



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2016-06-21
Diarienummer: 0636/11

Filip Siewertz
Telefon: 031-368 15 01
E-post: filip.siewertz@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning, inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg

Samrådsredogörelse

Sammanfattning

Totalt har ca.100 yttranden inkommit. Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller föreslagen bostadsexploatering och den problematik som detta innebär med avseende på god boendemiljö i planområdet på grund av andra funktioner inom och omkring planområdet. De bostäder som planen medger påverkas av buller, luftkvalité, vibrationer och risk. Fördjupade utredningar med avseende på buller, risk och dagvatten har genomförts efter samrådet. Ett 40-tal synpunkter har också inkommit på projektet Västlänken som helhet där avsändarna hänvisar till projektets kostnader och risker, så som risk för sänkta grundvattennivåer, sättningar och buller. Ett 40-tal personer är positivt till förslaget som helhet, där flertalet har vidarebefordrat nätverket Yimbys yttrande.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en utbyggnad av Västlänken, och dessa generella synpunkter har därför besvarats under de tematiska svaren nedan. Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna samt ytterligare utredningar, främst avseende åtgärder för att säkerställa en god boendemiljö i området.

De största justeringarna sedan samrådet är:

- Justering av planområdet mot Gullbergsvass, endast torg för entréfunktioner. Byggrätt borttagen.
- Byggrätter ovanpå stationen centrerade för att minska sned belastning på tunneln, minskade i söder och något utökade norrut.
- Gatubredd i söder, Kruthusgatans förlängning, har justerats i samråd med detaljplan Norr om Centralstationen.
- Justeringar inom kvartersmark i väster för bättre anpassning till Nils Ericson Terminalen och ledningsstråk.
- Tidsbegränsat parkeringsändamål för att klara en eventuell övergångsperiod vid byggandet av Jernhusens utvecklingsområde (max 10+5+5 år).

Innehållsförteckning

Detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning, inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg	2
Sammanfattning	2
Innehållsförteckning	2
Handläggning	2
Läsanvisning	2
Tematiska svar	3
Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken	3
Västlänken som riksintresse	7
Handläggning och process	7
Kommunikation	8
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer	9
Kommunala nämnder och bolag m.fl.	9
Statliga och regionala myndigheter m.fl.	18
Sakägare	27
Övriga.....	27
Ändringar	40
Bilaga 1: Sändlista samrådskrets.....	42
Kommunala nämnder och bolag m.fl.	42
Statliga och regionala myndigheter m.fl.	42
Sakägare	42
Övriga.....	42

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 30 september 2014 att genomföra samråd för detaljplane-förslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 15 oktober – 25 november 2014. Under samrådstiden har förslaget varit tillgängligt på Stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20 och i Älvrummet, Kanaltorget 1. Förslaget har även funnits tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Samrådsmöte hölls tisdagen den 4 november klockan 18:00 - 20.00 och torsdagen den 13 november kl. 18:00 - 20.00 på Köpmansgatan 20, informationsalen plan 1.

Läsanvisning

Syftet med detaljplanen för Västlänken, station Centralen med omgivning, är att:

- Medge en utbyggnad av Västlänken med tillhörande byggrätter, väg- och järnvägsanslutningar.
- Möjliggöra utveckling av stationsläget Station Centralen.
- Säkerställa stadsbyggnadskvaliteter, kulturhistoriska och arkitektoniska värden.

Samrådsredogörelsen, detta dokument, ger svar på inkomna synpunkter. Delar av de inkomna synpunkterna rör frågor kring genomförande av Västlänken som Trafikverket ansvarar för. Vissa svar hänvisar därför till Trafikverkets arbete med Järnvägsplanen. Göteborgs Stad och Trafikverket har ett nära samarbete och järnvägsplanens granskningsutlåtande ger i viss mån även svar på synpunkter rörande genomförandet och nyttor av projektet. Inkomna yttranden/synpunkter berör i stora delar samma frågor. Dessa frågor tas därför upp och kommenteras samlat under teman i avsnittet *Tematiska svar*, där de bemöts och besvaras. I de fall inkomna yttranden krävt mer specifika bemötanden har svar lämnats som en kommentar till det yttrandet utan hänvisning till sammanfattningen.

På grund av omfattningen av synpunkter som inkommit har yttrandena förkortats för läsbarhetens skull, i synnerhet de som inte rör detaljplanen. Alla yttranden finns att läsa i sin helhet i stadsbyggnadskontorets diarium under diarienummer 0636/11.

Sist i dokumentet redogörs för de ändringar som har skett i planhandlingarna inför granskning. Som bilagor återfinns lista över samrådskretsen samt hela Länsstyrelsens yttrande över samrådshandlingen.

Tematiska svar

Under rubrikerna som följer redovisas svar till de synpunkter som återkommer i flertalet inkomna yttranden. I många fall hänvisas för ytterligare information till Trafikverket. De flesta av Trafikverkets handlingar går att hitta på www.trafikverket.se/vastlanken. Övriga handlingar kan erhållas från Trafikverket.

Rubrikerna nedan är rangordnade utifrån de oftast förekommande synpunkterna.

Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken

En stor del av inkomna privatpersoners yttranden under samrådstiden har varit övergripande kritik till projektet Västlänken, politikernas arbete och övergripande frågor som trängselskatten och kollektivtrafiken i kommunen.

Västlänkens nytta

Sedan slutet av 1990-talet har problemen med begränsad kapacitet i järnvägssystemet i och kring Göteborg blivit allt tydligare. Göteborgs central och systemet runt om har nått kapacitetsgränsen och kan inte hantera mer tågtrafik idag eller i framtiden. Störningar med stora förseningar som sprider sig i hela järnvägsnätet är vanliga och den ökande godstrafiken har svårt att få tider på spåren. Samtidigt planeras för en nödvändig ökning av pendeltågstrafiken i Västsverige.

Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. Järnvägstunneln kommer främst att trafikeras av pendeltågstrafik i regionen men underlättar även resandet inom staden. Centralstationen och Brunns-parken får en avlastning i och med de nya stationerna Haga och Korsvägen, där pendeltågsresenärer som ska till de västra och södra delarna av staden kan byta färdmedel. Kollektivtrafiken i centrala staden får därmed också en avlastning. Tågtunneln gynnar även den långväga tågtrafiken då spåren in till Centralens bangård avlastas.

Utgångspunkten för Trafikverkets beräkningar är Västra Götalandsregionens målbild för tågtrafikens utveckling "Målbild Tåg 2035". Det stora flertalet resenärer bedöms få förkortad restid på grund av förbättrad kapacitet (det vill säga mindre trängsel på spåren) samt att de nya stationerna möjliggör fler direktresor eller kortare anslutningsresor. Av järnvägsplanen framgår att Västlänkens inverkan på färdmedelsval är mycket liten men

att den är märkbar i rusningstid. I den samhällsekonomiska kalkylen baseras antalet tillkommande resenärer på en prognoskörning i verktyget Sampers. I prognosen väljer resenärer rutt och färdmedel på ett sätt som håller nere den sammanvägda restiden och reskostnaden. Det betyder att de som byter färdmedel antas ha valt detta av rationella skäl som minskar beräknad kostnad och/eller tid.

När Västlänken står klar 2026 kan Station Centralen ta emot nästan dubbelt så många tåg och tack vare två helt nya stationer i staden förbättras kommunikationerna i och till staden, regionen och övriga Sverige. Pendel- och regiontågstrafiken kan få genomgående linjer. Trängseln vid centralstationen och Drottningtorget minskar och den lokala kollektivtrafiken i Göteborg kan fungera bättre. Västlänken ökar kapaciteten även för fjärrtåg och den viktiga godstrafiken genom frigjord kapacitet i Gårdatunneln. Västlänken kommer att ge nya förutsättningar för kollektivtrafiken i Göteborg.

Målet är att Västlänken skall bidra till ett minskat koldioxidutsläpp och enligt Trafikverkets beräkningar så kommer ”återbetalningstiden” för CO₂-utsläppen från byggtiden vara cirka 15 år.

Västlänkens sträckning och stationslägen

Västlänkens planerade sträckning har i flera yttranden kritiserats för att vara samhälls-ekonomiskt ineffektiv i jämförelse med alternativa lösningar. Den valda sträckningen bedömdes efter genomförd järnvägsutredning och detaljplaneprogramarbete vara den som bäst bidrar till att de uppställda målen uppfylls. Stadsbyggnadskontoret vill förtydliga att ett flertal alternativa sträckningar har studerats i tidigare skeden av processen, såsom i förstudien, i järnvägsutredningen, och i detaljplaneprogram. Beslut är fattat om Västlänkens sträckning och antalet stationer. Detaljplaneprogrammet antecknades av byggnadsnämnden 13 juni 2006. Beslut om val av sträckning fattades formellt av Trafikverket under 2007. Ett av alternativen i järnvägsutredningen var förstärkningsalternativet, som innebar en utbyggnad av befintlig säckbangård samt nya spår längs befintlig bana mellan Olskroken och Almedal.

Vald sträckning är Haga – Korsvägen, inom denna korridor har alternativa stationsplaceringar studerats i arbetet med järnvägsplanen. I järnvägsplanens och detaljplanens miljökonsekvensbeskrivningar jämförs vald sträckning och placering med ett nollalternativ, och alternativa lokaliseringar inom korridoren. Svar kring detaljplanens nollalternativ och studerade alternativ följer nedan.

För att ta del av tidigare gjorda utredningar hänvisas till Trafikverket och Stadsbyggnadskontoret, se även rubriken *Tidigare beslutsunderlag* nedan.

Alternativa sträckningar har studerats för Västlänken i sin helhet men även för val av stationslägen och ytterligare detaljer kring dessa. I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning finns den övergripande beskrivningen av alternativen som studerats djupare.

Nyttor av stationslägen

Flera yttranden har ställt sig frågande till behovet av en station i Haga och undrar över motivet för stationen. Stationen i Haga blir en port till västra Göteborg och skapar möjligheter för att på lång sikt kunna förlänga Västlänken söderut. Här finns också en stark koppling till de nya utvecklingsområdena kring Skeppsbron, Norra Masthugget och Rosenlund som kommer att innehålla såväl bostäder som verksamheter. Dessutom finns en närhet till universitets- och forskningsområdet. Station Haga avlastar Brunnsparken och Station Centralen då resenärer till och från de västra och sydvästra delarna av staden får bättre möjligheter för pendling, bland annat genom station Hagas närhet till Järntorget.

I järnvägsutredningen som blev klar 2007 fanns alternativ som inte innehöll en station i Haga, men dessa valdes bort, då alternativet Haga – Korsvägen bäst uppfyllde de trans-

portpolitiska målen, regionens mål för regional utveckling på flera av de uppställda punkterna: miljö, trafik- och restider samt projektets lönsamhet.

I förstudien som togs fram 2002 fanns även ett alternativ med station i Järntorget, men detta valdes redan då bort, bland annat på grund av byggnadstekniska skäl. Dessa var bland annat hög investeringskostnad, betydande störningar i befintlig bebyggelse under byggskedet, längre restider samt att Korsvägen inte kunde nås. I samband med järnvägsutredningen studerades översiktligt andra möjligheter att nå Järntorget i kombination med att gå via Korsvägen. Konflikterna med antingen Götatunneln eller underjordiska anläggningar i anslutning till Rosenlundverket skulle dock ge en omöjlig geometri för tunneln och järnvägsspåren. Vid Haga Kyrkoplan finns en bergrygg som innebär att befintlig bebyggelse kan sparas i större utsträckning och att en enklare byggteknik kan användas jämfört med en jordtunnel. Läget är också valt med hänsyn till omgivning, såväl byggnader som kulturmiljö. Projektet har haft som mål att undvika att riva fastigheter och att skona värden så långt som möjligt.

Yttranden har ifrågasatt stadsutvecklingen vid Station Centralen om Västlänken genomförs och hänvisat till andra alternativ som sägs ge bättre förutsättningar för stadsutveckling. Västlänken går i huvudsak i tunnel under mark vilket skapar möjligheter för stadsutveckling ovan mark. En förutsättning vid val av sträckning var att ha en station vid Centralen. Det är viktigt att de valda stationslägena kan vara till nytta för den befintliga bebyggelsen eftersom den under lång tid kommer fortsätta utgöra huvuddelen av staden. Station Centralen planeras för två perronger med fyra spår. Pågående kapacitetsanalyser kommer klargöra behovet av fyrspårstationer även vid Haga och Korsvägen. Projektet har olika förslag på förberedelser för fyrspårstationer vid dessa. Vad som skall göras beslutas i det fortsatta arbetet.

Förutsättningar för Station Centralen

Totalt räknar Trafikverket med ungefär 75 000 av- och påstigande per dygn för Västlänkens tre stationer, varav cirka 30 000 för station Centralen. Siffrorna utgår från ett scenario när även andra nödvändiga satsningar i regionen är genomförda, som till exempel en planerad utbyggnad av dubbelspårig höghastighetsjärnväg Göteborg-Borås. Dessa siffror gäller endast för Västlänkens stationer och inkluderar inte den övriga kollektivtrafiken.

Miljökonsekvensbeskrivningens alternativ

Nollalternativ

Ett nollalternativ är enligt miljöbalken ett sätt att beskriva konsekvenserna av att verksamheten inte kommer till stånd. Det betyder inte nödvändigtvis att allting förblir som i dagsläget, utan handlar om vilken utveckling som är trolig utan att det planerade projektet blir av. Nollalternativet syftar till att förtydliga projektets miljökonsekvenser, inte att utgöra alternativa lösningar. Västlänkens nollalternativ har samrått med både Trafikverket och Länsstyrelsen som även har godkänt järnvägsplanens MKB (miljökonsekvensbeskrivning), 2014-11-20. Station Centralens nollalternativ har samrått med Länsstyrelsen i detaljplanens MKB.

Studerade alternativ

I Miljöbalken beskrivs att en redovisning av alternativa platser, om sådana är möjliga, och alternativa utformningar ska beskrivas i en MKB. Till detta ska det motiveras varför ett visst alternativ har valts och en beskrivning av konsekvenserna av att verksamheten eller åtgärden inte kommer att utföras. I MKB för järnvägsplanen har alternativ till Västlänken studerats och av olika anledningar valts bort. Beskrivningarna av Västlänkens alternativ beskrivs och motiveras i den framtagna MKB:n.

Kostnader

Kostnaden för projektet är beräknad till 20 miljarder kronor i 2009 års prisnivå, vilket Trafikverket håller fast vid. Samhällsekonomi har redovisats både i samband med järnvägsutredningen och inför arbetet med de nationella planerna 2010 och 2014. Nettonuvärdeskvoten har beräknats vara negativ vilket tyder på att kostnaderna är högre än nytan. Projektet har betydande positiva effekter som är svåra att prissätta. Trafikverket har därför bedömt att projektet är samhällsekonomiskt motiverat för att det kommer att bidra till regional utveckling och är av nationell betydelse.

Utgångspunkten är att medel från Västsvenska paketet ska användas för att återställa allmän plats och övriga anläggningar som påverkas av Västlänken.

Västsvenska paketet och Trängselskatt

Västlänken utgör en del av Västsvenska paketet, som Göteborgs Stad medfinansierar. Andra projekt i det Västsvenska paketet är bland annat Marieholmstunneln, nya Hisingbron och kollektivtrafiksatsningar. Paketet finansieras av Staten, Göteborgs Stad, Trängselskatten, Västra Götalandsregionen och Region Halland.

Flera yttranden hänvisar till resultatet av folkomröstningen om trängselskatt. Beslutet om trängselskatt togs av riksdagen den 26 maj 2012 och under hösten 2014 hölls en folkomröstning i kommunen om trängselskatten. Folkomröstningar är rådgivande och kommunfullmäktige röstade den 19 mars 2015 för att trängselskatten skulle behållas.

Övergripande planering för kollektivtrafiken

Parallellt med arbetet med Västlänken arbetar Göteborgs Stad och Västtrafik med hur stadens lokala kollektivtrafik kan stärkas.

Västlänken är ett K2020-projekt. I K2020 har det framtida kollektivtrafiksystemet inklusive Västlänken studerats. (www.k2020.se) Nu pågår ett arbete i Västra Götalandsregionens regi om Målbild för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille 2035. Syftet med arbetet är att utveckla ett stornät som kan avlasta Brunnsparken och ge bättre kollektivtrafikkopplingar mellan målpunkter utan att behöva passera stadskärnan.

Tidigare beslutsunderlag

Följande dokument har legat till grund för att det nuvarande förslaget för projekt Västlänken:

Dåvarande Banverket och Göteborgs Stads gemensamma dokument, vilka finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida:

- *Förstudie för kapacitetsförstärkning – Tidigt samråd; Utveckling av det västsvenska järnvägssystemet, 2001-12-04*
- *Förstudie Västlänken – en tågtunnel under Göteborg, 2002-12-12*
- *Förstudie Västlänken beslutshandling, 2004-01*
- *Järnvägsutredningen Beslutshandling, 2007-12*

Göteborgs Stads program för detaljplan vilken finns tillgänglig på Göteborgs Stads hemsida under "Plan & Byggprojekt i Göteborg - Västlänken":

- *Västlänken – En tågtunnel under Göteborg; En sammanfattning av valt sträckningsalternativ, februari 2006*

Västlänken som riksintresse

Trafikverket pekar ut riksintressen för kommunikation. Syftet med att peka ut ett riksintresse är att säkerställa en användning eller att bevara något för framtiden. Miljöbalken innehåller bestämmelser om hur avvägningen mellan olika önskemål om att använda mark och vatten ska ske. Hanteringen av riksintressen är en angelägenhet för både stat och kommun. Vid konflikter mellan olika riksintressen ska företräde ges åt det intresse som främjar en långsiktig hushållning av mark- och vattenområden.

Ett riksintresse kan bara vägas mot andra riksintressen. Även om ett riksintresse har getts företräde framför ett annat riksintresse, så innebär det inte att man helt kan bortse från det vikande intresset. Även i den situationen ska man så långt som möjligt undvika en påtaglig skada. Förbudet mot att vidta åtgärder som kan påtagligt skada riksintresset gäller oberoende av om den planerade åtgärden vidtas inom eller utanför det utpekade riksintresseområdet. Det är åtgärdens påverkan på områdets riksintressanta värden som ska bedömas och som avgör åtgärdens tillåtlighet.

Länsstyrelsen har tillstyrkt Trafikverkets järnvägsplan, efter revideringar, 2015-08-17. Länsstyrelsens bedömning är att järnvägsplanen innebär påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård. I en avvägning mellan riksintresset för kommunikation och riksintresset för kulturmiljövård bedömer Länsstyrelsen att riksintresset för kommunikation ska ges företräde. Länsstyrelsen bedömer att projektet Västlänken uppfyller den del av villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut för Västlänken som är rimlig att hantera inom ramen för järnvägsplanen. De tillfälliga ytor som behövs under byggskedet för att kunna bygga Västlänken har placerats för att göra minsta möjliga inverkan på fornlämningarna längs sträckningen och spara så många träd som möjligt i Kungsparken och på Haga kyrkoplan. Där de tillfälliga ytorna av nödvändighet för byggskedets genomförande har placerats i konflikt med kulturmiljön har nyttjandet av dessa begränsats för att så långt möjligt skona kulturmiljön. När möjligheter inte längre funnits för att ytterligare begränsa skadan på kulturmiljön inom korridoren, har lösningar utanför korridoren sökts vilket resulterat i att ett brandgasschakt vid station Haga har placerats utanför korridoren. Länsstyrelsen bedömer att Trafikverkets åtgärder för minska påverkan på riksintresset uppfyller de krav som rimligen kan ställas i detta skede inom ramen för villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut.

Både järnvägsplanen, och denna detaljplan, har anpassats så långt det är möjligt för att minimera en påverkan på riksintresset för kulturmiljö.

Handläggning och process

Regeringen har gett sin tillåtlighet till fortsatt planering och byggnation av Västlänken (2014-06-26) enligt sträckningsalternativet Haga-Korsvägen. För tillåtligheten skall uppsatta villkor gälla, vilka Göteborgs Stad och Trafikverket utgår från i det fortsatta arbetet. Bland annat ställer regeringen krav på att negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsmiljön i övrigt, inklusive parker och grönområden, så långt som möjligt ska begränsas. Samråd om tillåtligheten har hållits mellan Länsstyrelsen, Trafikverket och Göteborgs Stad under våren 2015.

Kravet på en separat genomförandebeskrivning gällde i den gamla Plan och Bygglagen (1987:10). Aktuell detaljplan följer plan och bygglagen från 2010 (PBL 2010:900) och i denna finns inget krav på att en separat genomförandebeskrivning ska upprättas. I planbeskrivningen, i kapitlet *Detaljplanernas innebörd och genomförande*, finns planens genomförandefrågor beskrivna. Trafikverket skickade in järnvägsplanen för fastställelse den 1 september 2015, vilken tillstyrktes av Länsstyrelsen 2015-08-26. Järnvägsplanen fastställdes den 28 april 2016. Järnvägsplanen behandlar genomförandefrågorna mer

omfattande eftersom Trafikverket ansvarar för genomförandet och byggnationen av Västlänken.

Frågor har inkommit om hur överklagande av detaljplanen går till. Planen kan överklagas av sakägare som lämnat skriftliga synpunkter under samrådet eller granskningen. Sakägare är den som till exempel bor i planområdet, äger fastigheter eller har andra rättigheter inom planområdet eller i direkt anslutning till planområdet.

Beslutet att anta detaljplanen kan överklagas under tre veckor, räknat från när kommunen meddelar på sin anslagstavla (kungör) att planen är antagen. Överklagandet skickas till Stadsbyggnadskontoret, som sedan skickar det vidare till Länsstyrelsen.

Kommunikation

Projektet Västlänken har fått in ett antal synpunkter gällande dialogen i projektet.

Kommunikationsstrategi för projektet såväl som för allt arbete på stadsbyggnadskontoret bygger på en öppen dialog i ett så tidigt skede som möjligt. Detta gäller för både medborgare och remissinstanser.

Stadsbyggnadskontoret fortsätter att samverka med Trafikverket för att löpande kunna ge en så bra bild som möjligt av det som sker. Samtidigt kan samverkan orsaka otydligheter för medborgarna då rollerna kan vara otydliga om man inte är insatt i arbetet. Vår ambition är att skapa så stor tydlighet som möjligt i hela arbetet och speciellt gällande var och när synpunkter kan lämnas.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Göteborg Energi

El:

Påpekar att det inom området finns ett stort antal befintliga ledningar som i händelse av exploatering i enlighet med föreslagen plan är i behov av flytt. Det kräver också nyanläggning i elnätet av ledningar och transformatorstationer. Man lyfter också fram vikten av samordning mellan de pågående projekten i området.

Transformatorstationer skall ligga i fristående byggnader på grund av magnetfältsproblematik. Utbyggnaden måste dimensioneras för en hög elkonsumtion eftersom det inte kan uteslutas att el blir en huvudsaklig värmekälla. Områden där ledningar skall dras måste vara åtkomliga för nödvändig utrustning, däribland stor lastbil med kran. Området måste även vara fritt från andra ledningar, exempelvis avlopp. Göteborg Energi önskar delta i kommande planering för att säkerställa placering och funktion av sina anläggningar. Respektive byggherre förväntas initiera och bekosta eventuella flyttar av befintliga nätstationer med elledningar och tillbehör för att möjliggöra markanvändning enligt detaljplan.

Fjärrvärme:

Fjärrvärmeledningar bland annat i Kruthusgatan och Kanaltorgsgatan kommer att behöva läggas om till följd av placering av uppgångar. Göteborg Energi förutsätter att de nya lägen som pekats ut i enlighet med exploitörer inte omöjliggörs av planförslaget. Fjärr- och solvärme kan erbjudas i området, både för station under mark och annan tillkommande bebyggelse.

Fjärrkyla:

Fjärrkyla önskar lägga nya ledningar i u-området mellan bussterminalen och Station Centralen.

Gas:

Gas påpekar att befintliga naturgasledningar bör beaktas i närhet av området. För att undvika ytterligare omläggning förväntas förtida omläggning av gasledning med tillhörande reglerstation i projekt Hisingsbron vara avstämnda.

Opto:

GothNet har flertalet kablar i området, som måste beaktas. GothNet önskar ansluta till ny exploatering.

I övrigt inga synpunkter.

Kommentar:

Område för transformatorstation, placeringar av u-områden är justerad utifrån yttrandets synpunkter. En dialog har förts med Göteborg Energi kring utformningen av elnä-

tet i området, gemensamt med pågående detaljplanearbete för Norr om Centralstationen. Göteborgs Stad ser positivt på Göteborgs Energis medverkan i planprocessen och kommer fortsatt föra en dialog kring lämpliga placeringar och justeringar av ledningar inom området. Information om möjlighet till fjärrkyla/fjärrvärme inom området vidarebefordras till stadens arbete med Stadsutvecklingsprogram Centralenområdet. Närhet till gasledning har beaktats i genomförd riskutredning.

2. Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutar:

Att förslaget till detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning, inom stadsdelen Gullbergsvass tillstyrks, med beaktande av de synpunkter som redovisas i tjänsteutlåtandet under överväganden.

Följande överväganden redovisas i korthet i Fastighetskontorets tjänsteutlåtande:

Fastighetskontoret ställer sig positivt till planförslaget, och dess genomförande som en del av den fortsatta planeringen av hela Gullbergsvassområdet.

Vidare framförs att ett antal avtal i genomförandefrågor kommer att tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket. Fastighetskontoret har för avsikt att ta upp en sammanfattning av genomförandefrågorna gällande Station Centralen för godkännande i samband med granskningsremissen.

Fastighetskontoret lyfter också fram att denna detaljplans utformning förhindrar en sträckning av Bangårdsförbindelsen i enlighet med det planprogram som finns framtaget, och följer istället den inriktning som föreslås i Stadsutvecklingsprogrammet. Det är därför angeläget att Bangårdsförbindelsen och uppställningsspårens framtida läge utreds parallellt med aktuell detaljplan så inte genomförandet av Bangårdsförbindelsen omöjliggörs eller avsevärt fördyras.

Vidare beskrivs att Fastighetskontoret har studerat frågan kring en exploatering av ytan ovan Mittuppgången som är lik den omgivande. Med de förutsättningar som framkommit har Fastighetskontoret bedömt att de mervärden som kan skapas genom att tillåta en högre byggnad inte uppväger de negativa konsekvenserna och merkostnaderna som uppkommer för staden och projektet om stationens utformning och konstruktion ska omarbetas i sin helhet.

Kommentar:

Synpunkterna noteras, och Stadsbyggnadskontoret följer fortsatt Fastighetskontorets arbete med genomförandeavtalen. Planområdets utbredning mot öster har minskats bland annat med avseende på Bangårdsförbindelsen och att utformningen av det anslutande området ännu inte är klarlagd. Vidare har Stadsbyggnadskontoret tagit ställning till exploateringsalternativ ovan mittuppgången, och i dessa avvägningar kommit fram till att aktuell plan på bästa sätt tar tillvara de möjligheter som finns till att skapa mervärden på platsen.

3. Göteborgs Hamn AB

Framför att de inte har några synpunkter avseende planförslaget. Önskar dock informera om risken att de tvingas prioritera mellan omhändertagande av förorenade muddermassor och massor från bygget av Västlänken i det fall tillräcklig hänsyn inte visas i fördjupningen av översiktsplanen för områdena Torsviken och västra Arendal. I det fall prioritering är nödvändig informerar GHAB om att förorenade muddermassor kommer att prioriteras på grund av att det ligger inom bolagets ansvarsområde.

GHAB meddelar även att de stödjer Göteborgs stad i arbetet att utreda omlokalisering av godsterminal Göteborg Norra. Ärendet har inte behandlats av bolagets styrelse.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret har inte för avsikt att GHAB skall sättas i en situation där massomhändertagande från Västlänken inskränker i bolagets möjligheter att utföra vad som ligger inom bolagets åtagande. Stadsbyggnadskontoret föreslår att parterna i samråd finner lösningar som medger så smidig hantering som möjligt, andra områden diskuteras för att inte hindra GHAB i omhändertagandet av massor från Västlänkens byggnation.

4. Miljö- och klimatnämnden

Nämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Förvaltningens synpunkter sammanfattas enligt följande:

Projektet i sig - Förvaltningen anser att projektet Västlänken med tillhörande stationer i sin helhet är mycket positivt.

Naturmiljö och kompensationsåtgärder - Det är viktigt att bevara så många av träden som möjligt.

Hälsa - I dagsläget är luftföroreningsnivåerna höga, men beräkningar gjorda för år 2030 visar att luftkvaliteten förutspås bli bättre och hamna under samtliga gränsvärden. Bullernivåerna i området är höga. Vi tror att med rätt utformning och åtgärder så kan man få till goda livsmiljöer i området.

Allmänna synpunkter

Den viktigaste frågan för miljöförvaltningen handlar om placering av bostäder i ett område med relativt höga luftförorenings- och bullernivåer. Vi tror dock att det går att få till en god livsmiljö, men att det kan krävas ytterligare utredningar och åtgärder. Vi önskar en samordning mellan bestämmelserna för övriga stationer för Västlänken, så att det står på samma sätt i samtliga planbestämmelser som hör till Västlänken.

Naturmiljö

Man ser positivt på att planbestämmelser fredar de skyddsvärda träden med lovprövning för fällning. Vidare önskas att man i planbestämmelserna, likt i planförslaget för Haga, även formulerar en generell skyddsbestämmelse för parkmiljön.

Förvaltningen funderar dock på hur påverkan på naturmiljön kan anses bli liten vid antagande av detaljplanen då man ännu inte vet hur många träd som kommer försvinna.

Hälsa

Förvaltningen lyfter vikten av att planen innebär ett tillskott av bostäder i området och att det kan öka antalet invånare som utsätts för höga luftföroreningar. Samtidigt beräknas luftkvaliteten bli bättre och man bedömer att det finns möjligheter till goda livsmiljöer i området. Förvaltningens synpunkter avseende bullernivåerna i området är även de främst kopplade till innehållet av bostäder. Man anser att det finns förutsättningar att skapa goda boendemiljöer och att det går att tillämpa avstegsprinciper inom planområdet. Åtgärder bör dock redovisas och utredas tydligare.

Vatten

Förvaltningen är positiv till planens bestämmelser om fördröjning av dagvatten, men ser att möjligheter till öppen dagvattenhantering med fördel kan redovisas.

Mobilitet

Förvaltningen framför att det är positivt att fokus flyttas från bilen till de alternativa färdssätten kollektivtrafik, gång och cykel.

Parkering

Aktuellt område kommer att ha regionens bästa kollektivtrafikläge vilket anses innebära att behovet av parkeringsplatser är litet, och de nya parkeringsriktlinjer som är under framtagande väntas ge vägledning.

Förskola och skola

Framför att behovet av förskola och skola troligtvis kommer att öka i området till följd av föreslagen bostadsexploatering och att särskild hänsyn bör tas till barn och unga framförallt vad gäller ljudnivåer och föroreningar.

Förorenad mark

Anser att frågan är omhändertagen.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. I frågan om bostadsexploatering inom planområdet har utredningar som hittills utförts visat att möjligheterna till en god livsmiljö finns, förutsatt att rätt åtgärder vidtas bland annat gällande buller på de platser där så krävs. Gällande samordning mellan Västlänkens stationer och deras planbestämmelser har Stadsbyggnadskontoret för avsikt att i största möjliga mån ta fram enhetliga planbestämmelser för att underlätta kommande arbete och undvika missförstånd och feltolkning. Detaljplaneområdenas olika karaktärer kräver dock viss variation mellan bestämmelserna. Avseende naturmiljö ser Stadsbyggnadskontoret möjlighet till att bedöma påverkan genom de skyddsåtgärder som planen gör gällande. I viss mån är påverkan på naturmiljön okänd, däremot antas påverkan inte överstiga något som kan benämnas som liten påverkan. Ett generellt biotopskydd gäller och omfattar den allé som finns inom planområdet.

5. Kulturnämnden

Ställer sig positiv till planförslaget, och anser att planförslaget generellt tagit god hänsyn till kulturmiljön och då framförallt med avseende på Bergslagsbanans stationsparks integration i den nya stationsmiljön och intentionerna att bevara det äldre trädbeståndet.

Förvaltningen framför ett antal synpunkter som de anser bör has i åtanke i det fortsatta planarbetet:

Avseende Bergslagsbanans stationspark poängteras att det är av stor vikt att detaljplanen hanterar den trafik som kommer att ledas genom området. Träd som tas ner måste ersättas av nya, större träd. Parken bör på grund av tidigare ovarsam hantering kompletteras. Framtida bullernivåer bör också studeras med avseende på möjligheten att skapa en attraktiv mötesplats, inte minst för barn och unga.

Förvaltningen ställer sig även positiv till att bebyggelsen mot Göteborgs centrala delar hålls låg för att inte framstå som dominerande i relation till befintlig bebyggelse. Vidare framförs att Fästningsstaden Göteborg i största möjliga mån ska bevaras, och i genomförandeskedet måste det prioriteras att ingrepp i befästningarna minimeras, samt att lämningar utanför området inte påverkas av till exempel grundvattensänkningar. Vikten av att fastställa hur man ska agera om tidigare okända lämningar av stor betydelse påträffas under planens genomförande. Beslut krävs innan undersökningar påbörjas angående hur lämningar bevaras och eventuellt återuppyggs.

Kanaltorget och Lilla Bommen är enligt kulturförvaltningen en mycket viktig framtida mötesplats, vilket bör framgå av aktuell plan.

Visuell koppling, orientering och siktlinjer samt koppling till vattnet och Göta älv uttrycks som viktiga att ta ställning och hänsyn till. Byggrätten öster om östra uppgången gör en framtida öppen koppling till stadsdelen Gullbergsvass omöjlig och hindrar en

given vy över Gullberg/Skansen Lejonet. Kulturförvaltningen föreslår att byggrätten tas bort.

En barnkonsekvensanalys bör utföras separat från den sociala konsekvensanalysen eftersom det idag upplevs som svårt att utläsa vad som faktiskt avser just barn. Idrottshallen kommer att rivas, och om denna inte återuppförs på annan plats kommer det att få negativa konsekvenser, eftersom planerad bebyggelse bidrar med ett ökat behov av sådan facilitet.

Konst pekas ut som en självklar kvalitetshöjare, och på grund av de trånga stadsrum som planeras är behovet stort av konstnärliga inslag.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Aktuell plan hanterar trafiken genom Bergslagsbanans stationspark, den påverkar dock inte järnvägsplanens utformning under byggtid. Avseende trädfrågan har planens utformning syftat till att skydda de träd som är i gott skick och som inte berörs av själva tunnelschaktet. Genom att fällning beläggs med lovplikt prövas frågan om eventuell ersättning och/eller återplantering i varje enskilt fall. Motiverade studier och beslut rörande fästningsstaden och andra lämningar har, och kommer fortsatt genomföras i den takt genomförandet av aktuell plan kräver. Planområdet berör inte några kända befästningar, de befästningar som berörs av Västlänkens dragning som helhet behandlas i antagen detaljplan för Järnvägstunnel Västlänken. Gällande siktlinjer och visuell koppling är det en fråga som Stadsbyggnadskontoret tar stor hänsyn till. Den nämnda byggrätten i öster har utgått ur detaljplanen, då planområdets utbredning har minskats. Idrottshallen, tidigare Volviahallen, fyller enligt Stadsbyggnadskontoret en mycket god funktion. Motsvarande funktion behöver tillgodoses i planområdets direkta närhet eftersom behovet över tid kommer att öka snarare än minska. Frågan behandlas vidare i arbetet med Stadsutvecklingsprogram för Centralområdet. Till granskningsskedet har ett gestaltungsprogram tagits fram, och här lyfts också frågan om konstens plats i stadsrummen.

6. Kretslopp och vatten

Uttrycker följande synpunkter:

Avfall

Framför att avfall kan hanteras på olika sätt, och att det vore önskvärt att staden definierar vilken metod som är tänkt, inte minst när bostäder och verksamheter blandas. Vidare framför Kretslopp och vatten att det ska finnas grovsopphantering för bostäderna, och att plats för detta bör anges i plan.

Avfallshantering för befintlig centralstation under byggtid måste beaktas.

Vatten och avlopp

Kretslopp och vatten framför att man har ett nära samarbete med trafikverket avseende ledningsutbyggnad och omläggning. Ledningsutbyggnad för planerad bebyggelse behöver hanteras i detta samarbete. Vikten av att nivåer och höjdsättning tillgodoses i plan är stor, eftersom detta är avgörande för spillvattenslösningar och lösningar för kraftig nederbörd. Möjligheterna i området kring framtida förändringar för ett självfallssystem är oerhört begränsade.

Dricksvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät, läge för förbindelsepunkt finns i nuläget inte framtaget. Befintligt vattentryck motsvarar +50m (RH2000).

Vidare framförs att avloppsnätet ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Spillvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät efter utbyggnad. Kapaciteten måste dock ses över om utbyggnad enligt plan skall ske.

Kretslopp och Vatten poängterar att det är av stor vikt att så snart som möjligt få fram vad angränsande detaljplaner kommer att ha för behov. Detta för att ledningsnätet ska kunna dimensioneras och få rätt kapacitet.

Dagvatten

Kretslopp och vatten lyfter att det är viktigt att det som lyfts fram i dagvattenutredningen hanteras, och att en dialog pågår kring implementeringen. Man ser mycket positivt på att det finns visst planstöd för dagvattenhantering och fördröjning, men ytterligare planstöd är önskvärt.

Eftersträvansvärt är stora ytor för infiltration och fördröjning, liksom att material för utvändiga ytor väljs med omsorg om miljö, exempelvis att undvika oskyddade ytor av koppar och zink.

Klimatanpassning

Framför att plankartan ska kompletteras med en bestämmelse som anger lägsta höjd på färdigt golv, som skall vara 0,3 m över marknivå i förbindelsepunkt. Enligt Vattenplanen antagen av KF2003 ska lägsta nivåer för färdigt golv i området vara +2,9 m (RH2000).

Vidare poängteras vikten av höjdsättning också med avseende på instängda områden och kraftig nederbörd.

Trädplantering

Framför förvaltningens krav om ett skyddsavstånd på 4 m mellan trädets rothals och ytterkant ledning.

Ekonomi och avtal

Inom området kommer omfattande ledningsomläggningar att krävas. Kostnader till följd av ledningsomläggningar ska inte belasta VA-kollektivet. Alla kostnader och genomförande ska klargöras i avtal mellan staden och Trafikverket.

Kommentar:

Synpunkterna noteras, och Stadsbyggnadskontoret har för avsikt att i fortsatt planering involvera Kretslopp och Vatten, för att så långt möjligt klargöra förutsättningar och underlag för en effektiv och hållbar ledningsutbyggnad.

Förutsättningarna för en detaljerad höjdsättning och projektering finns ännu inte, bestämmelser om markhöjder i detaljplanen kan därför försvåra och låsa framtida lösningar. En generell upplysning anges för lägsta höjd på förbindelsepunkt på plankartan.

7. Park- och naturförvaltningen

Ställer sig övergripande positivt till planförslaget, och poängterar Göteborgs 12 miljö kvalitetsmål och hur dessa tillgodoses genom att den biologiska mångfalden till viss del bevaras.

Park- och naturförvaltningen har deltagit i planarbetet och är positiva till parken som bildas norr om stationslägena. Torgen dominerar idag området kring stationerna men med detta finns möjlighet att åter skapa en stationspark. I och med det kan en del av de befintliga träden stå kvar i parken. Dock vill förvaltningen att den yta i östra delen som är märkt med beteckning n1 utökas något i anslutning till den stora almen i sydöst. Vidare lyfter man fram trädpolicyns krav på tillräcklig marköverbyggnad för de träd som föreslås inom området.

Nivåskillnaderna gör att parken blir lite avskärmad och en lugn oas kan skapas. Viktiga frågor som förvaltningen vill påpeka är att de offentliga platserna (torg och park) fortsatt ska studeras ur ett mikroklimatperspektiv samt att skalan noggrant studeras för att människor ska känna sig trygga när de vistas här. Förvaltningen ser positivt på kreativa och estetiska lösningar gällande dagvattenhanteringen, och framför att dessa måste få tillräckligt utrymme för funktion och drift.

Ekonomiska konsekvenser

Planförslaget innebär att förvaltningen får ökade driftskostnader för den mark (allmänplats park/natur) som överförs till park- och naturnämnden. De ekonomiska konsekvenserna bör därför beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet. Driftkostnaden för gatuträd redovisas i tabellen under Trafikkontoret.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Den stora almen i sydöst är undantagen ifrån Järnvägsplanens tillfälliga markanspråk och skyddas under byggtid. Trygghetsfrågan är till stor del utredd och Stadsbyggnadskontoret bedömer att planen i sin nuvarande form ger goda möjligheter till trygga miljöer. Gällande dagvattenhantering är Stadsbyggnadskontoret av uppfattningen att föreslagna lösningars funktion och drift säkerställs i aktuell plan. De ekonomiska konsekvenserna för Park- och Naturförvaltningen beskrivs i planbeskrivningens genomförandekapitel.

8. Parkeringsbolaget Göteborg

Information saknas hur parkeringar inom området används idag, och av vem. För att kunna planera efter behov måste detta anges. Hur många anläggningar som kommer att påverkas under byggtid och hur många som kommer att tas bort helt måste också framgå tydligt.

Även om på/avstigningar prioriteras måste behovet av att byta färdmedel från bil till tåg tillgodoses, således måste det finnas tillgängliga långtidsparkeringar.

En förutsättning för ekonomiskt hållbara och reversibla lösningar är anläggningen av parkeringshus snarare än underjordisk parkering. Potentialen till samnyttjande av anläggningar bör beaktas.

Tillgängligheten till området under byggtid måste klargöras, och det bör framgå hur många parkeringsplatser som kommer att finnas i området efter byggnation.

Många frågor är obesvarade och mycket arbete kvarstår i frågan om parkering i planområdet.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Parkeringsfrågan är komplex i området. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att platsen är, och kommer fortsatt vara efter planens genomförande ett av stadens bäst kollektivtrafikförsörjda. Bedömningen av parkeringsbehov utgår från prognoser med stöd i detta. Gällande avstigningar ser Stadsbyggnadskontoret en stor poäng i att angöring möjliggörs på ett smidigt sätt. Behovet av långtidsparkeringar inom området minskar i takt med att parkeringsmöjligheter tillgodoses inom intilliggande områden. Hur många och vilken typ av parkering som kommer att finnas inom området är fortsatt under utredning och Stadsbyggnadskontoret har för avsikt att med stöd i pågående utredning klargöra vilka möjligheter som kommer att ges. Parkeringsbolaget Göteborgs ståndpunkt i frågan om parkeringshus vägs mot andra intressen, och med tanke på platsens karaktär är möjligheterna begränsade i denna fråga.

9. Stadsdelsnämnden Centrum

Stadsdelsnämnden framför att Station Centralen kan bidra till att stärka det sociala livet i området för ungdomar genom att till exempel skapa icke-kommersiella träffpunkter i området, till skillnad från till exempel Nordstans köpcenter. Bergslagsparken kan bli ett

välkommet inslag i stationsmiljön. Det är viktigt att parken är lätt att nå och att den kan erbjuda en andningspaus i en annars stressig omgivning.

Från den del av Västlänkens Station Centralen som ingår i denna detaljplan är kontakten med city begränsad. Planen visar inte hur stråken som ska gå igenom området faller samman med intilliggande områden.

Mer omfattande cykelparkering behövs än vad planen visar.

De offentliga miljöerna måste ges förutsättningar att bli så trevliga och varierade att bostäder blir möjliga. Bostäder ska inte användas för att göra offentliga miljöer trygga. Det är angeläget att trygga stråk och högkvalitativa offentliga platser etableras innan bostäderna är inflyttningsklara.

En illustration av de rörelsemönster som planeras vid mittenkvarterets taxi och privatbilsangöring för stationsområdet skulle underlätta förståelsen av platsens användning.

Vidare påpekar man att det trots det ambitiösa underlagsmaterialet till förslaget till detaljplan saknas både beskrivningar och konsekvensbedömningar ur mångfalds- och likabehandlingsperspektiv.

Man lyfter också fram att det i de norra delarna av stadsdelsnämnden Centrum finns ett underskott av förskoleplatser. Detaljplanens bostäder innebär att detta underskott kan komma att öka.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Avseende stråkbilden och hur stråk inom planområdet knyter an till intilliggande områden visas detta ingående i separat PM för trafikförslag som ligger till grund för aktuell plan. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att det finns goda möjligheter att i enlighet med aktuell plan skapa naturliga rörelsemönster inte enbart inom området, utan även i relation till omkringliggande områden. Frågan om cykelparkering har utretts vidare fram till granskningsskedet. Övervägande del av cykelparkeringsbehovet ryms inom intilliggande områden. Gällande bostadsexploatering i området är Stadsbyggnadskontoret av uppfattningen att planen i sin nuvarande form möjliggör en god boendemiljö. Stadsbyggnadskontorets bedömning överensstämmer med SDN Centrums avseende förskoleplatser. I takt med ett ökande behov bedömer Stadsbyggnadskontoret att funktionen kommer att utökas i enlighet med gällande strategi, dock inom intilliggande områden på grund av det aktuella planområdets givna funktioner.

10. Trafikkontoret

Trafikkontoret framför att det viktigaste i arbetet med denna detaljplan för Förvaltningens del är att säkerställa att den allmänna platsmarken blir tillräckligt stor för olika trafiklösningar över tid och att det finns en flexibilitet i den. I den fortsatta planeringen vill trafikkontoret särskilt peka på följande:

I princip flyttas dagens funktion med att hämta och lämna passagerare som finns på baksidan av Nils Ericson terminalen till den östra uppgången med angöring från öster. Det är viktigt att dessa ytor inte blir för små då det tidvis är stora flöden av både människor och bilar och att det utformas med avseende på god tillgänglighet och orienterbarhet.

Detaljplanen innehåller inte tillräckligt stora ytor för att klara Västlänkens behov av cykelparkeringar för Station Centralen. Möjligheten bör utredas att förlägga cykelparkeringar inom någon byggnad och på så sätt även kunna tillgodose efterfrågan på parkering i skyddad anläggning.

In- och utfarten från Nils Ericson Terminalen ställer krav på att tillräckligt långa siktlinjer för bussarna beaktas vid utformningen av husen för skapa en

trafiksäker miljö för korsande gång- och cykeltrafikanter.

Detaljplanen tar inte hand om behovet av bilparkering på kvartersmark enligt parkeringspolicyn delvis på grund av att fastigheterna är placerade på tunneltaket, vilket omöjliggör källarparkeringsplatser. Behovet kommer att behöva lösas inom närliggande detaljplaner. Det är viktigt att detta kommer med i planeringen från början vid start av nya detaljplaner i området. Nya bostäder i bullerutsatta lägen kan komma att medföra konsekvenser för allmän trafik, kollektivtrafik och enskild. Trafikkontoret önskar att denna problematik tydliggörs och konstaterar också att ljudnivåer från järnvägstrafik söder om planområdet inte har ingått i utredningen.

Utöver detta framför trafikkontoret sina synpunkter i rubrikerna ekonomiska konsekvenser, barnperspektivet, jämställdhetsperspektivet, mångfaldsperspektivet, miljö- och omvärldsperspektivet.

Kommentar:

Ytterligare studier har gjorts kring parkering och möjliga lösningar inom området.

Det behov som efter genomförda studier av parkeringsbehov och anpassning av parkeringsnormer genereras av nybyggnationen kan lösas inom fastigheten, ovan tunneltak under markplan. För att skapa flexibilitet under utbyggnad av Jernhusens utvecklingsområde söder om aktuellt planområde medger detaljplanen en tillfällig lösning inom planområdet, genom ett tidsbegränsat parkeringsändamål inom kvartersmark. En permanent lösning behöver hittas i närområdet.

I övrigt noteras synpunkterna och stadsbyggnadskontoret fortsätter att arbeta tillsammans med trafikkontoret i utformningen av planförslaget.

11. Älvstranden utveckling AB

Ställer sig positiva till planförslaget, och poängterar att fortsatt planarbete behöver tydliggöra kopplingar och stråk samt förstärka anslutningen till Gullbergsvass. Parkens utformning behöver beskrivas ytterligare ur ett rekreativets- och trygghetsperspektiv.

Vikten av att resenären hamnar i ett stadsmässigt sammanhang oavsett vilken entré som används poängteras, och det pekas ut en risk för att den östra uppgången blir en baksida i väntan på vidare exploatering i Gullbergsvass och RegionCity.

Utformningen av föreslagen ventilationsbyggnad uttrycks som viktig för att inte skärma av och bidra till otrygghet.

Det saknas en beskrivning av planområdet som eventuell bostadsmiljö, och utifrån ett barnperspektiv bör en utförligare utredning genomföras. Älvstranden Utveckling framför också att den trafikyta som utformats som shared space kan innebära problem för personer med funktionsnedsättning, och poängterar risker med att blanda cyklister i hög fart med strosande gångtrafikanter.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Fortsatt planarbete innefattar att förtydliga stråk och hur dessa knyter an till intilliggande områden. Gällande den östra uppgången så kommer planen att genomföras etappvis. Vissa kompromisser blir nödvändiga, däremot tas stor hänsyn till intilliggande områden för att varje etapp ska fungera på ett bra sätt vid det tillfälle de färdigställs.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

12. Business Region Göteborg

Påpekar i stora drag potentiella vidareutvecklingar av centralenområdet avseende stationslägen m.m. Avseende planförslaget lämnas inga ytterligare synpunkter.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

13. Göteborgsregionens kommunalförbund

Framför följande:

GR har i tidigare yttranden över Västlänken, utifrån ett regionalt perspektiv, poängterat betydelsen av att Västlänken byggs eftersom projektet har stor betydelse för Göteborgsregionens och hela Västsveriges utveckling. GR har antagit mål- och strategidokumentet Hållbar tillväxt och Strukturbild för Göteborgsregionen samt Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen (K2020) och intentionerna i dessa dokument förutsätter att Västlänken bidrar till att öka regionens tillgänglighet.

Vid stationerna skapas nya bytespunkter vilket gör att det blir gång- och cykelavstånd till pendeltåg från stora delar av centrala Göteborg.

Kompletterande insatser i det lokala systemet, t ex cykelparkering och Styr&Ställ, är viktiga för både den regionala och lokala rörligheten.

Station Centralen är en del av ett större stadsutvecklingsprojekt i Centralenområdet av regional betydelse och GR förutsätter att en samverkan mellan de olika projekten sker så att en stadsutveckling av regionens kärna stärks.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret delar GRs uppfattning i samtliga frågor. Avseende cykelparkering är denna fråga föremål för fortsatt utredning, planen har reviderats i syfte att förtydliga Stadsbyggnadskontorets ställningstagande i denna fråga. Gällande samverkan mellan olika projekt i området är aktuell plan framtagen i enlighet med det pågående arbetet med Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet.

14. Jernhusen AB, region väst

Är övergripande positiva till förslaget, men påpekar några olyckliga utformningar. Stråket mellan RegionCity och Hisingen tas inte tillvara i önskvärd utsträckning, lasterna av byggrätter ovan tunnel måste centreras, men detta görs inte i planförslaget. Mellan byggrätterna och överkanten på Västlänkens stationskonstruktion finns utrymme för eventuell parkering. Den östra uppgången bör ges tillfredsställande angöringspunkter för att inte i onödan leda trafik in i området.

Trafiken på södra sidan av byggrätterna har dubbelriktats, vilket befaras kunna vara barriärframkallande för gångtrafikanter. Stråken för fotgängare måste prioriteras, på grund av de stora resenärsflödena som kan komma att röra sig på platsen.

I samband med översyn av trafiksituationen bör torgbildningen mellan mittuppgången och Jernhusens byggrätter ses över. Ett förslag som presenterades Juni 2014 anses vara bättre, på grund av att detta tillåter att torgplatsen tillägnas fotgängare. Detta löser även angöring för rörelsehindrade under tak, och dessutom ger förslaget gynnsamma förutsättningar för angöringslösningar till parkeringsgarage beläget under RegionCity.

Avseende den östra uppgången är gestaltning en viktig aspekt. Idag är det ”släpp” mellan byggnaderna markerat prickmark i planförslaget, vilket bör revideras för att undvika onödiga låsningar.

Antalet spänger/ ”sky bridges” bör ses över eftersom att dessa är av stor vikt för RegionCity. Planmässiga förutsättningar måste finnas för spänger i den utsträckning de behövs.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Gällande stråk mellan Jernhusens utvecklingsområde och Hisingen finns uppdaterade illustrationer i pågående Stadsutvecklingsprogram genom vilka Stadsbyggnadskontoret förmedlar intentionerna till att knyta samman stråk inom aktuellt planområde med omkringliggande områden. Även planbeskrivningen och illustrationsplanen har försökt illustrera detta helhetsgrepp tydligare. Bland annat genom att en gemensam illustrationsplan tas fram i denna detaljplan och i pågående detaljplanearbete för området Norr om Centralstationen. Avseende centrering av byggrätter ovan tunnel har Stadsbyggnadskontoret arbetat vidare med frågan, i samråd med Jernhusen AB. För att skydda den värdefulla parkmiljön och uppnå en fungerande gatustruktur i området har dock inte byggrätterna kunnat centreras helt enligt framförda önskemål. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra sin intention att vid samtliga uppgångar möjliggöra tillfredställande angoringspunkter för att undvika omotiverad trafikbelastning i området. Angående dubbelriktad trafik kontra fotgängare är Stadsbyggnadskontoret av uppfattningen att en kombination är möjlig utan hinder för gångtrafik. Detta kräver barriärminskande åtgärder och varsam hantering av biltrafik, vilket Stadsbyggnadskontoret inte ser några hinder för i aktuell plan.

15. Lantmäterimyndigheten

Påpekar att fastighetsbeteckningar, koordinatuppgifter och angivelse om det är nya eller gamla PBL som används saknas, så även föreskriven höjd över nollplanet.

Bestämmelse e₁ förekommer i plankarta, ej i bestämmelser. Parkeringsbehovet som avses lösas inom planområdet riskerar att orsaka problem vid bygglov och fastighetsbildning om frågan hur parkeringsbehovet ska lösas inte klargjorts innan antagande av plan, alternativt om omkringliggande planer inte antagits.

Avseende servitut påpekas att det bör framgå av beskrivningen att frågan även kan lösas på andra sätt än genom servitut, t.ex. genom bildandet av gemensamhetsanläggning.

Brandschakt som omnämns i planbeskrivningen återfinns ej i plankarta. De servitut som i planbeskrivningen formuleras som nödvändiga för resenärstransporter bör det presenteras alternativ till. Exempelvis gemensamhetsanläggning.

Kommentar:

Synpunkterna noteras och justeras. Beskrivningen avseende servitut kompletteras. Brandgaschakt finns angivet som ventilation inom parkmark. Övriga ventilationsutrymmen ryms inom kvartersmark T₁. Genomförandedelar i planbeskrivningen har uppdaterats och förtydligats.

16. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens yttrande har bilagts i sin helhet, se bilaga 2.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Planen syftar till att möjliggöra uppgångar och schakt och anlägga stationsområde för Västlänken. Denna plan är en förutsättning för att projekt

Västlänken med dess uppgångar kan planeras och utformas på ett sätt som är tillfredsställande ur ett resenärsperspektiv samt ur stadsutvecklingsperspektiv. Länsstyrelsen anser att planen är angelägen för att förverkliga utbyggnaden av Västlänken. Förslaget på stationsområdet omfattar anläggandet av en blandstad, vilket bland annat anges i stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet. Planen är en av ett flertal planer som tillsammans ska bidra till en omvandling i området, vilken Länsstyrelsen i stort är positiv till. Omvandlingen kommer att ta många år men föreslagna markanvändnings lämplighet måste vara säkerställd inom ramen för aktuell detaljplan och kan inte vara beroende av andra kommande detaljplaner eller projekt. Ett flertal utredningar har tagits fram men det återstår ändå en rad frågor som behöver utredas vidare.

Länsstyrelsen ställer sig utifrån angivet underlag mycket tveksam till markanvändningen bostad. Platsen för de planerade bostäderna ligger i nära anslutning till trafikerade leder, spårområden för järnväg, bussterminal och terminal för godshantering där det förekommer farligt gods. Många olika faktorer samverkar för att påverka boendemiljön i området negativt.

Länsstyrelsen anser därför att de sammanvägda konsekvenserna av bland annat buller, vibrationer, luftkvalitet och markföroreningssituationen samt risk för ur-spårande tåg eller olyckor med farligt gods måste utredas för att utvärdera om platsen sammantaget alls är lämplig för bostäder. Om bostäder alls ska kunna byggas i området behöver skyddsåtgärder vidtas som säkerställer en god boendemiljö. Det är av vikt att utredningarna omfattar bangårdsviaduktens påverkan på området eftersom markanvändningen i aktuell detaljplan annars skulle kunna hindra en framtida bangårdsviadukt från att komma till stånd.

Kombiterminalen och centralstationen (järnväg och funktionen) är av riksintresse och dess funktioner måste säkerställas. Vidare behöver Västlänken översvämningssäkras och det måste framgå på vilket sätt detta kan göras.

Nils Ericson terminalen är en av de viktigaste busskollektivtrafiknoderna för Göteborg och länet. Det är av stor vikt att denna funktion kan utvecklas med den planerade ökningen av kollektivtrafiken.

Länsstyrelsen betonar betydelsen av att största möjliga hänsyn ska tas så att ingrepp i parkmiljön kan minimeras i samband med byggnation av järnvägstunneln och att aktuell detaljplan ska värna parkens träd och begränsa de hårdgjorda ytorna i parken.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

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

Länsstyrelsens yttrande innehåller främst synpunkter rörande den föreslagna markanvändningen bostad. Skyddsåtgärder kommer att behöva vidtas för att säkerställa en god boendemiljö, på en plats som är mycket utsatt. Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10§ PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och riksintresse kommunikation måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med Länsstyrelsens synpunkter för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Åtgärderna presenteras i rubrikerna riksintresse, hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion, farligt gods, påkörning av tåg, översvämning, förorenad

mark, buller, ljudbilden från samtliga bullerkällor, ekvivalenta och maximala ljudnivåer som förväntas i området, åtgärder för att minimera bullerpåverkan, vibrationer och elektromagnetiska fält.

Utöver detta framför Länsstyrelsen rådgivande synpunkter enligt 2 kap PBL och synpunkter utifrån annan lagstiftning. Dessa presenteras i rubrikerna förhållande till ÖP, utredningar, barnperspektivet, luft, dagvattenhantering, bergslagsbanans stationshus och bergslagsparken, utrymning mellanplan, räddningstjänsten, risk för avåkning, trafiksäkerhet, busshållplatser, trafikutformning, miljömål, arkeologi, översvämning, höjder, planbestämmelser och övrigt.

Under rubriken *Förhållande till ÖP* framgår att Länsstyrelsen anser att föreslagen markanvändning i detaljplanen inte strider mot översiktsplanen men eftersom kombiterminalen inte är flyttad så kvarstår riksintresset för kombiterminal i Gullbergsvass. Föreslagen markanvändning får därför inte innebära påtaglig skada på riksintresset kommunikation kombiterminalen.

När det gäller annan lagstiftning informerar Länsstyrelsen om att biotopskyddsdispens behöver sökas för de träd som Göteborgs stad avser att fälla i samband med genomförandet av planen och som inte omfattas av järnvägsplanen för Västlänken.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret har efter samrådet arbetat vidare med planförslaget, och ett flertal kompletterande utredningar har genomförts. Kompletteringar har gjorts till bullerutredning och dagvattenutredning, och en riskutredning har tagits fram. Ett förtydligande PM avseende klimatsäkring har tagits fram, och kompletteringar har gjorts av utredningen som rör förorenad mark. Länsstyrelsens yttrande innehåller främst synpunkter rörande den föreslagna markanvändningen bostad, som kort besvaras nedan. I övrigt besvaras yttrandet nedan under respektive rubrik.

Avseende boendemiljön har Stadsbyggnadskontoret utrett frågor kring buller, vibrationer, luftkvalitet, risk och säkerhet ytterligare, och drar utifrån detta underlag slutsatsen att möjligheter att skapa en god boendemiljö finns. Detaljplanen reglerar nödvändiga skyddsåtgärder för att en god boendemiljö skall vara säkerställd då området är aktuellt för boendeexploatering

Förtydliganden har gjorts i planbeskrivningen avseende bland annat buller, trafik, risk och översvämningsskydd.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Riksintresse

Planförslagets beskrivning av riksintressen har förtydligats. Som resultat av riskutredningen har också en upplysning införts på plankartan om beaktande av risker i samband med utformning av bebyggelse. I det pågående arbetet med detaljplan och järnvägsplan för Olskrokens planskildhet studeras också frågan om Kombiterminalens framtida lokalisering.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Efter genomförda utredningar är Stadsbyggnadskontorets helhetsbedömning fortsatt att det inom planområdet är möjligt att skapa fullgoda förutsättningar för bostadsbebyggelse. I genomförd riskutredning har risker för farligt gods, påkörning och urspårning studerats, och resulterat i en upplysning på plankartan. I övrigt har fortsatt bedömts att

den miljömedicinska utredning som genomförts för projektet som helhet beskriver de frågor som krävs. Här behandlas frågor om luftmiljö, elektromagnetiska fält etc. När det gäller den elektromagnetiska strålningen från Västlänkens tunnel hänvisas till Trafikverkets utredning i frågan.

Utredningen om förorenad mark har förtydligats och kompletterats. Inom området där markanvändningen avses förändras kommer befintliga massor att schaktas bort i samband med byggnation av Västlänken.

En planbestämmelse om vibrationer införs.

Planbeskrivningen har kompletterats med utökad beskrivning av barnperspektivet, förtydliganden har också gjorts kring parkens fortsatta utformning, efter att Staden och Trafikverket fört diskussioner.

Råd enligt 2 kap PBL

Förhållande till ÖP

Synpunkterna noteras, se även svaret ovan avseende riksintressen.

Utredningar

Efter samrådet har ett flertal utredningar kompletterats och tillkommit, och planförslaget förtydligas med avseende på beskrivning av vilka utredningar som hänvisas till.

Barnperspektivet

Planbeskrivningen har kompletterats med avseende på barnperspektivet.

Dagvattenhantering

Stadsbyggnadskontoret delar Länsstyrelsens uppfattning avseende de begränsade förutsättningarna för dagvattenhantering i området. I dagsläget är stora delar av området hårdgjorda, något som kommer att kvarstå i det fall planförslaget genomförs. Förändringen i mängd hårdgjord yta är förhållandevis liten, och berör endast begränsade områden. Stadsbyggnadskontoret delar inte Länsstyrelsens uppfattning om att fördröjning av dagvatten inom kvartersmark bör vara ett krav, på grund av de svåra förutsättningarna för detta. Däremot är det av stor vikt att så stor mängd dagvatten som möjligt fördröjs för att minska belastningen i och med avledning till dagvattensystemet. För att tydliggöra möjligheterna till dagvattenhantering har avsnitt om möjligheterna till dagvattenmagasin i gatumark lagts till i planbeskrivningen. Denna generella lösning kommer att kunna hantera de mängder dagvatten som behöver tas om hand i och med ytterligare hårdgörning av ytor i området. I och med att kapacitet både avseende mängd vatten och rening bedöms vara möjlig med dagvattenmagasin i gatumark är Stadsbyggnadskontoret av uppfattningen att ytterligare detaljstyrning av placering, storlek, antal och teknisk utformning i detta skede snarare riskerar att hämma de mest gynnsamma lösningarna än att säkerställa förväntad effekt.

Bergslagsbanans stationshus och Bergslagsparken

Beskrivningen av Bergslagsbanans stationshus, Bergslagsparken och gatan mellan dem har förtydligats i planbeskrivningen. Stadsbyggnadskontoret lägger stor vikt vid att byggnadsmiljön värnas, och i möjligaste mån förstärks och utvecklas på ett sätt som gör det mer tillgängligt. Med tanke på gatans funktion som huvudsaklig kollektivtrafikgata i området bedöms det i detaljplaneskedet för tidigt att ställa konkreta krav på exempelvis markbeläggning. I till planen hörande gestaltungsprogram beskrivs hur Stadsbyggnadskontoret ser på områdets gestaltning och stort fokus läggs vid Bergslagsparken, Bergslagsbanans stationshus samt relationen mellan dessa. Avseende lov-

plikt för trädfällning har planbestämmelse om lovplikt vid fällning av träd förtydligats, denna berör de bevaransvärda träd som kommer att vara möjliga att behålla i och med det öppna schakt som byggnation av Västlänkens tågtunnel innebär.

Utrymning mellanplan

Precis som Länsstyrelsen förutsätter har en dialog förts mellan berörda parter avseende utrymning av mellanplanet. Dimensioneringen av denna utförs enligt gällande riktlinjer och krav i samband med byggnation av Västlänkens tågtunnel och stationsutrymmen under mark. I plankarta säkerställs ytor för uppgångar inom kvarteretsmark. Ett av syftena med detta är att säkerställa utrymningskapacitet.

Räddningstjänsten

Förtydligande kring utrymme för räddningstjänstens fordon och uppställningsplats för dessa har förts in i planbeskrivningen.

Risk för avåkning

Risken för avåkning från Hisingsbron och Bangårdsviadukten bedöms mycket liten. Säkerhetssystem för att förhindra avåkning är frågor att behandla i plan och genomförande av respektive bro. Eventuell påverkan inom aktuell detaljplan har studerats i till planen hörande riskutredning.

Trafiksäkerhet

Synpunkten angående in- och utfart från NET noteras. Stadsbyggnadskontoret delar Länsstyrelsens uppfattning i frågan och det är något som tagits hänsyn till i utformningen.

Busshållplatser

Förtydliganden rörande ersättning och kompensation för bortfall av gater och hållplatser tillhörande NET har förts in i planbeskrivningen.

Trafikutformning

Trafikutformnings – PM tillhörande detaljplanen har vidareutvecklats med tydligare kartillustrationer och resonemang. Beträffande miljömålen beskrivs dessa och hur de påverkas av planens genomförande tydligare i planbeskrivningen.

Miljömål

Miljöpåverkan och fördelarna med Västlänken har justerats i enlighet med Länsstyrelsens kommentar.

Arkeologi

Synpunkterna noteras och planbeskrivningen har justerats.

Översvämning

I Göteborgs Stad pågår ett arbete för ett omfattande översvämningsskydd. Detaljplanen säkerställer de samhällsviktiga funktioner som finns i området, och planbeskrivningen har justerats för att förtydliga detta. Arbetet med översvämningsskydd sker i samråd med Trafikverket.

Höjder

Stadsbyggnadskontoret är av uppfattningen att det i dagsläget inte är gynnsamt att bestämma höjder på det sätt som Länsstyrelsen efterfrågar. Detta riskerar att hämma de mest gynnsamma lösningarna i senare skede. Stadsbyggnadskontoret har i sin beaktning av detta haft med svårigheten att bedöma de kommande schaktens visuella påverkan, men angelägenheten att i senare skede kunna justera höjderna bedöms överväga, inte minst utifrån tillgänglighetsaspekter.

Planbestämmelser

Berörd planbestämmelse avseende färdigt golvnivå och öppningar i byggnader har förtydligats.

Övrigt

Synpunkterna noteras. Året för tillåtlighetsansökan har justerats, och hänvisning till kulturmiljölagen har uppdaterats. Antalet ventilationstorn har justerats och stämmer med kraven som Järnvägsplanen ställer.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Planbeskrivningen har förtydligats avseende biotopskydd och dispensansökan.

17. Polisenhet Göteborg City

Har tagit del av samrådsmaterial och meddelar att detta är noterat.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

18. Polismyndigheten i Västra Götaland

Meddelar att de tagit del av planärendet.

I kompletterande remissvar påpekas att uppställningsytor för räddningstjänstens fordon ska finnas, plats för polisens fordon uttrycks som önskvärd.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret har för avsikt att i enlighet med gällande regler möjliggöra samtliga aktiviteter som räddningstjänsten behöver för att utföra sitt arbete. Uppställningsytor för räddningstjänstens fordon finns i aktuell plan inom område med bestämmelsen allmän plats. Stadsbyggnadskontoret bedömer i nuläget att detta är i sin rätt, men frågan bör lyftas i samråd med räddningstjänsten för att nå en smidig, effektiv och hållbar lösning som inte begränsar framtida utveckling. Stadsbyggnadskontoret är av uppfattningen att räddningstjänstens behov kan komma att ändras i fråga om utrymmesbehov för uppställning, därför anses nuvarande lösning adekvat.

19. Post Nord

Poängterar att det är av största vikt att säkerställa Post Nord's tillgänglighet till Kruthusgatan från både öst och väst, samt anslutning till E45. Kruthusgatans dubbelriktade utformning pekas ut som mycket viktig. Alla förseningar får stora konsekvenser, eftersom att terminalplatsen fungerar som nav för hela Sveriges postgång.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att logistikens funktion tas i nogsam beaktning. Vikten av Post Nord's verksamhet, och de stora konsekvenser intrång i denna funktion kan medföra väger tungt i redan gjorda och kommande avvägningar.

20. Statens geotekniska institut

SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor som t.ex. risker för naturolyckor som omfattar ras, skred och erosion. SGI har inte granskat frågeställningar rörande grundläggning av byggnader eller markmiljö inkl. markradon.

SGI:s ställningstagande samstämmer med det underlag som institutet utgått från, "PM Geoteknik, Västlänken, Station Centralen" upprättad av SWECO 2014-05-05 med uppdragsnummer 2305 478-811.

SGI samstämmer med underlaget och lyfter inte utifrån de granskade frågeställningarna några hinder för aktuell plan. SGI bedömer att de geotekniska säkerhetsfrågorna är klarlagda på ett för planskedet godtagbart sätt.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

21. Svenska Kraftnät

Har inget att erinra.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

22. Telia Sonera Skanova Access AB

Framför att de har ett flertal kabel-/kanalisationsstråk med tillhörande kabelbrunnar. Skanova har ett nära samarbete med Trafikverket avseende flytt och nya lägen för dessa, och framför att de inte har några invändningar mot planförslaget.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

23. Trafikverket

Trafikverket är övergripande positiva till föreslagen detaljplan. Trafikverket ser positivt på att kommunen även tar ett grepp över ett större område som innefattar förtätning i centrum- och stationsnära delar av staden. Trafikverket ser även positivt på att gång- och cykelfrågorna lyfts fram tydligt i planhandlingen.

Riksintressen

Trafikverket påpekar att det är viktigt att planen tar hänsyn till de riksintressen som ligger i nära anslutning till detaljplaneområdet. Väg E45 samt järnvägsstationen som funktion är av riksintresse, inte bara järnvägen. Trafikverket förutsätter en fortsatt god kommunikation kring dessa samt kring de planerade projekt som pågår i närområdet.

De funktioner som är av riksintresse och av stor vikt för järnvägstrafiken måste säkras i det fortsatta arbetet i området kring centralstationen. Arbeta pågår t.ex. kring att lösa frågan om uppställningsspår i framtiden. Det är en förutsättning för utbyggnad enligt planen att man löser denna fråga.

Även kombiterminalen är av riksintresse och det är viktigt att denna funktion säkras i det fortsatta planarbetet. Arbeta kring kombiterminalen och dess framtid pågår.

Miljö – buller

Trafikverket noterar att bullerutredning har genomförts. Trafikverket förutsätter att man i det fortsatta planarbetet arbetar vidare med åtgärder för att åstadkomma en god bebyggd miljö.

Vibrationer

Utifrån de geotekniska förhållandena i området förutsätter vi att det säkerställs att riktvärdet 0,4 mm/s vägt RMS-värde inte överskrids. Införande av en planbestämmelse som reglerar detta bör övervägas.

Synpunkter projekt Västlänken

Utöver de övergripande synpunkterna lämnar Trafikverket ett antal mer detaljerade projektrelaterade synpunkter.

Kommentar:

Synpunkterna har noterats och bearbetats vidare till granskningshandlingen.

Riksintressen

Se svar till Länsstyrelsen under 16 ovan gällande riksintresse kombiterminal och uppställningsspår, precis som Trafikverket framför är detta ett pågående arbete. Planbeskrivningen har kompletterats angående aktuellt läge. I övrigt har riksintressebeskrivningarna kompletterats enligt synpunkterna.

Miljö – buller

Bullerutredningen har kompletterats till samrådet för att redovisa möjligheterna för att skapa en god boendemiljö. Se även svar till Länsstyrelsen under 16 ovan.

Vibrationer

Krav på anpassning av bebyggelse ställs i BBR på kommande projekt. En upplysning om säkerställande av gällande riktvärden har införts på plankartan.

Synpunkter projekt Västlänken

De specifika synpunkterna i yttrandet på formuleringar och benämningar har justerats där detta varit relevant. Dialogen med Trafikverket har fortsatt under arbetet med granskningshandlingarna. I övrigt har genomförandedelarna i planbeskrivningen justerats och uppdaterats.

24. Vattenfall Eldistribution AB

Har inget att erinra mot planförslaget, och önskar inte medverka i det fortsatta remissförfarandet.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Stadsbyggnadskontoret låter meddela att Vattenfall Eldistribution AB utesluts från det fortsatta remissförfarandet.

25. Västtrafik

Inom angiven yta bör det tydligt framgå vilka funktioner Västtrafik avser inrymma i huvudentrén till station Centralen. Västtrafik planerar bygga en entrébyggnad i direkt anslutning till trafikverkets huvuduppgång vid station centralen.

Följande poängteras i viktiga punkter för att Västtrafik ska kunna nå uppsatta mål. Detaljplanen bör förtydligas avseende uppdelning i olika byggnadskroppar. Antalet ”gater” som idag finns i Nils Ericson-terminalen på byggnadens västra sida tycks ha minskat i antal. Istället ska dessa inrymmas i ett kvarter där olika tolkningar av planen ger olika resultat. Tydlighet bör därför signaleras för hur kollektivtrafiken kan fungera och hur Västtrafik kan nå sina mål.

Stråket öster om Nils Ericson terminalen poängteras som viktigt att utveckla i detaljplan norr om centralstationen.

Västtrafik som aktör kan tillgodose behovet av en social kontroll genom att ge plats för en bemannad kiosk/café i anslutning till vänthall i markplan. För att detta ska fungera behövs baktyor, som alla kan komma att kräva ytor i markplan.

För att säkerställa möjligheter till ett eventuellt framtida access-system bör detta ses som ett framtida önskemål, det behöver dock utredas vidare.

Avseende inomhusmiljö har Trafikverket dimensionerande krav på minst fem plusgrader. För att säkerställa en acceptabel arbetsmiljö krävs ett inomhusklimat som är någorlunda dragfritt och håller en temperatur på ca 15-20C.

Separata teknikytor för exempelvis Ventilation behövs för att säkerställa ett gott arbets- klimat. För att säkerställa in- och utfart till bussterminalen behöver beteckningen ”ut- fart” betecknas med minsta fri höjd i enlighet med gällande trafikföreskrifter.

Eventuellt behöver beteckningarna ”C” och ”T₁” förtydligas för att säkerställa verksam- het i form av exempelvis trafikledning.

Lägsta våningshöjd (8m) bör inte gälla hela byggnadens entréplan mot torg, eftersom verksamheter inom entrébyggnaden kan komma att behöva nyttja eventuella entresol- plan.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att Västtrafiks intressen så långt som möjligt tillgodoses. De förtydliganden som krävs för att säkerställa att Stadsbyggnadskontorets intentioner genomförs kommer att göras. Avseende NET och gater så kommer viss flytt att ske i enlighet med aktuell plan. Stadsbyggnadskontoret har inte för avsikt att gater ska behöva tas bort utan att ersättas i nära anslutning till sin ursprungliga plats. Gällande bemannad kiosk eller café ser Stadsbyggnadskontoret inga hinder för uppförande av sådan verksamhet i enlighet med aktuell plan. De ytor som krävs för verksamheten bedömer Stadsbyggnadskontoret är tillgodosedda i aktuellt förslag. Inomhusmiljön som nämns dimensioneras enligt TrVs krav. I de fall avvikelser från dessa önskas hänvisar Stadsbyggnadskontoret till lösningar inom respektive bygg- rätt. Gällande planbestämmelsen utfart noterar Stadsbyggnadskontoret det krav som ställs i enlighet med gällande trafikföreskrifter och har för avsikt att revidera plan för att tillgodose dessa. Formulering kring lägsta våningshöjd angivet i plan justeras för att förtydliga att det är den huvudsakliga delen av ytan som ska ha denna höjd.

Sakägare

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

Följande sakägare har inkommit med yttranden:

Jernhusen AB, Göteborgs kommun (Fastighetskontoret), Trafikverket, Västtrafik, Älv- stranden Gullbergsvass AB (Älvstranden Utveckling AB).

Inkomna yttranden återfinns under rubrikerna Kommunala nämnder och bolag med fle- ra, respektive Statliga och regionala myndigheter med flera.

Övriga

26. Boende på Västerlandsgatan

Påpekar att den nuvarande planeringen inte tagit hänsyn till att flera utrymmeskrävande behov möts i centralenområdet. Anser att framtida spårvägstrafik mot Hisingen måste ges en lösning i detta område. Framför att planen måste läggas på is, och att inga ytterli-

gare detaljplaner kan tillåtas före det att en samordnad fysisk plan i vilken samtliga trafikslag redovisas föreligger.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret är av uppfattningen att denna detaljplan tar hänsyn till de behov som finns inom planområdet. Avseende framtida spårvägstrafik till Hisingen är detta ämne för angränsande detaljplaner. Stadsbyggnadskontoret samordnar utvecklingen i hela centralenområdet genom ett stadsutvecklingsprogram. Aktuell plan har tagits fram i enlighet med de riktlinjer som finns i stadsutvecklingsprogrammet, och i ett nära samarbete med övriga detaljplaner i området. Genom detta säkerställs att planen samordnas med stadsutvecklingen i stort.

27. Boende utan angiven adress 1

I PM. Konsten och Västlänken resonerar de om konstens positiva egenskaper och effekter i staden, och hur detta kan appliceras i planeringen av Västlänken.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret instämmer i frågan om konst och det mervärde konst kan bidra med. Sedan beslut i kommunfullmäktige i januari 2013 tillämpar Göteborgs Stad en regel där 1% av byggkostnaden ska avsättas till konstnärlig gestaltning i de projekt staden ansvarar för. De medverkande parterna har tagit fram ett övergripande konstprogram för Västlänken (Kronotopia) som kommer ligga till grund för det fortsatta arbetet med konst i projekten. Krav på konstnärlig utformning genom planbestämmelser är dock inte aktuellt. Omotiverat omfattande planbestämmelser förhindrar flexibilitet i genomförandeskedet som är viktig för att nå goda lösningar i området.

28. Föreningen Nej till Västlänken

Framför flertalet argument till varför planer för Västlänken bör avslås. De framför följande i sammanfattande punktlista:

- Kostnadsberäkningar går inte att härleda
- Osäkerheter i byggkostnader har inte beaktats
- Prognoser över resmängder kan inte härledas
- Beräkningar av restidsvinster kan inte härledas
- Miljönyttan med koldioxid är kraftigt överskattad och utsläppen av koldioxid från byggnadsmaterial är inte medräknat
- Finansieringskostnader är inte inkluderade i den samhällsekonomiska kalkylen
- Fel skattefaktor har använts i den samhällsekonomiska kalkylen
- Andra externa samhällsvinster än koldioxid kan inte härledas
- Ingen seriös beskrivning finns av alternativa lösningar
- Västlänkens betydelse för stadsutvecklingen är missvisande
- Västlänkens påverkan på regionförstoring är överskattad
- De icke prissatta nyttorna är kraftigt överskattade

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret vill poängtera att utredningar som ligger till grund för utbyggnad av Västlänken är utförda i enlighet med gällande lag och förordningar. Samtliga ekonomiska kalkyler är utförda av experter på respektive område och redovisas på adekvat sätt. Alternativa lösningar har under många år utretts och beskrivits, de politiska beslut som fattats avseende Västlänken och dess dragning har fattats med samtliga alternativ i nogsam beaktning. Det är med detta politiska beslut

som grund planen upprättas. Se även de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken ovan.

29. Boende utan angiven adress 2

Poängterar kritik som riktas dels mot Västlänken i stort, och som del i detta även kritik som riktas mot i planen avsedda stationer. Kommentarererna sammanfattas i en lista med frågor:

- Exakt vilka träd måste avverkas för att bygga Hagastationen? Hur kompenseras förlusten av de gamla trädens koldioxidomvandling samt vattenbindningsförmåga?
- Hur kompenseras förlusten av de skyddsvärda träden och de unika naturvärden som finns i området?
- Var finns riskanalysen för ev. översvämning i schaktet, ras, grundvattensänkning, vibrationsskador på befintliga byggnader, störande buller vid sprängning och borrhning i berg?
- Bedömning av försämrade kommunikationer under byggperioden för cyklist, gående, spårvagnar, bussar och bilar?
- Bedömning av störningar för de boende i närområdet till Hagastationen? Olägenheter som buller, luftföroreningar och svårigheter att ta sig fram kommer att prägla deras vardag under så lång tid att de strider mot allmänna hänsynsregler enligt Miljöbalken 2 kap 3 § Hur förhåller sig de ansvariga till detta faktum?
- Hur kommer det 30 meter djupa schaktet med transportramper fungera under byggtiden?
- Ryms byggbodnar, materiallager och parkering för anläggningsarbetare inom plangränsen?
- Transportvägar för lastbilar som ska köra bort bergkross, lera och jordmassor?
- Vilka gator kommer att få ny störande genomfartstrafik under byggperioden?
- Hur stora koldioxidutsläpp kommer att uppstå vid tillverkning av cement, armeringsjärn mm.?

Yttrandet har ersatts med uppdaterad version på avsändares begäran.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar poängtera att aktuell plan inte innefattar station Haga, se generell svar under de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken. Avseende träd och naturvärden minimeras ingrepp och de ingrepp som är nödvändiga sker med skyddsåtgärder som i största möjliga utsträckning skyddar träd och naturmiljö. I de fall exempelvis träd måste tas ned för att möjliggöra planens genomförande kompenseras detta med plantering i största möjliga mån. Riskanalys för nämnda risker är gjord av experter på området och redovisar att med hjälp av skyddsåtgärder och medvetenhet kan planen genomföras utan betydande risk. Under byggperioden, som utförs etappvis kommer de kommunikationsleder som berörs ledas om på smidigaste sätt för att så långt möjligt säkerställa framkomlighet för alla trafikslag. Avstängningar kommer att ske, och då vid tider av låg belastning om möjligt. Samtliga teknikaliteter som krävs vid byggnation kommer att varsamt placeras för att minimera störningar. För frågor gällande de tekniska aspekterna av byggnationen av järnvägstunneln hänvisas till Trafikverket.

30. Vägvalet

Framför åsikten att planförslagen inte bör genomföras, på grund av att projektet anses bygga på politisk prestige vilken underbyggs med argument som påstås vara ovederhåf-

tiga. Sammantaget argumenteras det för varför argument som framförs för projektet Västlänken inte borde vara giltiga och att Västlänken är ett tekniskt högriskprojekt som riskerar att allvarligt skada Göteborgs utveckling. Det poängteras också att det på grund av bygget av Västlänken inte kommer att finnas varken tid eller pengar för andra angelägna satsningar.

Slutligen konstateras att den ringa nyttan med tunneln inte står i proportion till kostnader och olägenheter under byggtiden.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att de politiska beslut som tagits avseende Västlänken och dess stationsområden bygger på en sammantagen bedömning av kända faktorer. Denna bedömning gör gällande att mervärdet av byggnationen motiverar den tid och ekonomi som investeras. Västlänken är ett tekniskt avancerat projekt, däremot är risker väl kalkylerade och adekvata metoder kommer att användas för att hantera dessa risker. Västlänken är en central del i Göteborgs utveckling, och Stadsbyggnadskontorets bedömning gör gällande att lösningen är mycket viktig för Göteborgs fortsatta utveckling. I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

31. Boende på Packhusplatsen

Anser att alternativ till Västlänken omgående bör utredas, främst påtalas Gårdalänken. Ekonomiska incitament och besvärande omständigheter under Västlänkens byggtid framförs som argument.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. De politiska beslut som ligger till grund för Västlänken, dess stationer och därmed även aktuell plan föregås av långåriga utredningar av alternativ. Samtliga alternativ har begrundats nogsamt. I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

32. Naturskyddsföreningen i Göteborg

Uttrycker angelägenhet om att så små intrång som möjligt görs i naturmiljön, och att de mest avancerade teknikerna för detta tillämpas vid planens genomförande.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret har för avsikt att minimera intrång i naturmiljö. Adekvata tekniker för att säkerställa denna strävan kommer att tillämpas.

33. Boende på Hästhovsgatan

Uttrycker att planförslaget måste göras om totalt, eftersom att analys av passagerartrafiken anses bristfällig. Oro uttrycks för att platsen skall bli ödslig, och således bana väg för otrygghet, främst hos kvinnor varpå planen strider mot jämlikhetssträvan.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Passagerarprognoser har tagits fram enligt förekommande praxis. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att planen medger goda möjligheter till en trygg plats, och i denna bedömning exkluderas inte kvinnor. Stadsbyggnadskontoret önskar därför framföra att aktuell plan inte strider mot jämlikhetssträvan utan istället bör beaktas som ett steg i ledet mot en jämlik stadsutveckling. I det gestaltungsprogram som tagits fram till granskningsskedet beskrivs också ett antal utgångspunkter för gestaltningen, och där fokuseras bland annat på trygghet och överblickbarhet. I övrigt

hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

34. Boende på Vitlingsgatan

Påpekar att planen inte ska fastställas enskilt, utan tillsammans med kringliggande planer som omnämns i förslaget. Inget nämns ang. färdigställandet av "Kringen", vilket uttrycks som viktigt. Kritik framförs mot vad som formuleras som bilfientlig politik, och det påpekas att planen måste kunna hantera en eventuell ökning av individuella transporter, vilket främst avser tillgänglighet och parkeringsmöjligheter.

Kritik framförs avseende trafiksystemet med bangårdsviadukten, vilken anses vara allt för komplex, och då särskilt vid trafikplats före övergången till Hisingsbron.

En förlängning i restid för gående påpekas.

Markens sättningsbenägenhet poängteras, vilket medför stora farhågor för ras. Projektets ekonomi beskrivs som helt ospecificerad, vilket kritiseras. Vem som betalar vad bör enligt yttrandet framgå.

Slutligen påpekas planens negativa påverkan på klimatet med vad som beskrivs som omfattande CO² – utsläpp.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att aktuell plan upprättas i enlighet med Göteborgs stadsutvecklingsprogram för centralenområdet och på så sätt placeras planen i ett sammanhang tillsammans med omkringliggande planering. Avseende biltrafik medger aktuell plan adekvata lösningar för framtida biltrafik. Stadsbyggnadskontoret önskar poängtera att planområdet innefattar stadens mest kollektivtrafikförsörjda plats och att de prognoser avseende biltrafik som finns därför anses rimliga. Markens sättningsbenägenhet är Stadsbyggnadskontoret väl medvetet om, och i genomförandeskedet kommer de åtgärder som krävs för exempelvis grundläggning att göras. Projektets ekonomi finns väl redovisad i planbeskrivningen under rubrik Ekonomiska konsekvenser. Se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

35. Gårdagruppen

Ställer sig kritisk till Västlänken som helhet av finansiella och miljömässiga skäl. Avseende station centralen påpekas att potentialen att skapa ett resecentrum där alla spår-vagnslinjer nås inte tas tillvara. Detta skulle ske i form av en terminal i direkt anslutning till Västlänkstationen.

Gruppen anser att alternativet Centralstation Gårda är ett bättre alternativ ekonomiskt, riskmässigt, funktionsmässigt och miljömässigt, och att detta måste utredas.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att de politiska beslut som grundar framtagandet av aktuell plan baseras på tidigare utredningar av alternativ till Västlänken. Dessa mångåriga utredningar mynnar i det förslag som föreligger. I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

36. Boende på Gråskärsgatan

Framför synpunkten att Västlänken inte bör genomföras, och att trängselskatten bör slopas.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Västlänken genomförs med grund i politiska beslut som del i det Västsvenska paketet, och så även trängselskatten som delfinansiering av projektet. I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

37. Boende på Kaptensgatan

Framför synpunkten att ett spårreservat för framtida underjordisk kollektivtrafik bör finnas med i detaljplanen, samt att exploateringsgraden som tillåts enligt planförslaget är för låg. I övrigt instämmer personen i Yimby Göteborgs yttrande.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Avseende spårreservat för framtida underjordisk kollektivtrafik önskar Stadsbyggnadskontoret poängtera att Västlänkens utformning till viss del syftar till att möjliggöra vidare utveckling av spårtrafik under mark. Den enligt aktuell plan tillåtna exploateringsgraden är ett resultat av hur stor belastning Västlänksanläggningen tål utan orimligt ökade grundläggningskostnader samt en avvägning mellan exploatering och kvaliteter i stationsrummet under mark.

38. YIMBY Göteborg

Instämmande yttranden:

Boende på Övre Husargatan
Boende på Sveagatan
Boende på Birgittagatan
Boende på Följebåtsgatan
Boende utan angiven adress 3
Boende på Föreningsgatan
Boende utan angiven adress 4
Boende utan angiven adress 5
Boende på Putsegårdsgatan
Boende på Färgfabriksgratan
Boende på Kustgatan
Boende utan angiven adress 6
Boende på Flötevägen
Boende utan angiven adress 7
Boende på Karl Johansgratan
Boende på Godhemsgatan
Boende på Landsvägsgatan
Boende på Majtorpsgratan
Boende på Friggagatan
Boende utan angiven adress 8
Boende utan angiven adress 9
Boende på Övre Spannmålsgratan
Boende på Dr Liborius gata
Boende utan angiven adress 10
Boende på Stigbergsliden
Boende på Dalheimersgratan
Boende utan angiven adress 11

Boende utan angiven adress 12
Boende utan angiven adress 13
Boende utan angiven adress 14
Boende på Färgfabriksgränd
Boende på Snickaregatan

Ställer sig överlag positiva till planförslaget, men framför vissa synpunkter. Vikten av att integrera trafiken bättre i den framväxande staden poängteras. Vid den östra uppgången ses en potential till att bygga högt och markera stadens närvaro för stationens besökare. Planen föreslås tillåta högre bebyggelse än vad som ges utrymme för i förslaget.

Eventuella byggtekniska förhinder till följd av tågtunneln avseende byggnadshöjd behöver inte nämnas i plan. Detta bör istället överlåtas till byggherrarna, som kan stå för avgörande i fråga om att anpassa byggnadshöjd rent byggnadstekniskt.

Yimby Göteborg vill återigen understryka att en väl fungerande blandstad kräver funktionsblandning på kvartersnivå. Kopplingarna till intilliggande hållplatser pekas ut som viktig, vilket ses som en utmaning framförallt vid den västra uppgången som ingår i en kommande detaljplan.

För att kunna skapa en bra övergripande struktur i området är det viktigt att redan nu se utanför den liggande detaljplan och studera hur kopplingarna sker till dess omgivning.

Ett förslag ges att exempelvis gröna tak som idag föreslås utgöra minst en tredjedel höjs till att avse hälften eller ännu mer. Allmänna parker på tak ges som potentiellt utvecklingsförslag att ta i beaktning.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. I bedömningen av rimlig tillåten byggnadshöjd vägs flera intressen mot varandra. Sammantaget är Stadsbyggnadskontoret av uppfattningen att aktuell plan tillåter en rimlig byggnadshöjd i förhållande till omkringliggande bebyggelse och möjlig belastning på Västlänkens anläggning utan orimligt höga grundläggningkostnader. Aktuell plan har tagits fram i enlighet med Göteborgs stadsutvecklingsprogram för centralenområdet, och på sätt säkerställs den övergripande strukturen i området och i förhållande till omkringliggande områden.

39. Boende på Ljusstöparegatan

Uttrycker missnöje med de förändringar som planförslaget innebär, och påpekar att det kan handla om regelbrott (enligt vad personen hört). Ser hellre en utbyggnad av luftburen spårväg eftersom att staden ligger på lera.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar poängtera att luftburen spårväg är ett alternativ som diskuterats, men inte fått stöd. Att staden till stor del ligger på lera har tagits med i bedömningen och adekvata åtgärder tillämpas vid genomförandet av planen för att förebygga risker och skador relaterade till detta. I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

40. Boende utan angiven adress 15

Påpekar träd och dess positiva egenskaper, och önskar en annan lösning än den som planförslaget avser på grund av att en allé ska kunna sparas.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret instämmer i förhållningssättet till träd, men önskar framföra att planområdet justerats och att allén därför inte innefattas i aktuell plan.

41. Boende på Barometergatan

Påpekar vikten av att tänka efter flera gånger innan staden rivs upp.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Aktuell plan har föregåtts av långtgående utredningar, studier av alternativ och risken att beslut fattas förhastat har minimerats. I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

42. Boende på Blåsutgatan

Önskar att Västlänken läggs ned och att staden inte förtätas ytterligare.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Aktuell plan föregås av en övergripande bedömning där förtätning är en faktor som i flera avseenden bedöms som positiv. I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

43. Vasakronan AB

Önskar tydlighet i frågan om Bergslagsgatans utformning och hur korspunkterna mellan söder och norr avseende de stora gång- och cykelbanorna kommer att se ut. Vikten av att skapa händelser på väg ut mot Gullbergsvass påpekas.

Vasakronan AB önskar säkerställa att hänsyn tagits till att möjligheter skapas för att många kan röra sig från ytor i stationsdelen mot stationens västra uppgångar. Strävan att bygga attraktiva vistelseytor önskas lyftas även för ytor under mark. Den enligt uppskattning drygt 150 meter långa sträckan bör hållas attraktiv och lättillgänglig.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Området vidare ut i Gullbergsvass är mål för framtida utveckling. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att hänsyn tas för att inte omöjliggöra goda lösningar mellan aktuellt planområde och intilliggande områden som innefattas i kommande planer. Att skapa ett attraktivt samband mellan planområdet och intilliggande områden, däribland Gullbergsvass är möjligt med aktuellt planförslag.

44. Boende på Ostrongatan

Föreslår annan lösning än Västlänken.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Se svar i sammanfattningen ovan, i de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

45. Boende utan angiven adress 16

Vill inte ha någon västlänk.

Kommentar:

Synpunkten noteras. I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

46. Boende på Glöstorpsvägen

Påpekar bevaransvärden och föreslår därmed andra lösningar än Västlänken. Påpekar även behovet av förbättring av förbifarter till/från Hisingen.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att alternativ till Västlänken utretts under många år och föregått de politiska beslut som ligger till grund för föreslagen lösning. Avseende förbindelser till Hisingen tas detta med i bedömningar och aktuell plan ämnar inte omöjliggöra goda lösningar i intilliggande områden. I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

47. Boende på Charles väg

Anser inte att Västlänken behövs, och framförallt att den inte ska betalas av bilister.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Behovet av Västlänken är tydligt i de utredningar och bedömningar som föregått de beslut som ligger till grund för det aktuella förslaget. Beslut gällande trängselskatt är del i Västsvenska paketet som beslutas om på riksdagsnivå. I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

48. Boende 1 på Repslagaregatan

Samtycker med planförslaget.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

49. Boende 2 på Repslagaregatan

Samtycker med planförslaget.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

50. Boende på Slottsskogsgatan

Är positivt inställd till Västlänken som helhet, men önskar punktskatt istället för trängselskatt på grund av att bilisterna inte ska behöva betala allt.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Beslut om trängselskatt är främst fråga för riksdagen, se svar till yttrande 47 ovan samt i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

51. Boende på Nymilsgatan

Poängterar vikten av att utreda alternativ till Västlänken.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att alternativ utretts under många år, och dessa utredningar har föregått de politiska beslut som ligger till grund för Västlänken, se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

52. Boende på Långefjällsgatan

Kräver att projektet (Västlänken) stoppas och utreds av oberoende utredare utan koppling till trafikverket och de ekonomiska politiska intressen som drivit fram det nuvarande projektet.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Se även svar i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

53. Boende på Doteviksgatan

Uttrycker sitt stöd till projektet (Västlänken) som helhet. Ställer sig kritisk till den begränsade statliga finansieringen.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Se även svar angående finansiering i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

54. Boende på Stora Nygatan

Anser att planen för Västlänken inte tillgodoser behoven i tre avseenden, genomgångsstation för snabbtåg Oslo – Göteborg – Köpenhamn bör finnas med, dragningen begränsar tillgängligheten till flera större arbetsplatser och en riktig ”T-central” bör anläggas, vilken inkluderar tunnelbana till Hisingen.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att utveckling av underjordisk spårtrafik är möjlig även med Västlänken. Däremot är det i dagsläget inte aktuellt med T-Central. Snabbtåg kan passera genom Västlänken, dock med begränsad hastighet.

55. Boende på Hammarvägen

Samtycker inte med Västlänkens dragning, utan förespråkar andra alternativ, exempelvis Gårdastation.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att utredningar av alternativa lösningar har pågått under många år och föregått de politiska beslut som ligger till grund för Västlänkens dragning. Se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

56. Boende utan angiven adress 17

Anser att ”Göteborgarna” klart och tydligt sagt nej till Västlänken, och att den därför bör stoppas, och att billigare alternativ, exempelvis gårdalänken bör ta dess plats.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att utredningar av alternativa lösningar har pågått under många år och föregått de politiska beslut som ligger till grund för Västlänkens dragning. Se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

57. Boende på Gyllenkrooksgatan

Påpekar projektets (Västlänkens) ekonomi, och uttrycker missnöje över prioriteringen. Istället bör exempelvis gårdalänken utvecklas. Påpekas gör också folkomröstningen ang. trängselskatt, som anses vara en folkomröstning rörande Västlänkens existens.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att utredningar av alternativa lösningar har pågått under många år och föregått de politiska beslut som ligger till grund för Västlänkens dragning. Avseende trängselskatt är detta del av Västsvenska paketet som beslutats om på riksdagsnivå. Se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

58. Boende på Bällsrogatan

Anser att Västlänken bör läggas ner av ekonomiska och miljömässiga anledningar.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

59. Boende på Conricusgatan

Uttrycker en känsla av att det finns bättre alternativ än Västlänken, och att finansiering inte finns för Västlänken.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att utredningar av alternativa lösningar har pågått under många år och föregått de politiska beslut som ligger till grund för Västlänkens dragning. Avseende ekonomin föregås bedömningen av nog samma kalkyler av experter på området som visar att finansiering finns för projektet. Se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

60. Boende på Fjällvindsgatan

Anser att det är lönlöst att lämna synpunkter eftersom att det redan är bestämt.

Kommentar:

Synpunkten noteras. När det gäller beslut och underlag för arbetet med Västlänken som helhet, hänvisas till de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

61. Boende på Övre Hallegatan

Önskar lägga ner Västlänken och Trängselskatten till förmån för billigare alternativ.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att utredningar av alternativa lösningar har pågått under många år och föregått de politiska beslut som ligger till grund för Västlänken. Se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

62. Boende på Vegagatan

Önskar lägga ner alla projekt kopplade till Västlänken och hävdar att fortsatt arbete bryter mot kommunallagen.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Vad avser kritik mot Västlänken som helhet, se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

63. Boende på Legendgatan

Önskar lägga ner projektet Västlänken av ekonomiska skäl.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Vad avser kritik mot Västlänken som helhet, se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

64. Boende på Lindsholmsallen

Anser att det är läge för alternativet Gårda (istället för Västlänken), på grund av folkomröstningen.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att utredningar av alternativa lösningar har pågått under många år och föregått de politiska beslut som ligger till grund för Västlänkens dragning. Se vidare svar angående studerade alternativ i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

65. Boende utan angiven adress 18

Anser att Västlänken inte ska byggas, och hänvisar till för stora kostnader i förhållande till nyttan.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Avvägningen kostnad kontra nytta har gjorts med samtliga utredningar som gjorts som grund. Vad avser kritik mot Västlänken som helhet, se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

66. Boende på Tredje Långgatan

Påpekar att staden bör planeras på riktigt, och att planförslaget ska rivas upp.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Vad avser kritik mot Västlänken som helhet, se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

67. Boende på Rörhed

Hänvisar till folkomröstningen och önskar att Västlänken, och allt kring den läggs ner.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Vad avser kritik mot Västlänken som helhet, se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

68. Swedgas

Har inget att erinra mot planförslaget

Kommentar:

Synpunkten noteras.

69. Boende på Södra Annebergsvägen

Anser att centralstationen bör flyttas till Gårda, av ekonomiska och miljömässiga skäl, och att platsen där centralstationen idag är belägen används för kontor och bostäder.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Vad avser kritik mot Västlänken som helhet, och alternativa dragningar, se vidare i de inledande Tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

70. Boende utan angiven adress 19

Påpekar att det bör gå stora skilda gång- och cykelbanor till stationerna, att det ska finnas cykelgarage med möjlighet att ladda elcyklar och dusch. Mängden trappor och hissar påpekas, och hänsyn till att cyklar ska kunna tas med på tågen önskas.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Stadsbyggnadskontoret önskar framföra att nämnda funktioner möjliggörs av aktuell plan. I det närliggande området studeras möjligheterna till att skapa en cykelknutpunkt med exmeplvis service och garage.

71. Boende utan angiven adress 20

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande. Önskar även förorda en förändring av annan plan inom projekt Västlänken.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

72. Gruppen för framtida kollektivtrafik

Framför synpunkter på hur nollalternativet beskrivs i planbeskrivningen, och önskar att detta beskrivs med mer underlag och fakta i enlighet med kraven som ställs i PBL. Yttrandet tar upp ett antal punkter som berörs av bristfällig beskrivning av nollalternativet.

Gruppen påpekar även att planen saknar genomförandebeskrivning och miljökonsekvensanalys eftersom den strider mot Miljöbalken.

Gruppen framför att ett potentiellt resecentrum i anslutning till Station Centralen inte beaktas i aktuellt planförslag. Att Bangårdsviadukten är en förutsättning för att kunna genomföra planförslaget och att detta inte hade varit fallet om nuvarande säckstation hade ersatts med en genomgångsstation för den nationella och internationella tågtrafiken.

Synpunkter framförs avseende Västlänkens miljöpåverkan och denna beskrivs som en miljömässig katastrof med stora och långvariga konsekvenser.

Slutligen påpekas att meningsfulla alternativ bör utredas för att säkerställa en hållbar och optimerad lösning, Centralstation Gårda beskrivs som en alternativ och bättre lösning.

Kommentar:

Angående nollalternativ och beskrivning av alternativa lösningar, se Tematiska svar under rubriken Miljökonsekvensbeskrivningens alternativ. Angående krav på genomförandebeskrivning, se Tematiska svar under rubriken Handläggning och process. Vad gäller potentiellt resecentrum och kollektivtrafikens utveckling, se Tematiska svar under rubriken Övergripande planering för kollektivtrafiken. Angående alternativet Centralstation Gårda, se Tematiska svar under rubriken Västlänkens sträckning och stationslägen. Stadsbyggnadskontoret önskar påpeka att Miljökonsekvensanalys ryms inom den Miljökonsekvensbeskrivning som biläggs planhandlingarna. Angående Västlänkens

miljöpåverkan, koldioxidutsläpp och "återbetalningstid" se Tematiska svar under rubriken Västlänkens nytta.

Ändringar

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

De största justeringarna sedan samrådet är:

- Justering av planområdet mot Gullbergsvass, endast torg för entréfunktioner. Byggrätt borttagen.
- Byggrätter ovanpå stationen centerade för att minska snedbelastning på tunneln, minskade i söder och något utökade norrut.
- Gatubredd i söder, Kruthusgatans förlängning, har justerats i samråd med detaljplan Norr om Centralstationen.
- Justeringar inom kvartersmark i väster för bättre anpassning till NET och ledningsstråk.
- Tidsbegränsat parkeringsändamål för att klara en ev. övergångsperiod vid byggandet av Jernhusens utvecklingsområde (max 10+5+5 år).
- Kompletterande utredning av förorenad mark.
- Kompletterande bullerutredning.
- Kompletterande Riskutredning för detaljplanen.
- Kompletterande dagvattenutredning med föroreningshalter, kostnadsbedömningar och rimlighetsavvägning.
- Gestaltningsprogram.
- Förtydligande av barnperspektivet i handlingarna.
- Förtydligande av planerad stråkbildning i förhållande till omkringliggande områden.
- Förtydligande av planbestämmelse avseende översvämningsskydd.
- Bestämmelse om dagvattenfördröjning ökas från 30% till 50% inom kvartersmark.
- Bestämmelse om passage genom kvarter söder om parken justeras, prickmark ersätts av x med minsta bredd.
- Bestämmelse om gångbroar mellan byggnader införs på plankartan, reglering av maximal bredd och höjd, och minsta avstånd mellan dessa.
- 3D-fastighetsbildning förtydligas.
- Byggrätter för E-områden införs i park och kvarter ovan VL.
- Justering av bestämmelse om vibrationer på plankarta.
- Plankarta kompletteras med upplysning om utformning av bebyggelse med avseende på riskhantering och hänsyn i enlighet med genomförd utredning.

- Förtydligande av kopplingar mellan Bergslagsbanans stationshus och Bergslagsparken i gestaltungsprogram och illustrationsplan.
- Illustrationsplan, planbeskrivning och gestaltungsprogram har anpassats och förtydligats avseende krav på räddningsvägar och uppställningsplatser.

Birgitta Lööf
Planchef

Filip Siewertz
Planarkitekt

Bilaga 1: Sändlista samrådskrets

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretslopp och vattennämnden
Kulturnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Centrum
Stadsledningskontoret
Lokalsekretariatet
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Jernhusen AB, Region Väst
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Länsordningspolisen
Länsstyrelsen
PostNord Produktion VO Göteborg
Skanova Nätplanering
Svenska Kraftnät
Trafikverket, Region Väst
Vattenfall Eldistribution AB
Västrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckningen

Övriga

Handikappfören. Samarbetsorgan
Jernhusen AB, Region Väst
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Svensk Handel
Swedegas

Bilaga 1: Sändlista samrådskrets

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretslopp och vattennämnden
Kulturnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Centrum
Stadsledningskontoret
Lokalsekretariatet
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Jernhusen AB, Region Väst
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Länsordningspolisen
Länsstyrelsen
PostNord Produktion VO Göteborg
Skanova Nätplanering
Svenska Kraftnät
Trafikverket, Region Väst
Vattenfall Eldistribution AB
Västrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckningen

Övriga

Handikappfören. Samarbetsorgan
Jernhusen AB, Region Väst
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Svensk Handel
Swedegas



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

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

Yttrande
2014-12-10
REV 2014-12-11

Diarienummer
402 35043-2014
Dossienummer
F2098

Sida
1(11)

Bilaga 2

Göteborgs stad
Stadsbyggnadskontoret
Box 2554
403 17 Göteborg

Yttrande över förslag till detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning, inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborgs stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2014-09-30 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Planen syftar till att möjliggöra uppgångar och schakt och anlägga stationsområde för Västlänken. Denna plan är en förutsättning för att projekt Västlänken med dess uppgångar kan planeras och utformas på ett sätt som är tillfredsställande ur ett resenärsperspektiv samt ur stadsutvecklingsperspektiv. Länsstyrelsen anser att planen är angelägen för att förverkliga utbyggnaden av Västlänken. Förslaget på stationsområdet omfattar anläggandet av en blandstad, vilket bland annat anges i stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet. Planen är en av ett flertal planer som tillsammans ska bidra till en omvandling i området, vilken Länsstyrelsen i stort är positiv till. Omvandlingen kommer att ta många år men föreslagen markanvändnings lämplighet måste vara säkerställd inom ramen för aktuell detaljplan och kan inte vara beroende av andra kommande detaljplaner eller projekt. Ett flertal utredningar har tagits fram men det återstår ändå en rad frågor som behöver utredas vidare.

Länsstyrelsen ställer sig utifrån angivet underlag mycket tveksam till markanvändningen bostad. Platsen för de planerade bostäderna ligger i nära anslutning till trafikerade leder, spårområden för järnväg, bussterminal och terminal för godshantering där det förekommer farligt gods. Många olika faktorer samverkar för att påverka boendemiljön i området negativt. Länsstyrelsen anser därför att de sammanvägda konsekvenserna av bland annat buller, vibrationer, luftkvalitet och markföroreningssituationen samt risk för urspårande tåg eller olyckor med farligt gods måste utredas för att utvärdera om platsen sammantaget alls är lämplig för bostäder. Om bostäder alls ska kunna byggas i området behöver skyddsåtgärder vidtas som säkerställer en god boendemiljö. Det är av vikt att utredningarna omfattar bangårdsviaduktens påverkan på området eftersom markanvändningen i aktuell detaljplan annars skulle kunna hindra en framtida bangårdsviadukt att komma till stånd.

Kombiterminalen och centralstationen (järnväg och funktionen) är av riksintresse och dess funktioner måste säkerställas. Vidare behöver

Västlänken översvämningssäkras och det måste framgå på vilket sätt detta kan göras.

Nils Ericson terminalen är en av de viktigaste busskollektivtrafiknoderna för Göteborg och länet. Det är av stor vikt att denna funktion kan utvecklas med den planerade ökningen av kollektivtrafiken.

Länsstyrelsen betonar betydelsen av att största möjliga hänsyn ska tas så att ingrepp i parkmiljön kan minimeras i samband med byggnation av järnvägstunneln och att aktuell detaljplan ska värna parkens träd och begränsa de hårdgjorda ytorna i parken.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

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

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse

Kombiterminalen

Planförslaget har en stor påverkan på riksintresset Kombiterminalen. En omlokalisering av kombiterminalen är enligt rapporten ”*Rapport Gullbergsvass*” det enda alternativet för att säkra dess funktion. Ett säkerställande av kombiterminalens funktion inom ramen för aktuellt planarbete är därför nödvändigt innan planen antas.

Riksintresse Göteborgs central

Riksintresset för Göteborgs central omfattar både järnvägen och centralstationen som funktion. Planen måste visa hur Göteborgs Stad säkrar riksintresset där bland annat frågan om uppställningsspår måste lösas innan planen antas.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Helhetsbedömning av markanvändning samt åtgärder

Det är viktigt att planeringen utgår från samtliga förutsättningar på platsen exempelvis farligt gods, översvämning och ljudnivåer. Göteborgs stad har i planbeskrivningen ett avsnitt om hälsa och säkerhet på sidan 67.

Länsstyrelsen anser att det dels saknas viktiga hälsoaspekter, dels saknas en helhetsbedömning för boendemiljön i området där alla påverkansfaktorer beaktas. Vidare behöver föreslagen markanvändning motiveras ur ett hälso- och säkerhetsperspektiv.

Utifrån helhetsbedömningen behöver eventuella åtgärder integreras i planförslaget. På grund av det utsatta läget menar Länsstyrelsen att hälsopåverkan så lång möjligt ska minimeras vid planeringen av området. Då det är många aspekter som samverkar kan detta inte endast hanteras genom bygglovprövning utan bör huvudsakligen lösas i detaljplaneringen.

Länsstyrelsen anser att det kan finnas skäl att ta fram en miljömedicinsk bedömning som grund för den fortsatta planeringen i området.

Farligt gods

Planområdet är beläget intill Göteborgs kombiterminal där farligt gods hanteras. Risken med hantering av farligt gods på kombiterminalen är särskilt viktig att belysa med hänsyn till de verksamheter (bostäder, stationen och centrumbebyggelse) som planeras, samt den höga persontäthet som detta sannolikt kommer att innebära i området.

Påkörning av tåg

I anslutning till planområdet ligger Centralens och kombiterminalens spårområden. Risken för tågurspårning och kollision med byggnader är viktig att utreda för att kunna bedöma om åtgärder är nödvändiga.

Översvämning

Länsstyrelsen anser att Västlänken är en samhällsviktig funktion. I detaljplanen anges lägsta golv till 2,8 meter medan Trafikverket inom planområdet anger att Västlänken ska vara skyddad till 4,0 meter enligt *Miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplaner Olskroken planskildhet och Västlänken (TRV 2013/92338)*. Hanteringen av översvämning p g a stigande vatten och kraftiga regn och de skyddsåtgärder som kommer att behöva vidtas behöver samordnas mellan Trafikverkets och Göteborgs stads planer för området. Länsstyrelsen kan inte utesluta att ytterligare bestämmelser på plankartan är nödvändigt.

I planbeskrivningen anges att räddningsfordon ska ha tillgång till byggnader i området via vägar som drabbas av maximalt 0,5 meters översvämning och på gång- och cykelvägar tillåts en översvämning på maximalt 0,1 meter. Länsstyrelsen anser att det behöver förtydligas för vilken översvämningssnivå som det gäller och att det tydliggörs att utryckningsfordon (inte enbart räddningsfordon utan även ambulans och polis) har tillgång till området vid en översvämningssituation.

Förorenad mark

Ytterligare provtagningar och en riskbedömning behöver utföras innan planen kan antas. Slutsatserna ska redovisas i planhandlingarna. Provtagningarna ska dels utgå från var misstanke om föroreningar finns, dels utifrån planerad markanvändning. Utredningsområdet måste omfatta hela detaljplaneområdet. Därefter behöver en riskbedömning göras mot bakgrund av föroreningssituationen och planerad markanvändning. Riskbedömningen ska ligga till grund för bedömning av vilka föroreningshalter som kan accepteras för planerad markanvändning.

Buller

Bullerutredningen (2014-01-17) visar att planområdet är exponerat för mycket höga ljudnivåer. Det härstammar både från trafik i närområdet och, genom så kallat bullerregn, från vägar som ligger längre bort. Förutom den höga bullerexponeringen noterar Länsstyrelsen att varken förutsättningarna för tyst sida eller att innehålla riktvärden för uteplats möjliggörs med nuvarande planutformning. I beräkningarna ingår vare sig buller från centralstationen eller från den planerade Bangårdviadukten. När alla bullerkällor tas med i kommande bullerberäkningar befarar Länsstyrelsen att ljuddämpad sida kan bli svår att uppnå.

Länsstyrelsen anser därför att Göteborgs Stad behöver ta fram ett komplett underlagsmaterial för att kunna bedöma om det alls är lämpligt med bostäder och möjligt att vidta åtgärder som möjliggör att en god boendemiljö kan uppnås. Dessutom behöver nedanstående redovisas i planbeskrivningen när bullersituationen har detaljstuderats:

Ljudbilden från samtliga bullerkällor

Även om buller från väg- och järnvägstrafik inte kan adderas är det viktigt att redovisa buller från järnvägstrafiken vid centralstationen, inklusive godsterminalen. I detta sammanhang måste även den framtida trafikförändringen beaktas exempelvis ökningen av antal fjärrtåg på Göteborg C. Precis som Staden skriver på sidan 40 behöver även hänsyn tas till Bangårdsviadukten. Länsstyrelsens uppfattning är att den behöver ingå i bullerutredningen. Vidare är det viktigt att bullerberäkningarna baseras på så rimliga uppskattningar som möjligt. I detaljplanen för sänkningen av Götaleden utgår Göteborgs stad från 73000 fordon rörelser/dygn för år 2040 medan trafikbullerutredningen i aktuell detaljplan baseras på 40 000 fordon per dygn år 2035.

Länsstyrelsen efterfrågar ett buller-PM i linje med det som föreslagits inom ramen för det pågående arbetet med bullerpolicyn.

Vilka ekvivalenta och maximala ljudnivåer som kan förväntas i området

Aktuell trafikbullerutredning visar att området norr om detaljplaneområdet är mest bullerutsatt med ekvivalenta ljudnivåer över 65 dBA. I planbeskrivningen saknas däremot uppgift om hur mycket över 65 dBA de ekvivalenta dygnsnivåerna beräknas till. Planbeskrivningen behöver även kompletteras när det gäller de maximala ljudnivåerna då dessa saknas för närvarande. I trafikbullerutredningen anges enbart nivån mer än 70 dBA, men inte hur hög maximalnivån kan komma att bli som mest.

Åtgärder för att minimera bullerpåverkan

Det bör framgå av planbeskrivningen vilka åtgärder som planeras för att skapa en så god ljudmiljö som möjligt i och vid bostäder. När förslag till åtgärder mot buller studeras är det viktigt att hänsyn även tas till lågfrekvent ljud från tung trafik, inklusive bussar, vilket också framgår av trafikbullerutredningen.

Vibrationer

Planområdet ligger på mäktiga leror och omgärdas av mycket tåg-, buss- och biltrafik, varför det finns risk att vibrationer uppstår. Därför behöver det tydligt framgå i planbeskrivningen vilka nivåer som kan förväntas i planerade bostäder, vilka riktvärden dessa förhåller sig till samt vilka eventuella åtgärder som krävs för att reducera dessa. I MKB:n till samrådshandlingen står det att "Det finns inga uppgifter som tyder på att nuvarande järnvägsanläggning vid centralstationen orsakar vibrationer som är högre än komfortstörande vibrationer". Det är otydligt vilket underlag som ligger till grund för denna bedömning. Länsstyrelsen har uppfattat det som att Trafikverkets utredning inte omfattat vibrationer från järnvägsspår utanför järnvägsplanen för Västlänken och Olskroken planskildhet. Det betyder i så fall att vibrationer från befintlig järnvägsstation inte har beaktats. Därför behöver detta förtydligas. Såvida inte annat underlagsmaterial finns bör sådant tas fram för att få kunskap om vilka vibrationsnivåer som centralenområdets järnvägstrafik kan bidra med. Länsstyrelsen kan inte heller utesluta att det finns ett behov av att säkerställa högsta tillåtna vibrationsnivå, 0,4 mm/s vägt RMS-värde, genom en planbestämmelse på plankartan.

Elektromagnetiska fält

I samrådshandlingen redovisas delar av den miljömedicinska bedömning som gjorts för Västlänken med avseende på elektromagnetiska fält (EMF). Länsstyrelsen anser dock att redovisningen är ofullständig då det saknas information om hur det föreslagna planområdet kan påverkas av EMF från annan järnvägstrafik än Västlänken.

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

I Göteborgs stads översiktsplan anges området runt centralen som "Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor". I Översiktsplanen finns ett markreservat markerat för riksintresset Västlänken och Göteborgs stad föreslår att kombiterminalen i Gullbergsvass flyttas till Sävenäs. Länsstyrelsen anser att föreslagen markanvändning i detaljplanen inte strider mot översiktsplanen men eftersom kombiterminalen inte är flyttad så kvarstår riksintresset för kombiterminal i Gullbergsvass. Föreslagen markanvändning får därför inte innebära påtaglig skada på riksintresset kommunikation kombiterminalen.

Utredningar

Trafikverket och Göteborgs stad delar en del utredningar inom planeringen av projektet Västlänken. Järnvägsplanen och detaljplanerna har något olika perspektiv, detta blir särskilt tydligt rörande stationsplanerna när Göteborgs stad planerar för annat än stationsbyggnaderna och schakten. Eftersom utredningarna primärt har tagits fram utifrån järnvägsplanens behov, är det

särskilt viktigt att Göteborgs stad är uppmärksam på vilka avgränsningar och ingångsvärden som utredningarna har gjort samt är noga med hur resultat och slutsatser används vid denna plats som har en annan markanvändning.

Barnperspektivet

En hållbar utveckling kräver ett barnperspektiv där barns och ungas bästa prioriteras. Därför är det viktigt att konsekvenser för barn beaktas. I barnkonsekvensanalysen som har tagits fram anges att förslaget medför en komplex trafiksituation vilket gör det svårt för bland annat barn att röra sig i området på ett säkert sätt. Det nämns också att parken inte uppfyller behovet av gröna lugna ytor för de som vistas i området (sidan 24).

Av den nationella miljöhälsorapporten 2013¹ framgår att risken för besvär ökar när boendet ligger i ett bullerutsatt läge. Motsvarande förhållande har även studerats i Västra Götaland. Av resultaten framgår att andelen 12 åringar som är utsatta för störande trafikbuller vid bostaden ökat mellan 2003 och 2011 i takt med att trafiken ökat och allt fler människor flyttar in i utsatta områden. Detta visar sig också som sämre sömnkvalitet och ökad allmän störning av trafikbuller². Vidare är barn särskilt känsliga för luftföroreningar och negativa konsekvenser för hälsan har påvisats vid halter under MKN. I förhållande till sin vikt andas barn in mer luft än vuxna, vilket gör att de tar upp mer skadliga ämnen per kilo kroppsvikt. Flera försvarssystem mot skadliga ämnen är outvecklade hos barn, särskilt hos de ännu ofödda och yngsta barnen. Om barnens utveckling störs av skadliga ämnen kan det få konsekvenser både under barndomen och senare i livet.³

Länsstyrelsen kan inte se att planförslaget hanterar barnperspektivet tillräckligt varför en övergripande planering bör tas fram för området i hela Gullbergsvass som har barn i fokus. Frågor som bör besvaras är exempelvis; Var ska lekytor för barnen placeras? Hur ska barn kunna röra sig i området på ett tryggt sätt? Var planeras för skolor/förskolor? Var finns idrottshallar? Var finns gröna lugna ytor?

Luft

Göteborgs stad har gjort bedömningen att man, inom större delen av planområdet, klarar miljömålet för NO₂ 2030. Miljömålet för PM₁₀ beräknas däremot överskridas. Länsstyrelsen anser att Göteborgs stad måste visa att utsläppen från samtliga frånluftsschakt (2 stycken) och tryckutjämningschakt (2 stycken) ingår i spridningsberäkningarna för luftkvalitet samt att deras läge behöver framgå på planhandlingarna. Partiklar är skadliga för hälsan och det är inte möjligt att ange en tröskelnivå för lufthalter där inga effekter från exponering kan förekomma. Exponering för partiklar kan orsaka inflammation i luftvägarna, lungcancer och ökad dödlighet i hjärt- och kärlsjukdomar. För att skydda även känsliga grupper,

¹ Miljöhälsorapport 2013, Institutet för miljömedicin, Karolinska institutet, Stockholm.

² Barns miljö och hälsa i Västra Götaland 2013, Västra Götalandsregionens miljömedicinska centrum, Göteborg.

³ www.folkhalsomyndigheten.se/amnesomraden/livsvillkor-och-levnadsvanor/folkhalsans-utveckling-malomraden/miljoer-och-produkter/luftforeoreningar/.

föreslår Institutet för miljömedicin vid Karolinska institutet i Stockholm ett årsmedelvärde som är lägre än miljömålet och ett dygnsmedelvärde som överensstämmer med miljömålet Frisk luft. Det finns således en risk för människors hälsa vid partikelnivåer som är lägre än MKN och man bör eftersträva att uppnå miljömålet för Frisk luft vid planering av speciellt bostäder, förskolor och dylikt för att undvika skador på hälsan.

Dagvattenhantering

Då planområdet har begränsat utrymme där många olika aspekter ska tillgodoseas, kombinerat med ett stort behov av fördröjning och små möjligheter till naturlig infiltrering är det särskilt viktigt att ytor för dagvattenhantering säkerställs. Länsstyrelsen ser positivt på att Göteborgs Stad i planbeskrivningen (sidan 51) anger att detaljplanen innehåller bestämmelser om ytor för dagvattenhantering och noterar att bestämmelse finns för gröna tak. Däremot saknar Länsstyrelsen bestämmelse för övriga dagvattenanläggningar. I upplysningen på plankartan angående dagvatten bör det framgå att fördröjning ska ske innan vattnet avleds från fastigheten. Mot samma bakgrund som ovan anser Länsstyrelsen att det behöver tydliggöras i planbeskrivningen att dagvattenhanteringen är möjlig att lösa trots de svåra förutsättningarna. Det behöver framgå i planbeskrivningen dels vilken dagvattenvolym som behöver hanteras respektive fördröjas inom planområdet, dels vilken kapacitet som föreslagna dagvattenanläggningar har gällande fördröjning och rening. Därtill efterlyses en utveckling av föreslagna dagvattenlösningar, deras reningseffekt och påverkan på MKN för vatten.

Bergslagsbanans stationshus och Bergslagsparken

Länsstyrelsen ser positivt på att planen uttrycker ambitioner där Bergslagsbanan med parken utgör en kulturhistorisk resurs i utvecklingen av stationsområdet. Under kapitlet Planförhållande, Riksintressen och övriga bestämmelser (sidan 16) anges att byggnadsminnet Bergslagsbanans stationshus skyddas enligt 3 kap. KML. Delar av parken samt gatumark söder om byggnaden ingår i skyddsområdet för byggnadsminnet och är därmed en del av byggnadsminnet vilket bör tydliggöras både i planbeskrivningen och på plankartan. Länsstyrelsen vill upplysa om att enligt 3 kap KML krävs tillstånd för ändringar även inom skyddsområdet. Något som skulle förstärka den kulturhistoriska karaktären är till exempel att återgå till en tidigare stensatt markbeläggning med gatsten framför bergslagsbanans stationshus. Vidare vill Länsstyrelsen värna om den sammanhängande parkens höga kulturhistoriska värden och beskrivningen av Bergslagsparken bör utvecklas utifrån sitt kulturhistoriska sammanhang (sidan 25-26). Av planförslaget framgår att schakt för järnvägsanläggningen kan komma att beröra flera träd i parkens södra del. Länsstyrelsen betonar betydelsen av att största möjliga hänsyn ska tas så att ingrepp i parkmiljön kan minimeras i samband med byggnation av järnvägstunneln och att aktuell detaljplan ska värna parkens träd och begränsa de hårdgjorda ytorna i parken. En plan för parkens återställande bör tas fram.

I plankartan anges planbestämmelsen n1- ”Träd ska skyddas. Marklov krävs för fällning av träd”. Denna bestämmelse borde omfatta parkens samtliga träd, även den västra och sydliga delen där träden saknar bestämmelse. Planen behöver också förtydliga vilka träd som kommer att beröras av genomförande av aktuell detaljplan och vilka som berörs av detaljplanerna för linjen för Västlänken.

Avslutningsvis ser Länsstyrelsen en möjlighet att byggnadsminnets mittparti skulle kunna exponeras som blickfång i gatustrukturen om planförslaget, och efterföljande planer för området söder om det aktuella planområdet, anpassas till en tänkt siktlinje genom en rak gata norrut från Bangårdsviadukten. Idémässigt ansluter denna stadsbildskvalitet till tankar i plantävlingen 1862 om Göteborgs utvidgning.

Utrymning mellanplan

För att uppnå en god säkerhet i Station Centralen och hela Västlänken är det av stor vikt att utrymningsdimensionering genomförs med hänsyn till tillkommande verksamhet på mellan- och gatuplan. Länsstyrelsen förutsätter att en dialog i frågan förs mellan Göteborgs stad, Trafikverket och andra inblandade parter som exempelvis Jernhusen.

Räddningstjänsten

Det behöver tydliggöras var i planen det finns utrymme för de 500 kvadratmeter som krävs för Räddningstjänstens behov.

Risk för avåkning

I västra respektive östra delen av planområdet kommer trafikflöden från Hisingsbron respektive på Bangårdsviadukten nära inpå planerad bebyggelse i aktuellt planområde. Om avåkning kan påverka detaljplaneområdet bör det behandlas i planbeskrivningen.

Trafiksäkerhet

I anslutning till bussutfart och infart för Nils Ericsson terminalen planeras nya byggnader. Stor vikt måste läggas på att underlätta fordons, fotgängares och cyklisters överblick över trafikområdet, med hänsyn till den täta trafiken.

Busshållplatser

Nils Ericson terminalen är en av de viktigaste busskollektivtrafiknoderna för Göteborg och länet. Det är av stor vikt att denna funktion kan utvecklas med den planerade ökningen av kollektivtrafiken som Trafikförsörjningsprogram och andra övergripande planer strävar emot. Enligt planförslaget så bortfaller de 8 busshållplatserna vid Kruthusgatan samt minst 6 busshållplatser på Nils Ericson terminalen. Planbeskrivningen bör på ett tydligt sätt redovisa hur detta bortfall kan kompenseras eller ersättas.

Trafikutformning

Hur trafiken ska fungera och vilka trafikmängder som kan förväntas i området kan med fördel förklaras ytterligare i planbeskrivningen. Kartorna i

Trafikutformnings-PM 2014-09-30 är otydliga och det är svårt att se vilken riktning trafiken är tänkt att ha på gatorna. Frågor som exempelvis bör tydliggöras är; Hur ska hämtning och lämning ske vid centralstationen? Hur långt ifrån Västlänkens stationsuppgångar samt nuvarande centralstation kan bilar stanna för av- och påstigning? Var är det tänkt att parkeringsplatser ska finnas?

Miljömål

Planbeskrivningen bör beskriva vad berörda nationella, lokala och de under våren 2015 kommande regionala miljömål innebär samt på vilket sätt planen påverkar måluppfyllelsen av dessa. Slutsatser om vilka miljöfördelar som Västlänken medför bör för att vara trovärdigt stämma överens med det som står i MKB för järnvägsplanerna för Västlänken och Olskroken planskildhet. Ett exempel på där det inte stämmer är att anläggandet av Västlänken frigör ytor i staden för att etablera grönområden (sidan 53 MKB).

Arkeologi

Under rubriken Riksintressen och övriga bestämmelser på sidan 16 borde det anges att fornlämningar skyddas enligt 2 kap. KML.

Under rubriken ” *Kulturmiljö, Arkeologisk undersökning* ”, sidan 72 beskrivs lämningars träkonstruktioner som kan påverkas av förändrade grundvattennivåer. Hur detta ska säkerställas bör framgå av beskrivningen. Därutöver redogörs för återplantering av träd med mera, vilket inte berör arkeologisk undersökning och bör hamna under annan rubrik. Tillstånd krävs för ingrepp i fornlämning och Länsstyrelsen kommer att ställa krav på arkeologisk förundersökning i syfte att främst fastställa förekomst av yttre befästningsverk, eventuell förekomst av vrak mm. Göteborgs stad bör inför ansökan om tillstånd samråda med Trafikverket om när och hur denna undersökning kan genomföras.

Översvämning

Efter år 2100 ska Västlänken inom aktuellt planområde enligt Trafikverket kunna skyddas till 5,5 meter. Länsstyrelsen anser att Göteborgs stad tillsammans med Trafikverket bör planera för hur ett långsiktigt skydd ska uppnås. Länsstyrelsen vill även se ett förtydligande i planbeskrivningen om det i detaljplaneområdet finns samhällsviktiga funktioner. I sammanhanget ska även instängda områden vid kraftig nederbörd beaktas.

Höjder

Höjden på gator och allmän plats behöver skrivas ut på plankartan. Utan en sådan höjdgivelse är det svårt att förstå vad höjdbestämmelserna på schakt o s v kommer att innebära visuellt. Det skulle också vara en fördel om två typer av höjdgivelse för schaktning med mera användes som i detaljplanen för station Haga.

Planbestämmelser

Länsstyrelsen anser att det är något otydligt vilket översvämningsskydd som avses i planbestämmelsen ”*Lägsta nivå på färdigt golv och öppningar i nya*

byggnader ska vara + 2,8 m över nollplanet om inte annat översvämningsskydd anordnas till denna höjd". Planbestämmelsen bör justeras.

Övrigt

Trafikverket sökte tillåtlighet för Västlänken under 2012 inte 2013 (sidan 18).

Det är viktigt att säkerställa att antalet ventilationstorn i detaljplanen inte är färre än vad järnvägsplanen kräver. Länsstyrelsen har uppmärksammat att två ventilationstorn (t1) saknas inom kvartersmarken i väster.

I samrådshandlingen hänvisas till Kulturminneslagen. Länsstyrelsen vill uppmärksamma Göteborgs Stad att denna lag, den 1/1 2014, bytt namn till Kulturmiljölagen. Likaså hänvisas till lagen om fornminnen (1942:350) sidan 26. Detta ska ändras till kulturmiljölagen (1988:950).

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskyddsdispens behöver sökas för de träd som Göteborgs stad avser att fälla i samband med genomförandet av planen och som inte omfattas av järnvägsplanen för Västlänken.

I detta ärende har Tf funktionschef Jens Rasmussen beslutat och planarkitekt Anna Hendén varit föredragande. I den slutliga handläggningen har även Johan Nimmermark, Jan Ottander, Lena Emanuelsson, Anna Malmros, Gudrun Törnström, Sven Arvidsson och Sigrid Häggbom inom Länsstyrelsens funktion för Västsvenska paketet samt Uffe Schultz och Annika Svensson på miljöskydds-enheten och Staffan Sedenmalm på kulturmiljö-enheten deltagit.

Jens Rasmussen

Anna Hendén

Kopia till:

SGL,
Trafikverket

Länsstyrelsen/
Johan Nimmermark skydd och säkerhet
Sigrid Häggbom, vattenvård
Jan Ottander, kulturmiljö



Lena Emanuelsson, kulturmiljö
Staffan Sedenmalm, kulturmiljö
Anna Malmros, miljöskydd
Gudrun Törnström, miljöskydd
Sven Arvidsson, naturvård
Annika Svensson, miljöskydd
Uffe Schulz, miljöskydd