till 55 dBA på "tyst" sida. Är antalet mer än 5 % av antalet lägenheter i varje byggnad, så anser Länsstyrelsen att planen måste reglera eventuella skyddsåtgärder.

Risker

Länsstyrelsen har återstående synpunkter gällande framförallt risker med hänsyn till Rosenlundsverket. Det innebär att såväl underlag till planen som planhandlingarna behöver kompletteras och klargöra förhållanden enligt yttrandet, samt säkerställa eventuella åtgärder som kan erfordras.

Förskolor planeras i området i där det på plankartan anges C1, bland annat mittemot Rosenlundsverket. Länsstyrelsen är tveksam till en sådan placering utifrån riskerna från Rosenlundsverket.

Länsstyrelsen önskar en tydligare redovisning av riskerna relaterat till acceptanskriterier. Utifrån resultatet, får sedan göras en bedömning av om riskreducerande åtgärder är nödvändiga.

Länsstyrelsen efterlyser också en tydligare redovisning av hur underjordiska garage skyddas mot översvämning. Faller det under planbestämmelsen om att lägsta nivå på öppningar i byggnader ska vara +12,8 m? Även tekniska anläggningar bör skyddas på motsvarande nivå, hur säkerställs det?

Förorenad mark

Det bör någonstans i plan- och genomförandebeskrivning anges att sanering av marken skall ske ner till nivån för känslig markanvändning avseende bostäder.

Efterföljande prövningar och tillstånd

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att, även om åtgärder som påverkar grundvattennivån utförs inom spont, så kan lokala sänkningar påverka kulturmiljövärden negativt vilket måste beaktas. Även lokal och tillfällig grundvattenbortledning kan kräva prövning enligt 11 kap miljöbalken.

Även andra åtgärder som följer av planen och som påverkar vattenområdet, såsom ledningsflytt mm, kan utgöra en tillståndspliktig åtgärd.

Gällande farleden och framtida trafikering på älven i driftsskedet, behöver Sjöfartsverkets samlade synpunkter beaktas. Tillstånd söks hos Transportstyrelsen. Slutsatser från den maritima riskanalysen bör också vägas in och beaktas.

Kommentar:

Riksintresse

MKB justeras och beskriver ett förtydligt huvudalternativ som ska påverka murarna så lite som möjligt. Detta alternativ visar på att det finns möjlighet att genomföra detaljplanen med acceptabla ingrepp i försvarslämningarna. Hur genomförandet sedan sker hanteras i prövning enligt kulturminneslagen.

Se punkt 23 nedan angående Trafikverkets synpunkter.

Miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering

Utbyggnaden på Skeppsbron innebär att ledningssystemet byggs om till ett s.k. duplikatsystem, vilket innebär att dagvatten och spillvatten separeras från varandra. Spillvattnet leds till reningsverket medan dagvattnet tas omhand lokalt. Ledningarna får ökad kapacitet jämfört med idag. Detta får positiva konsekvenser för vattenkvaliteten främst p.g.a. färre antal bräddningar, idag händer det att ledningsnätet inte kan hantera när stora mängder spill- och dagvatten kommer samtidigt och då bräddas allt ut i älven.

Möjligheterna till lokalt omhändertagande av dagvatten är små på Skeppsbron. Fördröjning av dagvattnet bedöms inte vara en förutsättning för lämplig hantering, men möjligheterna till det kommer att studeras. Gröna tak och magasin/infiltrering i och kring parken är möjligheter som i nuläget har diskuterats.

Dagvattenhanteringen inom området ska utföras så att negativ påverkan på Göta älv minimeras. Enligt Vattenplanen för Göteborg Stad krävs ”enkel behandling” av dagvattnet. Hur dagvattensystemet slutligt ska se ut hanteras och prövas i samband med projektering och bygglov.

MKB justeras och kompletteras.

Hälsa och säkerhet

På plankartan finns det angivet inom vattenområdet att stabilitetsförbättrande åtgärder får utföras. SGI bedömer att den formuleringen inte är tillräcklig för att säkerställa att åtgärderna blir genomförda. Vidare krävs det att det är säkerställt tillåtlighet för åtgärderna. Åtgärderna ingår i ansökan om vattenverksamhet som är inlämnad till Miljödomstolen och om ansökan beviljas kommer tillåtligheten vara säkerställd. I domen kommer det även säkerställas att stabilitetsförbättrande åtgärder för påseglingsskydd genomförs. Planbestämmelsen på plankartan förtydligas till ”Stabilitetsförbättrande åtgärder för påseglingsskydd får utföras” då åtgärderna avser påseglingsskydd och inget annat.

SGI föreslår att det i planbeskrivningens kapitel Stabilitet och Grundläggning även beskrivs om stabilitetssituationen och åtgärderna vid Rosenlundskanalen, med anledning av att detta är en förutsättning för planens lämplighet.

Kompletterande fältundersökningar och avancerade laboratorieanalyser har genomförts i området vid Rosenlundskanalen efter februari 2012 och har arbetats in i PM Geoteknik, daterad 2012-02-07, rev 2012-06-29. Resultaten från de kompletterande analyserna innebär en högre säkerhet vid Rosenlundskanalen. Stabilitetssituationen för både befintliga förhållanden och nyanläggning enligt planen är tillfredställande och uppfyller rekommenderad säkerhetsnivå (IEG:s rapport 4:2010).

SGI ställer frågan om det finns begränsningar med hänsyn till stabilitetsförhållandena som kan vara styrande för möjligheten till muddring och om detta är beaktat eller begränsande i planen. Ev. muddring är beaktad i samband med stabilitetsanalyserna. Muddring (max vattendjup) kommer att styras av miljödomen för vattenverksamheten. SGI undrar om det krävs en viss utbyggnadsordning av planen med hänsyn till stabiliteten. Någon viss utbyggnadsordning med hänsyn till stabiliteten krävs inte och därmed behöver det inte införas något om detta i planbeskrivning, avtal eller liknande.

Handlingarna justeras med rätt riktvärden för buller.

Avsikten är att lägenheter vid bullerutsatt fasad ska vara genomgående mot tyst/ljud-dämpad sida. Principen med slutna kvarteret ger goda möjligheter till det, eftersom den skyddade gårdssidan får så låga bullervärden. Ett problem är dock det slutna kvarterets hörn, att där åstadkomma genomgående lägenheter med hälften av bostadsrummen mot gårdssidan ger sämre lösningar eller mycket stora lägenheter som knappast kan anses som den bästa helhetslösningen. Avsikten med bestämmelsen gällande buller är att andra lösningar än genomgående lägenheter ska kunna prövas i kvarterens hörn. Planbeskrivningen förtydligas.

Tyst och ljuddämpad sida kan i alla kvarter åstadkommas vid byggnadernas fasad mot gård. Vissa lägen är problematiska, vilket förtydligas i MKBn, utgångspunkten är emellertid att alla bostäder ska få en tyst eller ljuddämpad sida, planen bedöms ge förutsättningar att klara det.

Riskerna med Rosenlundsverket har utretts vidare i en workshop med Länsstyrelsen, Räddningstjänsten och Göteborg Energi. Fokus under workshopen var att identifiera händelser som kan få betydande konsekvenser för tredjeman och vilka åtgärder som kan vidtas för att förhindra/begränsa dessa händelser. Med utgångspunkt i workshopen har en rapport tagits fram (*Rosenlundsverket risker för tredje man, 2012-06-29*). MKB och plankartan har kompletteras med förutsättningar och föreslagna åtgärder i Rosenlundsverket respektive förändringar i plankarta. Åtgärder i planen innebär att:

- I ny byggnad i kv Elektricitetsverket, direkt nordväst om Rosenlundsverket, görs ett tillägg till bestämmelsen K_1 till innebörden kontor och handel, dock ej restaurang, hotell eller konferens.
- I ny byggnad i kv Merkur närmast Rosenlundsverket byts bestämmelsen C_1 ut mot K_1 som innebär handel och kontor, dock ej restaurang, hotell eller konferens.
- I ny byggnad på piren utanför Rosenlundsverket (nocken) byts bestämmelsen C_1 ut mot C_2 som innebär Centrum, dock ej skola, slutenvård eller hotell.
- I Merkurhuset kvarstår bestämmelsen Q_1 , men möjligheten att ha slutenvård, förskola och grundskola utgår.

- I ny byggnad i kv Merkur närmast Rosenlundsverket och i ny byggnad på piren utanför Rosenlundsverket (nocken) införs en bestämmelse om fasadens utformning för att begränsa konsekvenserna av en olycka i Rosenlundsverket.
- Den planerade parkeringsutfarten framför Merkurhuset utgår och ersätts med en in- och utfart via byggrätten direkt väster om Rosenlundsverket (vilket minskar risken att garage fylls av hetvatten).

Utöver förändringarna i detaljplan ska en överenskommelse om genomförande av de åtgärder som föreslås för Rosenlundsverket beslutas tillsammans med Göteborg Energi.

Garage under mark omfattas av bestämmelsen om översvämningsskydd. Det är inte klart exakt på vilken nivå öppningen till garagetillfarter hamnar. Skyddet mot översvämning kan ordnas antingen genom att omgivande mark skyddas från höga vattennivåer i Göta Älv, eller genom att en vattenhindrande port monteras i öppningen. Planbeskrivningen kompletteras.

Bestämmelsen om översvämningsskydd gäller byggnader, och omfattar således även de större tekniska anläggningar som ska byggas, exempelvis transformatorstationer.

Förorenad mark

Genomförandebeskrivningen kompletteras med att sanering ska ske ner till nivån för känslig markanvändning avseende bostäder.

20. Polismyndigheten

Inget att erinra.

21. Räddningstjänsten

Någon riskutredning har inte genomförts för hela området med avseende på Rosenlundsverket, som är placerat i planområdets sydostliga hörn. Endast summariska uttalanden om att det inte föreligger risker förorsakade av verksamheten inom kraftvärmeverket. Endast normal drift inom den egna verksamheten är redovisade. Vad som kan inträffa vid en eventuell olycka finns inte redovisat. Räddningstjänsten anser att kompletterande riskutredningar behöver göras för området närmast Rosenlundsverket.

Kommentar:

Se kommentar till punkt 19 ovan, yttrande från länsstyrelsen.

22. Sjöfartsverket

Operatören för den sjöburna kollektivtrafiken bör delta i arbetet med att utarbeta det logistiksystem som beskriver ordningen för trafiken vid och utanför terminalen. Detta kan dock hanteras separat från detaljplanen. Tidigare beskrivna åtgärder i yttrandet angående Spårvägsplanen bör genomföras innan den sjöburna kollektivtrafiken startas men behöver inte vara kopplad till detaljplanen.

De föreslagna påseglingsskydden i vattnet utanför området reducerar risken för påsegling väsentligt. För att säkerställa att inte fyllnadsmateriel från påseglingsskydden förflyttas ut i farleden och påverkar farledsdjupet utanför bör ett kontrollprogram upprättas som säkerställer farledsdjupet.

Kommentar:

Synpunkterna vidarebefordras till trafikkontoret, Älvstranden Utveckling och Västtrafik.

23. Trafikverket*Götatunneln*

Det bör nämnas i planhandlingarna att det finns en dagvattenledning från Götatunnelns servicetunnel till Göta älv. Förändringarna i planen gör att ledningen behöver läggas om. Detta skall säkras i avtal mellan kommunen och Trafikverket innan planen förs till antagande.

Västlänken

Riksintresset för Västlänken tangerar områdets norra del. Det skall framgå av planhandlingarna att det kan bli öppna schakt när tågtunneln byggs, vilket det bör finnas kännedom om vid genomförandet. Trafikverket anser att Västlänkskorridoren skall illustreras på plankartan.

Sjöfart

Sjöfartsverket skall även fortsättningsvis beredas möjlighet att yttra sig i detta ärende, då Göta älv utgör riksintresse för sjöfarten.

Hållbara transporter

En parkeringsutredning har fastställt att behovet av parkeringsplatser i området uppgår till drygt 500 stycken men enligt planbeskrivningen ger planen utrymme för ca 1200 parkeringsplatser. Tillgängligheten till parkeringsplatser spelar en avgörande betydelse inför valet mellan bilen och andra transportsätt. Om ambitionen är att få fler att cykla, gå eller åka kollektivt måste tillgängligheten för biltrafiken minska. Ett sätt att minska bilåkandet är att erbjuda en bilpool, vilket kan säkerställas inom planprocessen i samverkan med exploitörerna.

Trafiksäkerhet

Trafikverket hade gärna sett att gångfartsgatorna säkrades med bestämmelse på plankartan, samt att genomgående trafik undviks, i syfte att främja säkra vägar för skolbarn.

Kommentar:

Ett avtalsförslag angående dagvattenledningen är översänt till Trafikverket av kommunen. Kommunen inväntar nu Trafikverket.

Västlänkens korridor finns illustrerad i planbeskrivningen och i miljökonsekvensbeskrivningen, korridoren föranleder dock inga planbestämmelser och förs således inte in på plankartan. Planbeskrivningen kompletteras med att det kan bli öppna schakt när tågtunneln byggs.

Parkeringsbehovet har utretts i en särskild parkeringsutredning för området. Antalet platser följer kommunens parkeringspolicy, vilken är utformad för att bidra till att fler väljer alternativa transportmedel mot bilen. Här har bedömningen gjorts att ca 550 av de på Skeppsbron ca 1200 befintliga platserna bör ersättas. Behovet för tillkommande bebyggelse är bedömt till mellan 343-498 bilplatser. Med anledning av att slutlig fördelning av olika verksamheter inom området inte klargörs förrän vid bygglov, samt att möjligheten till samutnyttjande fortfarande är oklar, så görs ett påslag med drygt 10%. Bygggrätt för parkeringsgarage ges således för ca 1200 platser.

Områdets utformning medger genom sin struktur inte genomfartstrafik på det som blir gångfartsgator.

24. Transportstyrelsen

Har inget att anföra. Har deltagit vid ett flertal samråd som belyst de marina frågorna och inväntar nu den slutliga remissen från miljödomstolen.

25. Västtrafik

Västtrafik ställer sig positiva till den föreslagna detaljplanen. Tillsammans med planen för spårvagnsspår på Skeppsbron utgör detaljplanen för Skeppsbron m.m. en förutsättning för den framtida knutpunkten för kollektivtrafik med bytesmöjligheter mellan buss, spårvagn och färja på Södra Älvstranden.

I det fortsatta arbetet med att genomföra planen vill Västtrafik särskilt betona vikten av att det tas hänsyn till kollektivtrafikens framkomlighet.

Sakägare

Göteborg Energi

Se under Remissinstanser.

26. Riverton, Inom Vallgraven 46:18

Har muntligen lämnat kommentar med önskemål att utöka möjligheten till något högre skärmtak som sträcker sig ut från högdelen över taket av lågdelen. Önskar också möjlighet att bygga in befintliga ventilationskanaler på södra fasaden av högdelen.

Kommentar:

Byggrätten justeras med 0,5 m högre totalhöjd på byggnadens lågdel. Byggnadshöjden (takfot mot Stora Badhusgatan) påverkas inte. Huset har mätts in och byggrätten justeras så att ventilationskanaler kan byggas in och ryms inom byggrätten.

27. Brf Norra Liden 4, Inom Vallgraven 64:24

Är i princip positiva till förslaget till utbyggnad av Skeppsbron men kan inte acceptera det förslag till detaljplan som nu föreligger. I det föreliggande förslaget prioriteras de framtida boende framför oss som redan bor i området.

Följande reservationer framförs:

Då marknivån på Skeppsbron kommer att höjas motsätter vi oss den föreslagna höjden på byggnaderna längs Stora Badhusgatan. Dessa byggnader, inklusive takkonstruktion, bör inte bli högre än den befintliga bebyggelsen längs gatan. Med tanke på den planerade ökade trafiken kommer ljud, buller och luftmiljö att försämrats om gatan får hög bebyggelse på båda sidorna.

Vi motsätter oss även att Skeppsbrohuset byggs på med en våning samt att huset bakom Mercurhuset byggs högre än det befintliga huset.

Vi finner det anmärkningsvärt att det i detaljplanen saknas synpunkter på hur den föreslagna nya bebyggelsen påverkar redan boende i området med avseende på buller och luftföroreningar.

Med tanke på att de geotekniska undersökningarna har visat att området består av sättningskänslig lera vill vi även reservera oss mot en så omfattande bebyggelse på området.

Vi saknar konsekvensutredning vad det gäller oljud och vibrationer under byggtiden.

Vi vill föreslå:

Att omgivningens speciella byggnader av funkiskaraktär samt Otterhall inte får skymmas av den nya bebyggelsen. Därför förordar vi en successiv stigning av bebyggelsen från kajen upp mot Stora Badhusgatan men att de högsta husen inte blir högre än de befintliga på Stora Badhusgatan.

Att de nya bostadskvarteren blir mindre omfattande och i utformning anpassas till den befintliga byggnationen.

Kommentar:

Det finns ett värde i en successiv stigning mot berget och den består i planförslaget av att kvarteren är en våning lägre mot vattnet och att det utanför kvarteren placeras lägre friliggande byggnader, ett par hus längs Stora Badhusgatan föreslås också vara lite högre. Läget i staden gör att en hög exploateringsgrad är lämplig, i synnerhet med den mycket goda kollektivtrafik som kommer att finnas i området. Det ligger även i linje med översiktsplanen att förtäta de centrala delarna i staden. En konsekvens är att ett antal bostäder påverkas negativt gällande utsikt. Exploateringsgraden är även en ekonomisk fråga.

Hur befintlig bebyggelse påverkas av buller har främst hanterats i Detaljplan för Spårväg Skeppsbron, diarienummer 10/0739. Den nu aktuella detaljplanen påverkar inte omgivningen med buller eller luftföroreningar nämnvärt.

De geotekniska förhållandena är undersökta och nödvändiga åtgärder för att säkerställa stabiliteten i området regleras.

Konsekvenser under byggtiden och hur dessa ska åtgärdas hanteras i senare skede, i bygglovsprocessen.

28. KB Biet, Inom Vallgraven 49:1

KB Biet anmärker mot de inskränkningar i rådigheten över fastigheten som detaljplanen föreslår genom att Merkur försetts med rivningsförbud samt föreskrifter om underhåll på särskilt sätt.

KB Biet har inga planer eller tankar på att riva Merkur, som är en oerhört vacker byggnad med många kvaliteter och historia för området. Med hänsyn till pågående sättningar och därav följande skador på byggnaden är dess livslängd dock begränsad.

Byggrätt i kv Mercurius mot Stora Badhusgatan

Höjden på den kommande byggnad i tomtgränsen mot Merkurs gård måste begränsas till två våningar intill ett avstånd 4,5 m från tomtgränsen. Planen medger en byggrätt över hela tomtytan på 7-8 våningar beroende på vilken karta man går efter. Det kan bli en mur i tomtgränsen med en höjd på 25-28 m och som gränsar till Merkurs gård. Gårdsfasaden på Merkur är belägen endast 7,3 m från tomtgränsen och gården kommer att upplevas som ett schakt med mycket dåliga dagsljusförhållanden för de nedre våningarna.

Gemensamhetsanläggning

Gården till Merkurhuset har försetts med beteckningen g, vilket innebär att marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för gård. KB Biet önskar att bestämmelsen utgår. Vad syftet med gemensamhetsanläggningen och vad som ska uppnås med denna finns inte beskrivet. Gemensamhetsanläggning ska tillgodose gemensamma intressen för ingående fastigheter. KB Biet kan inte se något positivt syfte för Merkurhuset utan att en gemensamhetsanläggning enbart begränsar rådigheten över gårdsmarken och belastar Merkurfastigheten.

Sättningsförhållanden

I planbeskrivningen anges att all ökad belastning på marken, t.ex. från uppfyllnader eller grundvattensänkning, kommer medföra stora sättningar som kommer att pågå under lång tid p.g.a. att leran är mycket sättningkänslig. Det synes som att detta förhållande är accepterat, men KB Biet vill påtala att detta kan få stora konsekvenser för Merkurfastigheten. Grundläggning och utfyllnader måste ta stor hänsyn till de två fastigheter som ska vara kvar.

Parkeringsutfart

Trafikmängden blir avsevärd på lokalgatan mellan parken och Merkurhuset. Vi skulle ställa oss mycket positiva till att utfarten flyttades till sydvästra delen av parken i anslutning till huvudgatan, alternativt samordnades med p-infarten väster om Rosenlundsverket.

Kommentar:

Merkurhuset är en av Skeppsbrons äldsta byggnader med ett högt kulturhistoriskt värde och en historisk förankring som berikar den nya stadsmiljön. Byggnaden kan bidra till att gestalta minnet och förståelsen av Skeppsbrons äldre historia.

Höjden på byggrätten bakom Merkur mot Stora Badhusgatan har studerats för att ta tillräcklig hänsyn till Merkur. Gårdsutrymmet kommer dock bli mycket begränsat.

Syftet med bestämmelsen g är att gårdsutrymmet lämpligen samutnyttjas för en effektiv markanvändning och som en lösning för tillkommande byggrätt att kunna komma åt och sköta sin fastighet. Bestämmelsen utgår dock enligt önskemål eftersom andra lösningar, såsom servitut, finns.

Skrivningen om sättningar var en beskrivning av nuvarande förhållanden, inte de förhållanden som kommer råda när projektet genomförts. Skrivningen utgår för ökad tydlighet.

Parkeringsgaraget:s södra tillfart flyttas från lokalgatan framför Merkur.

29. Skanska Fastigheter Väst AB, Inom Vallgraven 50:2 och 50:4

Anser att det införda bevarandekravet samt alltför långt drivna detaljkrav för utbyggnaden av bostadskvarteren, bl.a. fastighetsindelningen, gör att de ekonomiska förutsättningarna för exploateringen blivit ohållbara. Som privat aktör har vi därför kommit fram till att den bästa lösningen för planläggningen och utbyggnaden av Skeppsbron är att vi genom markbyte överlåter hela vårt markinnehav på Skeppsbron till Södra Älvstranden Utveckling AB mot ersättning i form av annan mark med motsvarande utvecklingspotential. Om sådan överenskommelse inte kan träffas kvarstår vi vid tidigare framförda invändningar i samband med samrådet. De viktigaste av dem kan sammanfattas:

Kinesiska Muren och Merkurhuset

Vi konstaterar att våra tidigare framförda synpunkter, att Merkurhuset och Kinesiska Muren bör rivras, inte beaktats. Konsekvenserna av detta finns också redovisade i genomförandebeskrivningen i form av mycket betydande extraordinära kostnader (100 mkr) för bevarande av Kinesiska Muren. Det skall också noteras att bevarandet dessutom innebär en avsevärd reduktion av tillkommande byggrätt på grund av byggnadens placering vilket ytterligare belastar exploateringskalkylen för området. Vi kan också konstatera att de mycket detaljerade och komplicerade föreskrifter och begränsningar som införts i detaljplanen för bostadskvarterens bebyggande ytterligare komplicerar och höjer kostnaderna för utbyggnaden. Speciellt vill vi peka på bestämmelserna att kvarteren ska delas in i ett flertal fastigheter. En bestämmelse som

klart försvårar och fördyrar utbyggnaden och dessutom höjder kostnaderna i förvaltningen och av de färdiga byggnaderna. Önskemålet att skapa variation och mångfald kan lösas med planbestämmelser utan krav på uppdelning i flera fastigheter.

Vi noterar att trots Kommunfullmäktiges beslut att tillföra Skeppsbroutbyggnaden 300 mkr i extra investeringsmedel så är exploateringskalkylen underfinansierad med 150 mkr. Vi anser att det därför inte kan vara rimligt att besluta om ett bevarande av Kinesiska Muren för 100 mkr utöver den begränsning som bevarandet i övrigt medför.

Allmän plats – finansiering

För oss, och övriga privata aktörer, är det oerhört angeläget att deltagandet i kostnader för utbyggnaden av dessa allmänna anläggningar differentieras. Södra Älvstranden Utveckling AB har genom beslut inom kommunen att förvärva sina berörda fastigheter liksom övrig kommunal mark längs södra älvstranden för bokfört värde och har därmed helt andra möjligheter att delta i finansieringen av utbyggnaden av allmän plats på Skeppsbron. Att fördela kostnaden i storleksordningen 500 MSEK på tillkommande byggrätter är uppenbart orimligt.

Vi tycker dessutom att det är anmärkningsvärt, och inte förenligt med PBL, att exploatörer/fastighetsägare inom området i sin helhet ska bekosta den så omfattande utbyggnad av de allmänna platserna som ska betjäna samtliga göteborgare, se ovan. Detta borde vara en kommunal angelägenhet. De kostnader som tas ut av berörda fastighetsägare ska vara skäligt med hänsyn till nyttan, så synes inte vara fallet så som kostnadsfördelningen redovisas i genomförandebeskrivningen. Den föreslagna kostnadsfördelningen i genomförandebeskrivningen bör således ses över för att skapa förutsebarhet för aktörerna inom planområdet.

I genomförandebeskrivningen förutsätts att vår mark överförs till Älvstrandsbolaget. För det fall så inte kommer att ske kvarstår vi vid dessa tidigare framförda synpunkter bl.a. beträffande fördelning av exploateringskostnader och den differentiering som vi som enskilda fastighetsägare kommer att kräva med hänsyn till detaljplanens mycket omfattande utbyggnad och iordningställande av allmän platsmark.

Kommentar:

Kinesiska Muren ägs av Älvstranden Utveckling och berör inte Skanska. Avseende Merkur, se kommentarer till punkt 28.

Avseende bestämmelse om fastighetsindelning, se kommentar till punkt 14.

Arbete pågår för att tillgodose önskemålen om ersättning, förhandlingen kan fortsätta efter planens antagande. I det fall Skanska kvarstår som fastighetsägare blir frågan om ekonomiska åtaganden för allmän plats en förhandling mellan Älvstranden Utveckling och Skanska.

Södra Älvstranden Utveckling AB

Se under Remissinstanser.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

30. Boende på Norra Liden 8, 411 18 Göteborg

Har följande anmärkningar på förslaget, särskilt vad gäller dess dimensioner i höjddled:

En stor del av de i närområdet befintliga lägenheternas insynsfrihet och utsikt över Göta Älv och dess stränder kommer att förstöras om föreslagna nya byggnader och

påbyggnader erhåller det antal våningsplan som anges, med sannolikt tillkommande vindskonstruktion, och ovanpå en med cirka två meter höjd marknivå.

Undertecknad och många andra berörda lägenhetsägare har betalat avsevärda belopp för att få möjlighet att glädjas åt nämnda insynsfrihet och utsikt, något som enligt planförslaget skulle berövas oss.

För att undvika ett sådant övergrepp hemställer jag att de nya byggnadernas (inklusive föreslaget hotell) höjd begränsas till 4 - 5 våningsplan samt att skeppsbrohusets höjd lämnas oförändrad!

Detta skulle också ge en mera människovänlig miljö i hela området och göra det mer attraktivt som "mötesplats" för invånarna. För att sådan skall fungera bör dessutom den planerade spårvägens avskärmande verkan på tillträdet till kajområdet reduceras genom lämpliga åtgärder.

Kommentar:

Läget i staden gör att en hög exploateringsgrad är lämplig, i synnerhet med den mycket goda kollektivtrafik som kommer att finnas i området. Det ligger även i linje med översiktsplanen att förtäta de centrala delarna i staden. En konsekvens är att ett antal bostäder påverkas negativt gällande utsikt. Utsikt och skydd från insyn är dock mervärden i en bostad. Stadsbyggnadskontoret förstår att det upplevs som en olägenhet att bli av med utsikt, men anser inte att denna olägenhet är betydande. Exploateringsgraden är även en ekonomisk fråga.

Vid utformningen av Stora Badhusgatan har hänsyn tagits till att minska barriären av spårvägen. Samtidigt måste dock säkerhetskrav kring spårvägstrafik uppfyllas för att minska risken för olyckor. En bra och väl utbyggd kollektivtrafik är viktig för att minska miljöbelastningen, lokalt i staden och i ett större perspektiv.

31. Boende på Norra Liden 4, 411 18 Göteborg

Såsom boende på Norra Liden 4, vån 1 (vån 7 från Stora Badhusgatan) välkomnar jag en genomgripande förändring vid Skeppsbron. En naturlig kontakt mellan Kungshöjd och älven och att staden förenas med vattnet känns riktigt. Allmänna kommunikationer i området är också angeläget. Dock vill jag lämna några synpunkter i sammanhanget:

- De nya våningshöjderna bör inte överstiga 5. Ytterst beklagligt om man skulle förlora all utsikt över vattnet.
- Angeläget att höjderna trappas ner ju närmare vattnet resp. hus ligger.
- Med tanke på de stora nivåskillnaderna i området, är det önskevärt att hållplats upprättas för allmänna kommunikationer vid förslagsvis Esperantoplatsen.

Kommentar:

Det finns ett värde i en successiv stigning mot berget och den består i planförslaget av att kvarteren är en våning lägre mot vattnet och att det utanför kvarteren placeras lägre friliggande byggnader, ett par hus längs Stora Badhusgatan föreslås också vara lite högre. Läget i staden gör att en hög exploateringsgrad är lämplig, i synnerhet med den mycket goda kollektivtrafik som kommer att finnas i området. Det ligger även i linje med översiktsplanen att förtäta de centrala delarna i staden. En konsekvens är att ett antal bostäder påverkas negativt gällande utsikt. Exploateringsgraden är även en ekonomisk fråga.

Spårvagnshållplats vid Rosenlundverket/Esperantoplatsen har tidigare valts bort för att få en effektivare kollektivtrafik med hållplatser som inte ligger för tätt där vagnarna kan ta sig fram fortare. Ett acceptabelt gångavstånd till hållplats anses vara cirka 400 meter. Surbrunnsgatan ligger i princip mitt emellan hållplatsen på Järntorget och den nya

hållplatsen vid knutpunkten med ett gångavstånd till båda på cirka 350 meter. Gångavståndet understiger alltså de riktvärden för gångavstånd som kollektivtrafik planeras med.

Det finns heller, av tekniska skäl, inget utrymme för en spårvagnshållplats vid Rosenlundsverket/Esperantoplatsen. Inte heller busshållplatser i detta läge i Stora Badhusgatan eller Surbrunnsgatan ryms. På Skeppsbron utanför Rosenlundsverket samt söder om Masthamnsbron kan busshållplatser studeras i den fortsatta projekteringen.

Övriga

32. Naturskyddsföreningen

Föreningen anser att det är ett intressant och spännande förslag. Det är viktigt att förtäta staden centralt och det är utmärkt att få en park och god anknötning till älven. Älvbad bör kunna bli en attraktion. Vi ser också fram emot att tak och flera andra ytor förses med gröna växter enligt det utmärkta Kvalitetsprogrammet för Skeppsbron.

Några ytterligare synpunkter: Vi är tveksamma till att höjden +12,7 meter räcker för att klara de framtida översvämningsriskerna som nämns i miljökonsekvensbeskrivningen. För att undvika framtida höga kostnader för att åtgärda detta bör planen väga in detta redan nu.

Den nya kollektivtrafikknutpunkten bör få ett väderskyddande tak över hållplatserna. Taket förses med gröna växter och solceller sätts upp på söderdelen av taket.

Hela området bör hastighetsbestämmas till 30 km/tim. Då kan alla trafikslag enkelt samsas och vi behöver inte anlägga speciella cykelbanor. Det minskar gatubreddsbehovet. Vi kan få några fler meter hus istället.

Skärgårdsbåtarna bör åter få hållplats på Stenpiren. Det minskar behovet av bilar och parkeringsplatser på Saltholmen.

Kommentar:

De marknivåer som anges i detaljplanen är tillräckliga enligt gällande krav i översiktsplanen samt SMHI:s utredning, med avseende på översvämningsrisk.

Hastigheten regleras inte i detaljplanen. I Stora Badhusgatan och övriga gator inom området får cyklar framföras i blandtrafik på samma sätt som på övriga gator inom vallgraven. Den särskilda cykelbanan som planeras (men inte regleras i detaljplanen) är del i stadens stomcykelnät och ska möjliggöra snabbare cykeltransporter.

Knutpunkten är planerad så att skärgårdsbåtar får plats. Gällande trafikeringen är detta Västtrafiks beslut. Synpunkter som avser kollektivtrafik och utformning av knutpunkten delges Västtrafik.

33. Boende på Krukmakaregatan 5a, 414 60 Göteborg

Behåll samtliga av de äldre husen som finns inom planområdet idag. Ni kommer aldrig att lyckas skapa er "blandstad" om ni inte låter olika tidsepoker spela mot varandra. Ni kommer ångra er om 50 år.

Kommentar:

Merkur och Kinesiska Muren föreslås bevaras och rivningsförbud införs för båda byggnaderna.

34. Boende på Kristianstadsgatan 25a, 214 23 Malmö

Jag tycker att planerna för Skeppsbron är i det närmaste perfekta. Har inte läst igenom allt än men jag kände att jag spontant ville skicka lite positiv feedback till er. Är det i denna riktning man vill fortsätta planera i Göteborg ser jag fram emot den dagen jag flyttar hem igen!

35. Boende på Kustroddaregatan 5a, 414 51 Göteborg

Först och främst vill jag ge högsta betyg till detta projekt. Jag är uppvuxen på Lasarettsgatan och ser med tillfredsställelse på att mina barndomskvarter äntligen får ett nytt och tilltalande utseende. Det enda jag inte tycker om är ev. tillbyggnad av Riverton. Det kommer att skymma den vackra "skyskrapan" intill.

Kommentar:

Tillbyggnaden av Riverton är liten och kommer genom sin ökade storlek inte i någon hög grad att påverka "Otterhall".

36. Boende på Brännåsvägen 1, 431 33 Mölndal

Det ser rätt toppen ut. Men jag hade gärna sett något enstaka högre hus (kanske i norra delen). Och man borde kanske på något sätt förtydliga i planen att man i framtiden kan komma att bygga ytterligare hus ut över älven framför byggnaderna i nuvarande plan, så att de som bosätter sig i de kommande husen inte blir överraskade över att delar av deras älvutsikt försvinner.

Vad gäller arkitekturen vore det trist om det mestadels blir modernt, fyrkantigt, platt tak, glas, vitt, svart och grått. Gärna lite mer gammaldags för att liva upp husen så att de bidrar till staden. Snedtak, fasaddekorationer, färger etc.

Kommentar:

Till planen har ett kvalitetsprogram tagits fram för att förtydliga intentionerna i projektet. I detta program är variation i bland annat utformningen en viktig kvalitet att arbeta vidare efter.

37. Boende på Skaragatan 8b, 415 01 Göteborg

Vid bebyggelse av kajen i Göteborg är mina synpunkter att man borde ta inspiration av Malmös byggande av hamn till bostads- och friluftsområde. För att göra Göteborg mer attraktivt som boende- och turiststad samt göra staden mer trevlig tycker jag att man borde anlägga möjligheter till bad i Göta älv nära stadens centrum. Jämför man med Stockholm och Malmö finns idag inget liknande alternativt att snabbt kunna ta sig ett dopp trots att det finns gott om vatten i staden. Varför inte kräva att industrier slutar smutsa ner Göta älv och bygga flertalet badplatser längs med hela hamnen?

Dessutom tycker jag att förslaget om knutpunkt med kollektivtrafik är bra. Också lättillgängliga cykelmöjligheter är rätt att satsa på för att Göteborg ska kunna anses som en modern och miljövänlig stad.

Alltså:

- *badmöjligheter centralt i Göta älv!
- *lättillgängliga cykelvägar längs med kajen
- *restauranger och mysiga stråk, cafeer
- *lätt att ta sig kollektivt

Förslag om möjlighet att kunna springa längs kajen för hälsosammare och friskare Göteborgare.

Läste också förslaget om större och fler kryssningsfartyg. Skulle inte detta göra hamnen mindre tillgänglig? Bättre satsa på fler badmöjligheter, mer häng och i såna fall fler småbåtar, småfärjor.

Finns förslag och planer på att bygga ut hamnen längre och större än Skeppsbron-området? Jag skulle vilja se en upprustning längs hela Gullbergsstrand och Marieholmsgatan mot de nordöstra delarna av Göteborg. Förbättring av cykelväg och lättare tillgänglighet samt upprensning av gamla skräpiga industriområden för att få staden ännu mer sammankopplad med vattnet inte bara i de mest centrala delarna och för att göra området nordöst mer attraktivt.

Kommentar:

Planering av bland annat Gullbergsvass ingår i området för Centrala Älvstadens visions- och strategiarbete vilket innebär att en utveckling är att vänta. Synpunkterna berör i huvudsak inte aktuell detaljplan.

38. Boende på Norra Liden 7, 411 18 Göteborg (Är i samrådsredogörelsen av misstag upptagen under rubrik Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och boende)

Byggnation har skett i omgångar som tagit utsikt västerut och österut. Påbyggnad av Skeppsbrohuset innebär att utsikten norrut mot älven försvinner, den utsikten vill vi gärna ha kvar. Har balkong i detta läge. Tycker att den förslagna påbyggnaden ger en sluten och tung avslutning av huset som inte stämmer med den övriga utformningen av fasaderna. Den nuvarande övre delen av huset ser mer naturlig ut och är mer i samklang med övriga delar av huset. Bifogar bild där det framgår att viss vattenkontakt och utsikt kommer att påverkas från lägenheten.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret har gjort den samlade bedömningen att en påbyggnad av Skeppsbrohuset är lämplig.

39. Skrivelse utan angiven adress

Surbrunnsgatan redovisas som huvudgata. Gatan kommer i framtiden att vara den västliga porten till Skeppsbron och för gångtrafik från Kungsgatan och Järntorget till älven. Gatan ska utformas som ett huvudgångstråk, en gata på gåendes villkor.

Kommentar:

Surbrunnsgatan måste som det ser ut nu ta omhand genomfartstrafik vid tillfällig avstängning av Götatunneln. Det kan bli aktuellt att hantera den genomfartstrafiken via andra gator, vilket öppnar möjligheter för t.ex. att göra Surbrunnsgatan till en gångfartsgata. Frågan måste dock avvakta planering av områdena söder om Rosenlundskanalen.

Revideringar

Planförslaget har reviderats och kompletteringar i planbeskrivning, genomförande-beskrivning, MKB och geoteknisk utredning har gjorts. En riskutredning med avseende på Rosenlundsverkets risker för tredje man har tagits fram. Utöver redaktionella justeringar har följande ändringar i detaljplanen gjorts:

- Byggrätt för parkeringstillfarter i ramp i gatan utanför Rosenlundsverket och under parken utanför Merkurhuset utgår, tillfart löses istället via en dubbelriktad ramp i byggrätten direkt nordväst om Rosenlundsverket. Ett u-område för allmänna underjordiska ledningar tillkommer i byggrätten.

- Byggrätterna för byggnader med trapphus och transformatorstationer etc. utökas och görs mer flexibla. Höjdbestämmelsen justeras från totalhöjd +17,5 m till byggnadshöjd +17,5 m, för att skorsten ska tillåtas överstiga denna höjd.
- Bestämmelsen om byggrätt för parkering under mark justeras från 22 000 m² till 24 000 m².
- Bestämmelsen om fastigheters största storlek i vissa kvarter utgår.
- Byggrätten för garaget under mark justeras så att det kan förläggas utanför Surbrunnsgatan och utanför Skeppsbron (gatan) utanför Rosenlundsverket.
- Hörntornen på Merkur ges bestämmelser som möjliggör tredimensionell fastighetsbildning.
- Lydelsen i bestämmelsen WV₁ förtydligas till ”Stabilitetsförbättrande åtgärder för påseglingsskydd får utföras”.
- I ny byggnad i kv Elektricitetsverket, direkt nordväst om Rosenlundsverket, görs ett tillägg till bestämmelsen K₁ till innebörden kontor och handel, dock ej restaurang, hotell eller konferens.
- I ny byggnad i kv Merkur närmast Rosenlundsverket byts bestämmelsen C₁ ut mot K₁ som innebär kontor och handel, dock ej restaurang, hotell eller konferens.
- I ny byggnad på piren utanför Rosenlundsverket (”Nocken”) byts bestämmelsen C₁ ut mot C₂ som innebär Centrum, dock ej skola, slutenvård eller hotell.
- I Merkurhuset kvarstår bestämmelsen Q₁, men möjligheten att ha slutenvård, förskola och grundskola utgår.
- I ny byggnad i kv Merkur närmast Rosenlundsverket och i ny byggnad på piren (nocken) utanför Rosenlundsverket införs en bestämmelse b₂ om fasadens utformning för att begränsa konsekvenserna av en olycka i Rosenlundsverket.
- Byggrätten för Hotel Riverton justeras med 0,5 m högre totalhöjd på byggnadens lågdal. Byggnadshöjden (takfot mot Stora Badhusgatan) påverkas inte. Byggrätten för högdelen justeras marginellt så att ventilationskanaler på fasad kan byggas in.
- Bestämmelsen g för gemensamhetsanläggning utgår för gården bakom Merkurhuset.
- Byggrätt för parkering under piren kallad ”Nocken” utgår av riskskäl (påsegling).
- Byggrätt för parkering under kvarteret med Kinesiska Muren utökas.
- Byggrätter för friliggande hus på kajen justeras något för att anpassas till konstruktion i planerat garage under mark.

Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny utställning.

Birgitta Lööf
Planchef

Fredrik Söderberg
Planarkitekt

Sändlista

För yttrande

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
 Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
 Göteborg Energi AB (Kyla)
 Göteborg Energi Gasnät AB
 Göteborg Energi GothNet AB
 Göteborg Energi Nät AB
 Göteborgs Hamn AB
 Göteborgs Spårvägar AB
 Idrotts- och föreningsnämnden
 Kretsloppsnämnden
 Kulturnämnden
 Liseberg
 Lokalnämnden
 Miljö- och klimatanämnden
 Namnberedningen
 Nämnden för Göteborg Vatten
 Parkeringsbolaget
 Park- och naturnämnden
 Räddningstjänsten Storgöteborg
 Stadsdelsnämnden i Centrum
 Stadsdelsnämnden i Majorna-Linné
 Stadsledningskontoret
 Trafiknämnden
 Utbildningsnämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
 Havs- och vattenmyndigheten
 Grefab
 Göteborgsregionen (GR)
 Lantmäterimyndigheten i Göteborg
 Länsordningspolisen
 Länsstyrelsen
 Posten AB
 Sjöfartsverket
 Svensk Handel
 Skanova Nätplanering D3N
 Trafikverket
 Transportstyrelsen
 Västtrafik AB

Sakägare

Hämtas från fastighetsförteckningen

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

Handikappfören. Samarbetsorgan
 Naturskyddsföreningen i Göteborg
 Fastighetsägarna
 Västsvensk Byggkonst
 Tryggare mänskligare
 Göteborg och Co
 Styröbolaget
 Strömma Skärgårdsbåtar
 Bohuslän M/S
 Börjessons båtar
 Walona charter
 Skärgårdslinjen i Göteborgs & Bohuslän
 Cityvarvet
 Catharina Törn
 Géza Nagy
 Leif Blomkvist
 Matilda Lindvall
 Mie Svennberg
 Åke Johansson



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten

Karin Slättberg
Arkitekt

031 - 60 52 86

karin.slattberg@lansstyrelsen.se

YTTRANDE
2012-04-25

Diarienummer
402-6094-2012

Sida
1(6)

INKOM Stadsbyggnadskontoret
2012 -04- 26
Dnr: 0462/07

Gbg F 2271

Göteborgs Stad
Byggnadsnämnden
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

Yttrande över detaljplan för Skeppsbron mm inom Vallgraven i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Utställningshandlingar daterade februari 2012 för yttrande enligt 5 kap 23 § plan- och bygglagen (PBL 1987:10)

Allmänt om planförslaget samt bedömning enligt 12 kap 1 § PBL

Länsstyrelsen har under samrådet uttryckt sitt stöd för projektet, mot bakgrund av vikten och behovet av central förtätning med blandstad och god tillgång till kollektivtrafik. Viktiga detaljfrågor om förslagets utformning kvarstår dock i utställningsskedet, och måste redovisas på ett tillfredsställande sätt för att Länsstyrelsen inte skall behöva kalla in planen för prövning om den antas. Se motiven nedan.

Motiv för bedömningen

Riksintresse

Kulturmiljö

Området ligger inom riksintresse för kulturmiljön. En viktig del av kulturmiljön på platsen är den under 1600-talet anlagda Badstugubastionen som sträcker sig under marken genom en del av området. Till planen hör ett flertal utredningar gällande kulturmiljön i området och det har även hållits ett antal samrådsmöten i frågan, vilket framgår av underlagshandlingen till planen (Arkeologi). Länsstyrelsen anser att dessa på ett bra sätt beskriver områdets historia, nutid och värden, men att materialet fortfarande har brister i beskrivningen av planförslagets konsekvenser för kulturmiljön och hur riksintresse för kulturmiljö skall tillgodoses.

MKBn redovisar två alternativa utformningsförslag för grundläggning av föreslagna byggnader med hänsyn till de forna försvarsmurarna. Alternativ 1 innebär att hus och anläggningar i huvudsak byggs över murarna. Alternativ 2 innebär att murarna rivs inom vissa delar av kvartersmarken och bevaras och visas i ett sk "showroom" i andra delar. MKBn anger också att Länsstyrelsen har förordat alternativ 2.

Att Länsstyrelsen har förordat alternativ 2 är en felaktig tolkning och återgivning av de diskussioner som har förts. Av samrådsprotokoll från 2011-10-07 om detaljplanens utformning kontra arkeologi framgår bl a att Länsstyrelsen har uttryckt att alternativa lösningar, där möjligheterna för ett bevarande undersöks, bör studeras. Länsstyrelsen har i senare skede muntligen

även uttryckt att en lösning med bevarande av murarna är det som i första hand måste väljas, dvs. alternativ 1

För att riksintresse för kulturmiljö skall kunna anses vara tillgodosett, kan borttagande av muren endast accepteras om det rör sig om några tiotal meter mur, där det inte är tekniskt möjligt att bevara den. Ett borttagande av en ev. välbevarad mur på den idag icke undersökta sträckan (sid 27 i MKB) kommer utan tvekan att innebära påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljö.

Under förutsättning att bevarande av muren väljs i första hand och där det är tekniskt möjligt, ställer sig Länsstyrelsen positiv till idén om ett sk. "showroom". Vissa genomförandefrågor om tekniskt utförande, allmänhetens tillgänglighet osv måste dock klargöras innan denna lösning slutligt kan accepteras. Bl a måste det klargöras hur grundvattensänkning och eventuell tillförsel av syre vid friläggande av muren kan göras utan att den underliggande rustbädden tar skada. Vidare måste det på ett mer utförligt sätt visas hur tillgängligheten för allmänheten till detta "showroom" skall lösas, vilket förslagsvis långsiktigt kan säkerställas genom att denna del hamnar inom kommunal hand och förvaltning.

Länsstyrelsen anser också att påståendet att "utreda åtgärder visar på att det finns möjlighet att genomföra detaljplanen med acceptabla ingrepp i försvars lämningarna" (sid 16) måste förtydligas i MKB och planbeskrivning genom redovisning av vad detta konkret innebär. Ett klargörande kan inte anstå till en senare prövning enligt Lagen om kulturminnen etc. utan måste ske i planskedet med hänsyn till riksintresset.

Länsstyrelsen ser positivt på att bevarande föreslås för Merkurhuset och Kinesiska muren.

Väg och järnväg

Länsstyrelsen anser att Trafikverkets synpunkter i yttrande 2012-03-23 (bifogas) gällande Götatunneln och Västlänken skall beaktas.

Miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering

I MKB:n har bedömningen gjorts att planen innebär att biltrafik minskar och att GC- samt kollektivtrafik ökar, vilket anses förbättra möjligheterna till att uppnå miljö kvalitetsnormen (det framgår dock inte vilken av de vattenanknutna normerna som avses). I handlingarna redogörs enbart för driftskedet, dvs. efter att planen färdigställts. Det bör dock i MKBn beskrivas hur man säkerställer att MKN för vatten resp. laxfiskevattnen inte heller påverkas negativt i samband med genomförandet av planen, dvs. i arbetsskedet. Omfattande arbeten, som både innebär grumling och hantering av förorenade massor/sediment planeras att ske i vattenområdet och arbetsskedet kan därmed vara det skede då påverkan blir som störst. Länsstyrelsen önskar därför en komplettering av handlingarna med avseende på detta.

Det framgår vidare av handlingarna att man avser avleda dagvatten från gårdar och tak till älven. Länsstyrelsen har i tidigare yttrande över Spårväg på Skeppsbron 2011-11-03 framfört att man bör utreda möjligheter till LOD, gröna tak/ytor etc. Av planhandlingen framgår att fördröjning av dagvatten bör studeras. Om fördröjning av dagvatten är en förutsättning för lämplig hantering av dagvatten, bör en utredning i detta avseende ske innan planen fastställs. Det bör redan i planhandlingarna tydliggöras vilka åtgärder som avses att vidtas för att säkerställa att vattnet som avleds till Göta älv inte ska medföra ökad föroreningsbelastning i vattenområdet. På samma sätt bör det tydliggöras att MKN för vatten resp. laxfiskevatten inte ska påverkas negativt utan att istället förbättring sker.

Hälsa och säkerhet

Geoteknik

Statens geotekniska institut har lämnat synpunkter till Länsstyrelsen i yttrande daterat 2012-03-22. Yttrandet biläggs i sin helhet. Länsstyrelsen instämmer i institutets synpunkt att ytterligare garantier måste lämnas för att planerade stabilitetsåtgärder kommer att genomföras för att planförslaget skall anses lämpligt. Hur detta säkerställs, behöver framgå tydligt av den antagna detaljplanen.

Vidare framförs önskemål om kompletteringar i plan- och genomförandebeskrivning gällande stabilitetsförhållanden i Rosenlundskanalen, gällande muddring och de geotekniska förutsättningarnas eventuella påverkan på utbyggnadsordningen. Länsstyrelsen instämmer i att dessa kompletteringar behöver göras.

Buller

Länsstyrelsen vill inledningsvis peka på att de av riksdagen antagna riktvärden för buller (55 dBA ekv nivå vid fasad och uteplats samt 70 dBA max nivå vid uteplats) är det som gäller och att det som anges på (sid 26) i planbeskrivningen – riktvärde 65 dBA – inte är korrekt. Likaså bör texten i MKB (sid 51) korrigeras, så att de framtida bullerförhållandena i området redovisas på ett riktigt sätt.

Av planbeskrivning och underlag framgår att bullernivåerna i området överstiger gällande riktvärden och i vissa fall uppgår till 65 dBA. Länsstyrelsen bedömer att aktuellt planområde kan anses vara ett avstegsläge från riktvärdena, eftersom planen syftar till att komplettera med bostadsbebyggelse i centralt läge längs kollektivtrafikstråk i en större stad.

Av planbeskrivningen kan utläsas att ”även andra lösningar än genomgående lägenheter med bostadsrum mot den tysta gården” kan vara tänkbara. Om det med detta menas att enkelsidiga lägenheter mot bullerutsatt sida kan tillåtas, anser Länsstyrelsen att detta är direkt olämpligt. Enligt Länsstyrelsens bedömning är en lösning med t ex en enkelsidig lägenhet med ett vädringsfönster skyddat av ett burspråk tveksam med hänsyn till målet om en god bebyggd miljö. Det är också tveksamt, trots föreslagen lösning, att gäl-

lande riktvärden vid fasad kan klaras med de redovisade bullernivåer som råder på trafiksidan.

Av underlaget om Ljud och vibrationer (ÅF 2012-02-07) förefaller det även finnas lägenheter som får upp till 55 dBA på "tyst" sida. Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen behöver redogöra för hur många lägenheter i varje byggnad som inte klarar de avstegskrav, som anges i Boverkets Allmänna råd 2008:1. Är antalet mer än 5 % av antalet lägenheter i varje byggnad, så anser Länsstyrelsen att planen måste reglera eventuella skyddsåtgärder.

Risker

Länsstyrelsen påpekade i samrådsskedet vikten av att vidare utreda risker med avseende på översvämning, geoteknik, spårväg, farligt gods på älven, och Rosenlundsverket verksamhet.

Länsstyrelsen har återstående synpunkter gällande framförallt risker med hänsyn till Rosenlundsverket. Det innebär att såväl underlag till planen som planhandlingarna behöver kompletteras och klargöra förhållanden enligt nedan samt säkerställa eventuella åtgärder som kan erfordras.

Gällande risker från Rosenlundsverket, redogörs för riskerna endast kvalitativt med termer som "mycket liten sannolikhet", "små", och "låg". Med det avser man händelser som inträffar mindre än en gång på 100 år. I risksammanhang anser Länsstyrelsen att det är en mycket stor sannolikhet. Den ökade persontätheten bidrar till en ökad riskbild. Denna bör redovisas kvantitativt.

Förskolor planeras i området i där det på plankartan anges C1, bland annat mittemot Rosenlundsverket. Länsstyrelsen är tveksam till en sådan placering utifrån riskerna från Rosenlundsverket.

Sannolikheten för en händelse och konsekvenser som påverkar tredje man bedöms som små enligt den interna handlingsplanen för Rosenlundsverket. Har hänsyn till tilltänkt exploatering vägts in i denna bedömning? Om inte, så bör detta ske. Det bör också uppmärksammas att handlingsplanen för övrigt har fokus på risker för miljön och inte människors säkerhet. En bedömning behöver också göras utifrån att Rosenlundsverket avses byggas ut.

Hantering av syra och lut är planerad att upphöra under 2012. Hur säkra är dessa planer och om det istället fortgår, vilka risker är då förknippade med denna hantering?

I MKB nämns vidare att "för att nya bostäder och kontor ska medges i närheten av Rosenlundsverket krävs således att särskilda åtgärder vidtas eller att det påvisas att riskerna verket ger upphov till är acceptabla" (MKB sid 38). Länsstyrelsen anser att bedömningen måste uppmärksamma att det är mer funktioner än bostäder och kontor som berörs i en samlad stadsmiljö som denna.

Vidare föreslås inga åtgärder i planförslaget, vilket får tolkas som att riskerna kan anses acceptabla. För att avgöra om riskerna är acceptabla, så bör de ställas mot acceptanskriterier, vilket inte görs. Man refererar endast till att riskerna bedöms som små eller sannolikheten är mycket liten.

Sammantaget önskar Länsstyrelsen en tydligare redovisning av riskerna relaterat till acceptanskriterier. Utifrån resultatet, får sedan göras en bedömning av om riskreducerande åtgärder är nödvändiga.

Länsstyrelsen efterlyser också en tydligare redovisning av hur underjordiska garage skyddas mot översvämning. Faller det under planbestämmelsen om att lägsta nivå på öppningar i byggnader ska vara +12,8 m? Även tekniska anläggningar bör skyddas på motsvarande nivå, hur säkerställs det ?

Förorenad mark

Genomförandebeskrivningen behandlar hanteringen av förorenad mark. Det bör någonstans i plan- och genomförandebeskrivning anges att sanering av marken skall ske ner till nivån för känslig markanvändning avseende bostäder.

Efterföljande prövningar och tillstånd

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att, även om åtgärder som påverkar grundvattennivån utförs inom spont, så kan lokala sänkningar påverka kulturmiljövärden negativt vilket måste beaktas. Även lokal och tillfällig grundvattenbortledning kan kräva prövning enligt 11 kap miljöbalken. Även andra åtgärder som följer av planen och som påverkar vattenområdet, såsom ledningsflytt mm, kan utgöra en tillståndspliktig åtgärd.

Gällande farleden och framtida trafikering på älven i driftsskedet, behöver Sjöfartsverkets synpunkter i yttrande 2012-03-22 och tidigare synpunkter i *Yttrande över detaljplan för Spårväg Skeppsbron* 2011-11-03 beaktas. Tillstånd söks hos Transportstyrelsen. Slutsatser från den maritima riskanalysen bör också vägas in och beaktas.

Beredning

I ärendets slutliga beredning har Jan Ottander, Kulturmiljöenheten, Lotta Sahlin-Skoog, Miljöskydds-enheten, Patrik Jansson, Enheten för skydd och säkerhet samt Sofia Stridsman, Vattenvårdsenheten deltagit. Övriga berörda statliga sektorsföreträdare har beretts tillfälle att lämna synpunkter. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.



Nina Storsveen



Karin Slättberg

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2012-03-22

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2012-03-23

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Sjöfartsverket, daterat 2012-03-22

Kopia (utan bilaga) till:

Trafikverket, Olof Franzén

SGI, Carina Hultén

Sjöfartsverket, Roy Jaan

Länsstyrelsen/

Kulturmiljö, Jan Ottander

Miljöskydd, Lotta Sahlin-Skoog

Vattenvård, Sofia Stridsman

Enheten för skydd och säkerhet, Patrik Jansson

Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditonslista



Datum
2012-03-22

Beteckning
5.50-0910-0683

Ert datum

Er beteckning
402-6094-2012

Vår referens / Regionkontor Göteborg
C Hultén

Länsstyrelsen Västra Götaland
Samhällsbyggnadsenheten
Karin Slättberg
403 40 Göteborg

Detaljplan för Skeppsbron, Göteborg Stad

Yttrande över utställningshandling februari 2012

Statens geotekniska institut, SGI, har av Länsstyrelsen, Västra Götaland, erhållit utställningshandling rörande detaljplan för Skeppsbron, Göteborgs Stad.

Planens syfte är att förena staden med vattnet med gator, platser, torg och kajer invid älven samt ge möjlighet till utbyggnad av idag rivna kvarter m m.

SGI har i samband med samrådshandlingen för Skeppsbron lämnat synpunkter 2009-11-10, SGI diariernr 5.50-0910-0683. För angränsande detaljplan samt järnvägsplan (inklusive MKB) för Spårväg Skeppsbron har SGI vid ett flertal tillfällen lämnat synpunkter (2009-11-10, 2011-05-04, 2011-08-15, 2011-10-24 samt 2011-11-02), SGI diariernr 5.50-0910-0684.

Underlag

- Planbeskrivning, genomförandebeskrivning, plankarta med bestämmelser, illustrationsritning och grundkarta. Upprättade av Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret i februari 2012
- Miljökonsekvensbeskrivning. Upprättad av Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret 2012-02-07
- Projekt Skeppsbron – detaljplan Kvarter; PM geoteknik. Upprättad av Sweco Infrastructure AB 2012-02-07

Synpunkter

Det geotekniska underlaget har sedan samrådshandlingen kompletterats med bl a nya fältundersökningar samt bottenpografimätningar i älven. Nya bedömningar har utförts av hållfasthet samt i vissa fall även av beräkningssektioners topografi som inneburit förändringar av resultat jämfört med samrådshandlingen. SGI ser förfarandet som tillfyllest.

I nu utförda beräkningar anges i det geotekniska PM:et att stabiliteten för Skeppsbroområdet är tillfredställande för befintliga förhållanden. För planerad verksamhet enligt detaljplan krävs stabilitetsförbättrande åtgärder både av nya anläggningar, markområden etc men även med hänsyn till påseglingsskydd i älven. Vid Rosenkundskanalen är inte stabiliteten tillfredställande för befintliga förhållanden och åtgärder är nödvändiga att utföra för att säkerställa planens lämplighet med hänsyn till skred. SGI instämmer i de gjorda bedömningarna. Avseende stabiliteten vid Residenset, Stora Hamngatan, är inte stabiliteten tillfredställande men bedöms inte kunna påverka planområdet. SGI gör med redovisat material samt tidigare redovisning i samband med detaljplan för Spårvägen ingen annan bedömning.

Statens geotekniska institut

Huvudkontor
Besöksadress: Olaus Magnus väg 35
581 93 LINKÖPING
Tel 013-20 18 00
Fax 013-20 19 14

Regionkontor Göteborg
Besöksadress: Hugo Grauers gata 5B
Postadress: 412 96 GÖTEBORG
Tel 031-778 65 60
Fax 031-778 59 40

Bankgiro 5211-0053
Plusgiro 18 30 64-5
Org nr 20 21 00-0712
E-post sgi@swedgeo.se



Datum
2012-03-22

Beteckning
5.50-0910-0683

På plankarta med bestämmelser är angivet att pålgrundläggning ska utföras av området utmed Skeppsbron. SGI ser förfarandet som tillfyllest ur geoteknisk synpunkt då detta ska säkerställa området både ur stabilitets- och sättningssynpunkt.

I vattenområden är det nödvändigt att utföra stabilitetsförbättrande åtgärder både med hänsyn till utläggning av stenfyllning för påseglingsskydd men även med hänsyn till angränsande landområde. På plankartan anges att stabilitetsförbättrande åtgärder får utföras. Vi ser inte att man med denna formulering säkerställer att man utför åtgärderna utan anser att man behöver ett starkare skydd för genomförande med hänsyn till planens lämplighet. Dessutom krävs att det är säkerställt tillåtlighet för utförandet. Ovanstående gäller även redovisningen i planbeskrivningen.

I planbeskrivningens kapitel om stabilitet och grundläggning föreslår vi att man även ska beskriva stabilitetsförhållanden och erforderliga åtgärder i anslutning till Rosenlundskanalen. Detta med anledning av att det är en förutsättning för planens lämplighet.

I kapitlet Mark anges att det inte kan uteslutas att muddring behövs i området. SGI vill ställa frågan om det finns begränsningar med hänsyn till stabilitetsförhållandena som kan vara styrande för möjligheten till muddring och om detta är beaktat eller begränsande i planen.

SGI vill även ställa frågan om det krävs viss utbyggnadsordning av planen med hänsyn till stabiliteten. Stabiliteten vid området t ex kring Skeppsbron innebär för befintliga förhållanden att inga tillkommande belastningar kan påföras vilket kan innebära att vissa delar av den kvartersmark som finns på planen bakom det område som ska pålgrundläggas inte kan utföras innan kajer etc är utbyggda. Om utbyggnadsordning är nödvändig anser vi att detta behöver säkerställas t ex i genomförandebeskrivningen, avtal eller på annat sätt.

SGI ser inga hinder till fortsatt planläggning under förutsättning att ovanstående beaktas.

STATENS GEOTEKNSIKA INSTITUT

Myndighetsfunktionen

Verksamhet Göta älvdalen


Carina Hultén

Göteborgs stad
Byggnadsnämnden
Box 2554
403 17 Göteborg

Kopia till:
Diariet - Avslut
Bo Lindgren Projekt
Västlänken
Knut Hermansson avd.
Investering

Länsstyrelsen, Samhällsbyggnadsenheten i
Västra Götaland, 403 40 Göteborg

Utställning gällande detaljplan för Skeppsbron

Ärendet

Planens syfte är att bereda väg för stadsutveckling på södra Älvstranden mellan Skeppsbron och Rosenlund i Göteborg. Förslaget innebär bland annat att idag rivna kvarter ersätts med ny bebyggelse och att kajen flyttas ut 20-40 meter i älven. Förslaget innebär ett tillskott på ca 400 lägenheter och ca 30 000 kvm hotell, kontor och handel. Stora Badhusgatan med tillhörande planerade spårvägsspår är inte längre inkluderade i denna detaljplan.

Trafikverkets synpunkter

Götatunneln

Det bör nämnas i planhandlingarna att det finns en dagvattenledning från Götatunnelns servicetunnel till Göta älv. Förändringarna i planen gör att ledningen behöver läggas om. Detta skall säkras i avtal mellan kommunen och Trafikverket innan planen förs till antagande.

Västlänken

Riksintresset för Västlänken tangerar områdets norra del. Det skall framgå av planhandlingarna att det kan bli öppna schakt när tågtunneln byggs, vilket det bör finnas kännedom om vid genomförandet. Trafikverket anser att Västlänkskorridoren skall illustreras på plankartan.

Sjöfart

Trafikverket ansvarar, sedan dess bildande 2010, för en långsiktig planering av transportsystemet vilket innefattar de fyra transportslagen väg, järnväg, sjö- och luftfart. Sjöfartsverkets roll har, efter Trafikverkets bildande, koncentrerats till ansvaret för de operativa förutsättningarna för sjöfartstrafik. Sjöfartsverket skall även fortsättningsvis beredas möjlighet att yttra sig i detta ärende, då Göta älv utgör riksintresse för sjöfarten.

Hållbara transporter

En parkeringsutredning har fastställt att behovet av parkeringsplatser i området uppgår till drygt 500 stycken men enligt planbeskrivningen ger planen utrymme för ca 1200 parkeringsplatser. Tillgängligheten till parkeringsplatser spelar en avgörande betydelse inför valet mellan bilen och andra transportsätt. Om ambitionen är att få fler att cykla, gå eller åka kollektivt måste tillgängligheten för biltrafiken minska. Ett sätt att minska bilåkandet är att erbjuda en bilpool, vilket kan säkerställas inom planprocessen i samverkan med exploatörerna.

Trafiksäkerhet

Trafikverket hade gärna sett att gångfartsgatorna säkrades med bestämmelse på plankartan, samt att genomgående trafik undviks, i syfte att främja säkra vägar för skolbarn.

Med vänlig hälsning

Olof Franzén
Samhällsplanerare

Christina Gustafsson
Samhällsplanerare



SJÖFARTSVERKET

Infrastruktur

Handläggare

Roy Jaan 010-4784781

Datum
2012-03-22

Ert datum
2012-03-09

Vår beteckning
09-03009-11

Er beteckning
0462/07 (FIIa 5156)

402-6094-2012

1 (2)

ink.

2012-03-27

Göteborg Stad
Planavdelningen

Sjöfartsverkets kommentarer angående "Detaljplan för Skeppsbron m.m. inom stadsdelen Inom Vallgraven i Göteborg, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning"

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.

Sjöfartsverket har tidigare via e-post (2011-10-17) till Länsstyrelsen yttrat sig om den planerade terminalen för sjöburna kollektivtrafik vilken även finns beskriven i "Detaljplan för Spårväg Skeppsbron inom stadsdelen, Inom Vallgraven, Göteborgs Stad, Västra Götalands län"

Sjöfartsverkets synpunkter är framförda i Länsstyrelsens yttrande den 2011-11-02 med diarienummer 402-25266-2011.

Sjöfartsverket anser att operatören för den sjöburna kollektivtrafiken bör delta i arbetet med att utarbeta det logistiksystem som beskriver ordningen för trafiken vid och utanför terminalen.

Det har efter Sjöfartsverkets tidigare yttrande framkommit att ny upphandling av entreprenör för den sjöburna kollektivtrafiken i Göteborgs Hamn kommer att ske inom det närmaste året.

På beredningsmötet med Länsstyrelsen den 22 mars 2012 diskuterades frågan. Mötet ansåg att själva trafikfrågan med avseende på logistiksystem och ordningsregler för sjötrafiken kan hanteras separat från detaljplanen. Sjöfartsverket anser därför att de tidigare beskrivna åtgärderna i yttrandet angående *Spårvägsplanen* bör genomföras innan den sjöburna kollektivtrafiken startas men behöver inte vara kopplad till detaljplanen.

De föreslagna påseglingsskydden i vattnet utanför området reducerar risken för påsegling väsentligt. För att säkerställa att inte fyllnadsmateriel från påseglingsskydden förflyttas ut i farleden och påverkar farledsdjupet utanför bör ett kontrollprogram upprättas som säkerställer farledsdjupet.

Datum
2010-11-12

Vår beteckning
0905-10-03378

Detta ärende har handlagts av Roy Jaan, koordinator för Väst- och Sydkusten samt nautiske handläggaren vid Enheten för infrastruktur Bertil Skoog.

Roy Jaan