



Granskningsutlåtande

Utfärdat: 2020-10-02
Diarienummer: 0636/11
Aktbeteckning: 2-5368

Frida Kjäll
Telefon: 031-368 19 98
E-post: frida.kjall@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Västlänken Station Centralen inom stadsdelen Gullbergsvass

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 21 juni 2016, att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning under tiden 31 augusti – 4 oktober 2016.

Efter tidigare genomförd granskning beslöt byggnadsnämnden den 21 juni 2018 att genomföra en granskning 2 för att ge sakägare och andra berörda möjligheten att lämna synpunkter på föreslagna ändringar innan planförslaget går vidare för antagande. Förslaget har sänts för granskning 2 under tiden 9 januari – 30 januari 2019.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådskrets.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Inkomna yttranden under första granskningsperioden (2016) berör i huvudsak föreslagen bostadsexploatering med hänsyn till buller, att riskfaktorer inte tillgodosetts i tillräcklig utsträckning, hantering av skyfall samt parkering. Kontoret har tagit fram ytterligare utredningar gällande buller, parkering, dagvatten och översvämning. Med föreslagna ändringar efter granskning genomfördes en ny granskning i januari 2019.

Inkomna yttranden under den andra granskningsperioden (2019) berör i huvudsak urspårningsrisk, översvämningssäkring och parkering.

Kontoret har bedömt att riskfrågan genom fördjupad bedömning är hanterad samt att framförda synpunkter till stor del har kunnat beaktas genom mindre ändringar och förtydliganden i planhandlingarna.

Kvarstående erinringar finns från KB Bastiljen nr 1 avseende negativ påverkan på fastighet samt från yttranden som är negativa till Västlänken som helhet och ifrågasätter projektets genomförbarhet och ekonomi.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och eventuellt beaktande vid planens genomförande.

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.

Övergripande kritik till projektet Västlänken

En stor del av inkomna privatpersoners yttranden under granskningstiden har varit övergripande kritik till projektet Västlänken.

Efter granskningen av detaljplan för Västlänken station Centralen genomfördes har flera domstolsprocesser gällande Västlänken avslutats. Dessa processer kommenteras kort nedan.

Västlänkens sträckning och stationslägen har hanterats inom detaljplan samt ändring av detaljplan för järnvägstunneln Västlänken, den s.k. linjeplanen, samt även i järnvägsplanen för Västlänken och Olskroken planskildhet. Järnvägsplanen fastställdes i april 2016 och har vunnit laga kraft i juni 2017, då regeringen beslutade att avslå de överklaganden som kommit in. Regeringens beslut överklagades till Högsta Förvaltningsdomstolen, som 2018-10-09 meddelade att Regeringens beslut ska stå fast.

Detaljplanerna för järnvägstunneln vann laga kraft 2018-02-23 då Mark- och miljööverdomstolen beslutade att inte bevilja prövningstillstånd.

Station Centralens lokalisering, inklusive byggrätten för stationen under mark och möjligheten för uppgångar, är därmed fastställd i den laga kraft-vunna detaljplanen för järnvägstunneln. Detaljplanen för Station Centralen hanterar främst utformningen av Station Centralen ovan mark. Synpunkter som gäller frågor som ligger utanför aktuell detaljplans omfattning, bl.a. alternativa lösningar för Västlänken, Västlänkens nytta, Västlänkens kostnad, kapacitet, restider, prognoser om resandeantal mm, kommenteras därför inte vidare i detta granskningsutlåtande. För mer läsning hänvisas till handlingar kopplade till järnvägsplanen, inklusive förstudier och övriga inledande utredningar, som finns att läsa på Trafikverkets hemsida: <http://www.trafikverket.se/vastlanken>. Handlingar tillhörande detaljplanerna för linjen finns att läsa på goteborg.se/planochbyggprojekt, samt är tillgängliga på Stadsbyggnadskontoret.

För att kunna påbörja bygget av Västlänken, inklusive station Korsvägen, krävdes även en miljödom. Mark- och miljödomstolen tog i januari 2018 ställning till hur bygget av Västlänken påverkar omgivningen ur ett miljöperspektiv enligt miljöbalken, och fastställde villkoren för projektets genomförande. I domen ingår villkor för bl.a. buller, vibrationer, påverkan på träd och inläckage av grundvatten. Domen finns att läsa på <http://www.vanersborgstingsratt.domstol.se/Vastlanken/>.

Miljödomen överklagades till Mark- och miljööverdomstolen. Mark- och miljööverdomstolen meddelade 2018-05-14 att Trafikverket får verkställighet, vilket innebär att bygget kan påbörjas innan miljödomen har vunnit laga kraft. Mark- och miljööverdomstolen kom fram till att det fanns skäl att ge prövningstillstånd endast såvitt avser villkor för luftburet buller och stomljud. Mark och miljödomstolens dom står därför fast i övriga delar. Domen finns att läsa på: <http://www.markochmiljooverdomstolen.se/Nyheter--pressmeddelanden/Jarnvagsprojektet-Vastlanken-i-Goteborg-far-paborjas/>

Mark- och miljööverdomstolens dom överklagades till Högsta Domstolen som 2019-02-01 meddelade att prövningstillstånd inte ges. Miljödomen har därför vunnit laga kraft.

Påverkan under byggtid

Byggnation av järnvägsanläggning

En del yttranden har gällt byggtidens konsekvenser. Byggtiden som avser järnvägsanläggningen hanteras av Trafikverket. I de tillstånd som krävs för byggverksamheten har Mark- och miljödomstolen fastställt villkor för störningar och påverkan.

I järnvägsplanen redovisas en möjlig etappvis utbyggnadsordning samt ett förslag för vilka ytor som kan komma att användas under byggtiden för byggbodar, ytor för arbetsfordon etcetera. Göteborgs Stad har en dialog med Trafikverket om dessa ytor och hur de på bästa sätt bibehåller boendekvalitet, framkomlighet med mera under byggtiden. Trafikverket ansvarar för att förhandla och skriva erforderliga avtal med de fastighetsägare och nyttjanderättshavare som berörs av järnvägsplanen. Utgångspunkten är att kostnader för återställande av allmän plats och övriga åtgärder som påverkas av Västlänken ska finansieras av projektet.

Som underlag till järnvägsplanen finns principiella tekniska lösningar. Detaljlösningar tas fram dels i förfrågningsunderlaget och dels av entreprenören. I förfrågningsunderlaget ställer Trafikverket krav på utförandet avseende buller och andra störningar samt hänsyn till kulturmiljön så att krav i järnvägsplanen och lagstiftningen uppfylls.

De mest påtagliga och största störningarna på stadsmiljön uppkommer i samband med betongtunnelarbeten för de tre nya stationerna Haga, Korsvägen och Centralen. Påverkan är övergående även om arbetet kommer att pågå i flera år. Uppskattade tider för tillfälligt nyttjande och restriktioner för enskilda platser framgår av bilaga 2 till järnvägsplanen.

Trafik under byggtid

Göteborgs Stad har kontinuerlig samverkan med Trafikverket genom hela planerings- och byggprocessen om trafikfrågorna. Under byggnation kommer trafiken att påverkas med avstängningar, omläggningar, tillfälliga hållplatser etcetera med ambition att upprätthålla god framkomlighet för alla trafikslag.

Fokus kommer att ligga på tillgänglighet till stadens funktioner och gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, utrykningsfordon samt leveranstrafik kommer att prioriteras i de fall inskränkningar i framkomligheten behöver göras.

Geoteknik och byggnation schakt

I Trafikverkets miljöansökan beskrivs byggmetoder i jord. Generellt kommer schakt i lera utföras inom temporära stödkonstruktioner ned till grundläggningsnivå. Från den nivån anläggs sedan betongtunnelkonstruktionen. När tunneln är klar återfylls schakten och markområden ovan tunneln återställs. Djupa jordschakter kommer i huvudsak att utföras inom täta stödkonstruktioner. Stödkonstruktionen syftar dels till att säkerställa schaktstabiliteten och minska deformationer, dels till att begränsa inläckaget till schakt-gropen och därmed minska risken för oönskade grundvattennivåsänkningar i området utanför schaktgropen.

Buller, stömljud, vibrationer och luft

Riktvärden för luftburet buller, stömljud och vibrationer har fastställts i miljödomen. Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket att utföra kontroller av buller och vibrationer. Under byggskedet kommer störningarna att vara mer omfattande. Vibrationer vid spontning, pålning och kompaktering av jordmassor är exempel på arbeten som inte kommer att kunna reduceras i någon större utsträckning. Denna typ av arbetsmoment får anpassas till

särskilda tider på dygnet för att begränsa störningar så mycket som möjligt. I andra fall kan arbetsmetoder behöva ses över för att reducera störningar. En utgångspunkt i projektet är att byggtransporter ska ske med så liten påverkan som möjligt för boende i staden. Därför har föreslagna transportvägar valts med utgångspunkt att transporterna ska undvika mindre gator med bostadsbebyggelse samt nå det övergripande vägnätet så fort som möjligt. På större vägar späds lastbilarnas ljudbidrag ut med övrig trafik och ger då ett mindre tillskott till den totala bullernivån. Byggtransporter kan förekomma även under tider med lite övrig trafik och kan då upplevas som särskilt störande för boende. Vid tunneldrivningen av alla bergtunnlar finns risk för att det kommer att uppstå höga stomljuds nivåer inom bostäder och lokaler i närheten. Nivåerna varierar beroende på hur nära marken tunneln går, bergförhållanden, grundläggning och byggnadsstomme för hus samt hur omfattande arbetena är på varje plats. Trafikverket ställer krav på att entreprenören håller rent, vidtar damningsbekämpande åtgärder, har krav på fordon och arbetsmaskiner, planerar transportvägar för fordon, mäter luftkvalité direkt utanför schakten och har ett utarbetat åtgärdsprogram för luft som följs upp. Trafikverket har inga krav på filterbyte och utför först och främst dessa proaktiva åtgärderna.

Grundvatten

I miljödomen finns villkor, åtgärder och krav som ska följas så att byggnader, kultur- eller naturvärden inte skadas på grund av grundvattenavsänkning. Sättningskador kan bland annat uppstå till följd av grundvattensänkning. Trafikverket har tagit fram ett kontrollprogram för grundvatten som beskriver åtgärdsnivåer som bland annat är anpassade efter nivån på byggnaders rustbäddar. Dels till följd av rötskador på trägrundläggningar, dels till följd av så kallade konsolideringssättnings i leran. I projekteringskedet utformar Trafikverket anläggningen så att icke acceptabla skador på omgivningen till följd av grundvattenpåverkan undviks. Under byggskedet kommer även skyddsåtgärder att vidtas för att skador på kringliggande känsliga fastigheter ska kunna undvikas.

Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare

Fastighetsägare vill försäkra sig om att projektet ansvarar för eventuella skador på fastigheter som projektet kan medföra.

Grundprincipen är att berörda fastighetsägare, tomträttshavare och nyttjanderättshavare ska vara ekonomiskt skadelösa under och efter järnvägsbygget och att Trafikverket hanterar intrångs- och ersättningsfrågor utifrån gällande lagstiftning.

Inom detaljplanens område kommer denna att medge bildandet av nya fastigheter. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att den föreslagna markanvändningen är den långsiktigt mest lämpliga, i enlighet med de vägningar mellan intressen som ska göras enligt Plan- och bygglagen. Ett genomförande av detaljplanen går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av marken enligt bestämmelserna i miljöbalken och med hänsyn till riksintressen. Detaljplanens genomförande orsakar inte i sig några skador för enskilda.

Formerna för skaderegleringen med hänsyn till påverkan från grundvattenbortledning har bemötts i miljödomen.

Trafikverkets ansvar kan innebära att de utför förebyggande åtgärder, åtgärder skador som uppkommit eller ersätter fastighetsägare, både vad avser värdeminskning på fastigheter, skador, tillfälliga intrång och störningar. Ersättningen för intrång på fastigheter kan antingen överenskommas i avtal mellan Trafikverket och fastighetsägare eller beslutas i lantmäteriförrättning. Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket utföra

kontroller av grundvattennivåer, sättningsskador mm. Man inhämtar också information om grundläggning mm för fastigheter som kan beröras av byggnationen.

Själva bygget av Västlänken kan upplevas som störande. I vissa fall kommer Trafikverket att kunna erbjuda ersättningsboende under begränsad tid. Även skador i form av påverkan på verksamhet, till exempel genom minskad tillgänglighet, kan uppkomma. Några yttrande kräver kompensation för en eventuell värdeminskning som de menar att störning under byggtid skulle kunna medföra. Hantering av frågan om störning under byggtid hanteras av Trafikverket. Trafikverket kommer under byggtiden att ha en särskild funktion för skadehantering för att fastighetsägare, hyresgäster enkelt ska kunna ta kontakt gällande skadefrågor och negativ påverkan. En näringsidkare som anser sig ha en skada till följd av Västlänkens byggnation ska anmäla detta till Trafikverket. Trafikverket kan komma att ersätta exempelvis inkomstbortfall om orsakssamband finns mellan skadan och projektet samt om skadan är ersättningsgill. Trafikverket följer det regelverk som finns, men en viss påverkan som med många andra byggprojekt är något som en verksamhet får tåla.

Masshantering

Trafikverket ansvarar för att ta fram planer för masshantering och masstransporter i samråd med Länsstyrelsen och Staden.

Byggnationen av Västlänken ger upphov till ett överskott av både berg och jord som behöver transporteras bort från bygget. För att minska kostnader och omgivningsstörningar har anläggningen optimerats för att minska masshanteringen. Det övergripande målet är att Västlänkens massor ska utgöra samhällsnytta som konstruktionsmaterial inom regionen.

Trafikverket har tagit fram en plan för masshanteringen som utgör den plan enligt tillåtligheten som följer av villkor 2 i tillåtlighetsbeslutet. I planen beskriver Trafikverket bland annat mottagningsplatser för respektive typ av överskottsmassa och vilka transportvägar som ska användas.

Det överskott av bergmassor och jord som blir över när Västlänken byggs kan delas in i fem delar, bergmassor samt jord- och lermassor som klassificeras enligt fyra nivåer utifrån hur förorenade de är.

Bergmassorna såldes 2016 och blev därmed en intäkt för projektet. Trafikverket har nu också upphandlat mottagare för de förorenade jord- och lermassorna som går till företag som specialiserar sig på att ta hand om denna typ av massor. För den renaste klassificeringen av jord- och lermassorna pågår det ett arbete att hitta lämpliga mottagningsplatser. Ett antal avtal är tecknade men arbetet att hitta placeringar för de oförorenade massorna kan komma att pågå en tid in i byggnationen.

Transporter från projektets olika arbetsområden kommer att ske med hjälp av tåg, sjöfart eller lastbil. Arbetsområdena för Västlänken ligger i nära anslutning till större vägar och transporterna kommer därför snabbt kunna ledas ut i det övergripande vägnätet. Mer information kring hur masshantering avses ske finns på Trafikverkets hemsida som kommer att uppdateras allt efter hand.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Yttrande granskning 1:

Fastighetsnämnden tillstyrker förslag till detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning inom stadsdelen Gullbergsvass med beaktande av de synpunkter som redovisas nedan.

Den föreslagna detaljplanen ger förutsättningar att skapa ett tydligare stationsområde mot norr med mittuppgången i fonden på den nya Hisingsbron och den östra uppgången mot ett framtida Gullbergsvass. Detaljplanen möjliggör även en fortsatt planering i enlighet med Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet.

Göteborgs Stad får en inkomst från försäljningen av kvartersmarken vid mittuppgången. Del av denna inkomst ska finansiera utbyggnaden allmän plats. I övrigt finansieras utbyggnaden av allmän plats av gatukostnadsersättningen från kvartersmark inom detaljplanen (östra kvarteret), kvartersmark utanför detaljplanen (*Norr om Centralen*) och pengar från återställandet vid Västlänkenbyggnationen. Detaljplanen bedöms ge ett betydande ekonomiskt överskott för Göteborgs Stad. Då avtal ännu inte tecknats gällande bland annat gatukostnadsersättning, bidrag till återställande av allmän plats eller försäljning av kvartersmark är dock osäkerheten stor.

I samrådshandlingen föreslog marken för kvarteret vid mittuppgången upplåtas med tomträtt. Fastighetsnämnden har sedan dess fattat beslut om markanvisning till Västtrafik med överlåtelse av marken.

Fastighetsnämnden godkänner inte genomförandefrågorna av de skäl som redovisas under rubriken Ärendet, dessa hanteras istället av Kommunstyrelsen/Kommunfullmäktige.

Yttrande Granskning 2:

Fastighetsnämnden tillstyrker förslag till detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning inom stadsdelen Gullbergsvass. Fastighetsnämnden godkänner genomförandet av exploateringen avseende detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning, inom stadsdelen Gullbergsvass och ger kontoret i uppdrag att genomföra projektet.

Detaljplanen innehåller allmän plats som Göteborgs Stad ansvarar för att bygga ut. Utgiften för detta hanteras huvudsakligen genom exploateringsbidrag från exploatörerna inom detaljplanen. Återstående del av utgiften för allmän plats avses hanteras genom exploateringsbidrag från exploatören i den intilliggande detaljplanen verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen (DP Norr om Centralen). Även för det fall att man bortser från finansieringen från DP Norr om Centralen, vilken avses antas i slutet av år 2019, ger detaljplanen ett ekonomiskt överskott för fastighetskontoret genom den försäljning av mark som görs.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning att marken för kvarteret vid mittuppgången överläts genom markanvisning. Övriga synpunkter noteras.

2. Göteborg Energi

Nät AB

Yttrande granskning 1:

Påpekar vikten av samordning mellan projekten Hisingsbron, Västlänken, sänkning av E45 samt detaljplan för Jernhusens exploatering norr om centralstationen.

Poängterar även att det behöver byggas ett nytt omfattande ledningsnät och flera transformatorstationer inom området för detaljplanen för att tillmötesgå exploaterings behov. u- och e-områden måste reserveras för både befintliga och nya elanläggningar och ledningsrätt behöver upplåtas.

Yttrande Granskning 2:

Inom området för detaljplanen har Göteborg Energi Nät AB, nedan kallad GENAB, många befintliga ledningar. De flesta av befintliga anläggningarna kommer att flyttas i projektet för Västlänkens tunnel. Det är viktigt med samordning mellan projekten Hisingsbron, Västlänken, sänkning av E45 samt den här detaljplanen. Det behöver också byggas ett nytt omfattande ledningsnät på 12 kV och 0,4 kV samt flera transformatorstationer inom området eller strax utanför området för detaljplanen för att tillmötesgå exploaterings elbehov.

Eftersom vi inte kan utesluta att el blir huvudsaklig värmekälla, är vi tvingade att anpassa vårt nät för en högre elkonsumtion och behöver i detta fall en ny transformatorstation i området. Exploatören skall kunna upplåta utrymme för en transformatorstation inom dennes fastighet, enligt Elnät allmänna avtalsvillkor "NÄT 2009 N/K", om man avser att använda el för uppvärmning eller om större elbehov föreligger. För detta utrymme krävs hänsyn till magnetfält, brandsäkerhet, höjdnivåer, tillgänglighet och personsäkerhet.

Ledningsstråken för el skall placeras inom bestående vägstruktur, i första hand inom GC-banors markområde och i andra hand inom gatumark. Detta för att minimera störningarna för bil- och kollektivtrafik vid framtida reparationer på elnätet.

Transformatorstationerna skall utgöras av fristående byggnader.

Förutsättningen för läget för transformatorstationen är att markområdet är permanent lättåtkomligt för en stor lastbil med kran, som kan ha utrustning för att mäta fram fel på elektriska anläggningar eller från vilken man ska lyfta ut och in tung elektrisk utrustning. Markområdet måste också vara fritt från vatten- och avloppsledningar etc. Stationslägen skall placeras så att marknivån ligger på minst +2,8 m enligt RH2000 höjdsystem. För vissa viktiga läge kan krävas 3,8 m.

Vi vill delta i planeringen inför detaljplanen i ett tidigt skede för utplacering av nätstationer och ledningsstråk. Då det redan vid byggstart behövs elström, är det synnerligen viktigt att stations- och ledningslägen kommer in i planeringen på ett så tidigt stadium som möjligt. Ett provisorium för byggström innebär onödiga kostnader. För att med säkerhet kunna bedöma hur stor den tillkommande belastningen är till elnätet behövs mer detaljerade uppgifter om bostädernas uppvärmningsform.

Respektive byggherre förutsätts, såvitt inget annat särskilt avtalats med Göteborg Energi Nät AB, initiera och bekosta eventuella erforderliga flyttar av befintliga nätstationer och elledningar med tillbehör för möjliggörande av förändrad markanvändning enligt förslag till detaljplan. Vidare förutsätts att, såvitt inget annat särskilt avtalats med Göteborg Energi Nät AB, ledningsrätt erhålls för bolagets nätstationer och ledningar med tillbehör inom planområdet.

För befintliga och nya elanläggningar inom kvartersmark skall ledningsrätt upplåtas.

Fjärrvärme

Yttrande granskning 1:

Påpekar att de fjärrvärmeledningar som tillkommer i samband med flyttar skall ges planstöd i form av u-område.

Yttrande granskning 2:

Vid förläggning av fjärrvärmeledningar (FV-ledningar) i kulvert tillsammans med fjärrkylaledningar skall en godkänd arbetsmiljö säkerställas i kulverten, enligt Arbetsmiljöverkets författningssamlingar, AFS.

För FV-ledningar skall upprättas kompletta handlingar enligt lagar och förordningar (AFS) samt enligt gällande standard upprättad av Göteborg energi AB. Projektering och konstruktion av FV ledningar skall ske i samråd med Göteborg Energi AB.

Innan arbetsritning upprättas skall handlingar stämmas av med Göteborg Energi AB.

Ledningar förlagda i u-områden på kvartersmark/kulvert skall inte bara vara åtkomliga utan också gå att bytas ut på ett rationellt sätt.

Vi förutsätter att det görs lämpliga servisavstick på huvudledning i bl.a. lokalgatan i dialog med Göteborg Energi.

Att ledningar som placeras i lokalgatan inte kommer att påverkas av framtida byggnation av Jernhusens Region City och förorsaka Göteborg Energi kostnader.

Vi har för avsikt att söka ledningsrätt för våra ledningar.

Fjärrkyla

Yttrande granskning 1:

Har inget att erinra.

Yttrande granskning 2:

Vid förläggning av fjärrkylaledningar i kulvert tillsammans med fjärrvärmeledningar skall både tillopp och returledning vara isolerade, samt att god arbetsmiljö säkerställs i kulverten.

Ledningar förlagda i u-områden på kvartersmark/kulvert skall inte bara vara åtkomliga utan också gå att bytas ut på ett rationellt sätt.

Vi förutsätter att det görs lämpliga servisavstick på huvudledning i bl.a. lokalgatan i dialog med Göteborg Energi.

Att ledningar som placeras i lokalgatan inte kommer att påverkas av framtida byggnation av Jernhusens Region City och förorsaka Göteborg Energi kostnader.

Vi har för avsikt att söka ledningsrätt för våra ledningar.

Gasnät AB

Yttrande granskning 1:

Påpekar att det finns gasledningar i området och efterlyser samordning för att undvika fler flyttar än nödvändigt av dessa.

Yttrande granskning 2:

Har driftsatta gasledningar i området vilka måste beaktas.

GothNet

Yttrande granskning 1:

Har inget ytterligare att erinra, hänvisar till remissvar i samrådsskede.

Yttrande granskning 2:

Inom planområdet har Göteborg Energi GothNet AB befintliga och nya ledningar och kanalisation som måste beaktas och hanteras inom projektet. I övrigt har vi inget att erinra.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret delar bilden av att samordning mellan de många stora projekten i området är mycket viktig, bland annat för att säkerställa ett effektivt genomförande. Vid ett genomförande kommer som nämns omfattande utbyggnad av ledningsnät att krävas för att möta behoven som föreslagen exploatering medför, vilket samordnas av Trafikverket. Utöver de områden inom kvartersmark som i förslaget reserveras genom u- och E-områden kan ledningar placeras under allmän platsmark. Planbestämmelserna u och E används endast för att i detaljplan säkerställa att ledningar och tekniska anläggningar kan ges utrymme i kvartersmark. Ledningsrätt beskrivs under fastighetsrättsliga frågor i planbeskrivningen.

Transformatorstation avses placeras inne i byggnaden, vilket är avstämt mellan Göteborg Energi, Jernhusen och Göteborgs Stad.

Övriga synpunkter noteras.

3. Göteborgs Hamn AB

Yttrande Granskning 1

Har inget att erinra på planförslaget men vill informera om kopplingen till Göteborgs hamn och dess utveckling.

Göteborgs Hamn AB, Trafikverket och Göteborgs Stad, Fastighetskontoret har i samförstånd valt att bryta den avsiktsförklaring som skrevs mellan parterna den 12 maj 2014 om att nyttja överskottsmassor från Västlänken för att bygga ut en ny hamnterminal vid Risholmen på grund av projektets omfattning och brist av tiden. Göteborgs Hamn AB har dock för avsikt att jobba vidare med att utveckla hamnverksamhet vid Risholmen.

För att anlägga Västlänken och tillhörande järnvägsanläggningar måste verksamheter vid Gullbergsvass-området flyttas under byggskedet och med största sannolikhet inte återskapas efter att Västlänken byggts. Dessa terminaler planeras att omlokaliseras till Ytterhamnområdet. Detta enligt överenskommelse mellan Göteborgs stad och Trafikverket. Förhandlingar pågår för att reglera detta i avtal mellan parterna.

Yttrande (Granskning 2)

Göteborgs Hamn AB har inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar informationen.

4. Göteborgs Stads Parkeringsbolag*Yttrande Granskning 1*

Parkeringsbolaget framför ett antal synpunkter rörande parkeringslösningar i området som helhet (Centralenområdet som ingår i Stadsutvecklingsprogrammet). Invändningarna består i att inget aktuellt planförslag i området innefattar det i Stadsutvecklingsprogrammet utpekade mobilitetshuset som ämnar lösa parkeringsfrågan för en rad närliggande planområden. Vikten av att planarbetena går i takt, så att aktuellt planförslag inte antas innan dess att parkeringslösningen är säkerställd påpekas eftersom att det annars inte finns någon garanti för att en lösning kommer till stånd.

Utöver detta påpekar Parkeringsbolaget att parkeringshus är att föredra framför underjordiska garage för att skapa hållbara, säkra, trygga och reversibla lösningar.

Parkeringsbolaget ser positivt på att tillfällig parkering medges under områdets utbyggnad för att tillgodose behovet som uppstår under denna tid.

Yttrande Granskning 2

Parkeringsbolaget delar de bedömningar som görs kring behovet av parkering för olika ändamål, kopplat till tillkommande bebyggelse och centralstationens funktion. Antalet angivna platser för taxi anser bolaget dock vara något begränsat men i övrigt omhändertas dessa behov i detaljplanen. Bolaget ser även positivt på den etappvisa och långsiktiga inriktningen för parkering i området i stort som föreslås. Dock konstaterar bolaget att den nu aktuella detaljplanen endast tillgodoser del av behovet och att övrigt behov förutsätts lösas till stor del utanför planområdet. Bolaget vill framhålla vikten av att parkeringsbehovets lösning utanför planområdet säkerställs innan planens antagande. Parkeringsbolaget förutsätter att avtal som säkerställer genomförandet kommer att tecknas med exploitören innan antagande, så att inte en så viktig funktion som centralstation riskerar att få begränsad tillgänglighet.

Bolaget vill också framhålla vikten av att behovet av parkering tillgodoses under utbyggnadstiden. Området är stort och utbyggnad kommer att ske under ett stort antal år. Det är viktigt att parkeringsbehovet tillgodoses under utbyggnadens olika faser.

Då parkering i huvudsak föreslås lösas genom en anläggning under mark vill bolaget också särskilt peka på vikten av god tillgänglighet och att vikt läggs på att anläggningen ska upplevs som trygg och säker dygnets alla timmar.

Kommentar:

Arbetet med detaljplaner i centralenområdet som helhet grundar sig i att på bästa sätt tillgodose en attraktiv och hållbar utveckling av hela området. Att området delas in i flera olika detaljplaner medför ett stort behov av samordning, eftersom samtliga funktioner som krävs inte löses inom respektive detaljplan utan vissa lösningar tillgodoses för området som helhet inom enskilda planer, däribland parkeringsbehovet.

Stadsbyggnadskontoret delar bilden att behovet av en hållbar parkeringslösning är stort, och att frågan är central för att kollektivtrafiken ska fungera på ett tillfredställande sätt. Det har tagits fram ett PM-Parkering och angöring för bil för Centralstationen - målbild 2035. Målbild för parkering och angöring är uppdelad i två etapper utifrån olika tidsperspektiv. Etapp 1 beskriver en struktur då Västlänken station Centralen och Region City etapp 1 är utbyggda. Där föreslås parkeringen som en enkelriktad slinga runt byggnaderna samt i

garage under Västlänkens östra uppgång och Region City etapp 1. På dessa platser ska angöring och korttidsparkering finnas för Centralstationens behov. Parkering för långtidsresenärer, hyrbilar och för tillkommande bebyggelse föreslås i en extern anläggning. Avstånd till föreslagen extern anläggning är 200-500 m från Centralstationens viktigaste entréer. I Etapp 2 kan angöring till stationen även ske från Bangårdsviadukten, där en ny östlig entré till Centralstationen kan utvecklas. Ytterligare parkeringsgarage kan uppföras i anslutning till viadukten och ny bebyggelse i RegionCity etapp 2. Planhandlingarna kompletteras med ett utökat resonemang om detta.

Gällande avvägning mellan parkeringshus ovan mark och underjordiska parkeringslösningar delar Stadsbyggnadskontoret generellt sett Parkeringsbolagets syn. Parkeringshus ovan mark är ofta det mer ekonomiska alternativet, samtidigt som reversibiliteten är större. I aktuellt område anser dock Stadsbyggnadskontoret att underjordisk parkering är lämplig, eftersom att denna ges utrymme mellan Västlänkens järnvägstunnel och byggnaderna ovan och plankartan har ändrats för permanent parkering. För underjordiska anläggningar som parkeringsgarage är det av stor vikt att anläggningar upplevs tillgängliga, trygga och säkra. Detta tydliggörs i planbeskrivningen.

Parkering för Centralstationens funktion är en viktig och aktuell fråga. Funktionen avses säkerställas i enlighet med framtaget PM (Parkering och angöring för bil Centralstationen – målbild 2035) genom ett civilrättsligt avtal och är inte direkt kopplat till detaljplanen. Avtalet upprättas mellan Trafikverket, Jernhusen och Trafikkontoret.

Flertalet av de befintliga parkeringar som finns inom planområdet som påverkas under byggtid påverkas och behandlas av byggprojekt Västlänken.

Övriga synpunkter noteras.

5. Idrotts- och föreningsnämnden

Yttrande granskning 1 och 2:

Idrotts- och föreningsnämnden har inga synpunkter på rubricerat ärende.

Kommentar:

Noterat.

6. Kulturnämnden

Yttrande granskning 1:

Genomförande av planen bedöms ge en förminskad negativ konsekvens för kulturmiljön än tidigare förslag, även om de inte kan upphäva de sammanlagda negativa konsekvenserna.

Inför fortsatta arbeten med denna och anslutande planer vill kulturförvaltningen särskilt lyfta fram arbetet med att illustrera och förtydliga fästningsstaden i den nya stadsbilden samt att inom området och i anslutande områden behöver stor indirekt hänsyn tas till riksintresset för kulturmiljövården Göteborgs innerstad.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen i stort, och arbete pågår för att lyfta fram och förtydliga fästningsstaden. Arbetet bedrivs separat och inte som del av denna detaljplan.

7. Kretslopp och vatten

Yttrande granskning 1:

Ser behov av två förändringar i planhandlingarna. Förtydligande av bestämmelser för skärmtak i u-område samt utrymme för dagvattenhantering från allmän platsmark. Utöver detta anser Kretslopp och vatten att följande information är viktig att beakta i planarbetet.

Avfall

Det är vikten av genomtänkt gatuutformning för lämpliga placeringar av avfallsutrymmen så att möjliggöras en säker plats där sopbilen stannar, avfallsutrymmen ska placeras så att användarna smidigt lämnar avfallet samt att olika verksamheter har olika behov för avfallssortering. Stora ytor för avfallshanteringen behöver avsättas.

VA

Ledningsutbyggnaden i det här området är start kopplad till andra detaljplaner och projekt. Västlänkens ledningsstråk anläggs i den södra delen av detaljplanen och behöver därför utökas. Det behövs en tydlig planering gällande utbyggnadstider. En samordning av utbyggnaden är av stor vikt för att kunna tillse de olika planerna med rätt kapacitet vid rätt tidpunkt.

Ledningsrätt kommer att sökas för Kretslopp och vattens ledningar i u-området. Kapaciteten på befintligt ledningsnät bedöms vara otillräckligt och måste ökas.

Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten gällande uttag av brandvatten och vilken områdestyp ska utredas. Kretslopp och vatten undrar vilket krav har Räddningstjänsten i denna fråga.

Dagvatten

Kretslopp och vatten anser att utrymmen för dagvattenhanteringen inte tydlig framgår från plankartan.

Följande principer ska följas vid utformning av dagvattenhantering. Dagvattensystemet ska göras trögt och föroreningar ska avskiljas nära källan, dagvattenavrinningen ska minimeras och grundvattenbildning ska maximeras, hänsyn till översvämningsrisken ska tas, ekosystemtjänster ska beaktas och ta med i utformningen samt materialval för utvändiga ytor ska väljas med omsorg om miljön.

Skyfall och klimatanpassning

Hänvisningen görs till PM – Översvämningsrisker detaljplan Centralstationen.

Trädplantering

Det ska hållas avstånd mellan ledningar och träd.

Information angående exploatering inom kvartersmark

Avloppsnätet ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Färdigt golv ska vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt för att anslutning med självfall ska tillåtas. Fördröjningskravet ska uppfyllas innan dagvatten släpps i allmänt nät. Krav för avskiljare av föroreningar ska vara uppfyllt.

Sprinkelansökan och högre vattentryck är fastighetsägarens ansvar.

Ekonomi

Kostnadsberäkningen är osäker eftersom fastighetsbildningen inte är klar. Kretslopp och vatten har räknat för denna utbyggnad med 6 fastigheter. Kostnaden för utbyggnad av allmänna VA-ledningar på en sträcka av 400 meter inom planområdet har beräknats till 3200

kkkr och utanför planområdet på en sträcka ca 70 meter är 560 kkr. Anläggningsavgifter för vatten och avlopp har beräknats till 2000 kkr enligt VA-taxa år 2016.

Yttrande granskning 2:

Kretslopp och vatten ser följande behov av ändringar i planhandlingarna:

- Under rubriken Avfall i planbeskrivningen behöver första meningen justeras. Angöring till avfallsutrymmen är inte enbart fastighetsägarens ansvar. För att tillgänglighet till avfallsutrymmen skall uppnås, måste samordning mellan kvartermark och gata ske. Detta bör förtydligas i planbeskrivningen.
- Inom älvnära områden gäller lägsta nivåer för färdigt golv och öppningar i byggnader golvnivå +2,9
- Utrymme för dagvattenhantering från allmän platsmark.

Avfall

Vad gäller de ändringar som tillkommit har Kretslopp och vatten inga synpunkter.

Däremot vill vi gärna vara involverade i det vidare arbetet. Det är en utmanande plan, till exempel vad gäller angöring för sopbilar, och vi uppmanar därför exploatören och trafikkontoret att kontakta oss så att vi kan vara behjälpliga med att hitta hållbara och godkända lösningar för avfallshanteringen.

VA

Ledningsutbyggnad

Hänvisar till granskningsyttrande daterat 2016-10-03 med följande tillägg:

Kretslopp och vatten ser ett behov att koppla ihop vår stora vattenledning under Göta Älv med vattenledning vid Polhemsplatsen. Denna möjlighet finns via denna detaljplan.

Dagvatten

En dagvattenutredning är gjord för detaljplanen. Det är mycket viktigt att tillse att det finns utrymme för dagvattenhanteringen inom detaljplanen vilket inte framgår i plankartan. Miljöförvaltningen behöver bedöma om en anmälan för den hantering som ska ske av allmän platsmark ska göras.

Skyfall

Kretslopp och vatten hänvisar till PM-Översvämningsrisker detaljplan Centralstationen och har inga ytterligare tillägg.

Klimatanpassning

Kretslopp och vatten hänvisar till tidigare ovan nämnda PM. Inom älvnära områden gäller lägsta nivåer för färdigt golv och öppningar i byggnader enligt Vattenplanen antagen av KF 2003: Område B, Centrum, lägsta nivå FG +2,9 m (RH2000) Plankartan har med en bestämmelse som anger att lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall skall tillåtas, skall vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdamning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Trädplantering

Då det i illustrationen är inritat träd vid planerade ledningsstråk vill Kretslopp och vatten hänvisa till förgående yttrande och påminna om avstånd mellan träd och ledningar.

Information angående exploatering inom kvartermark

Anslutning till allmänt ledningsnät kan ske i södra delarna av detaljplanen samt i öster för fastigheten öst om parken.

Ekonomi

Då fastighetsbildningen inte är klar innebär det att kostnadsbedömningen är osäker.

Kretslopp och vatten har för denna utbyggnad räknat med två fastigheter, vid ändring kan kostnaderna och intäkterna komma att ändras. Fastigheter från planen Region City kommer anslutas till dessa ledningar men de intäkterna finns inte med i detta skede då den planen inte är påbörjad. Kostnaderna för utbyggnad av det allmänna nätet är svåra att bedöma då de är beroende av hur Trafikverket & Västlänken väljer att utföra ledningsomläggningarna. I dagsläget finns det flera olika alternativ och dessa påverkar kostnaderna olika. Kostnaderna för ledningsomläggningen kan variera mellan 15 000 kkr och 18 000 kkr. Denna kostnad står Trafikverket för i samband av utbyggnad av Västlänken. Utöver ovan kostnader för ledningsutbyggnad tillkommer kostnader för ytterligare ledningsnät, kostnader för denna utbyggnad kan variera mellan 500 kkr och 5 000 kkr beroende på hur Trafikverket väljer att förlägga allmänt ledningsnät. Anläggningsavgifterna för vatten och avlopp har beräknats till 3 000 kkr enligt VA-taxa för år 2018. Mervärdesskatt tillkommer. Täckningen bedöms som god men kan komma att justeras beroende på slutgiltig utformning av ledningsnätet.

Kommentar:

Frågan gällande ledningar har studerats vidare med ledningsägare och berörda fastighetsägare. I planbestämmelse tydliggörs åtkomlighet till ledningar.

En kompletterande dagvattenutredning har tagits fram som visar på möjlig lösning för att hantera dagvatten inom planområdet. Fördjupat arbete sker i kommande genomförandestudie som ska innefatta ett större område.

Räddningstjänsten vill i sitt yttrande framhålla vikten av att effektiv räddningstjänst i en urban miljö är beroende av ett väl fungerande brandpostnät utformat enligt gällande regelverk och järnvägsplanen.

Avsnittet om avfall i planbeskrivningen förtydligas gällande samordning.

Lägsta nivå för färdigt golv och öppningar i byggnader är enligt Vattenplan antagen av KF 2003 liksom i kommande tematiska tillägg till översiktsplanen + 2,8 meter över nollplanet för området som detaljplanen avser.

Övriga synpunkter noteras.

8. Miljöförvaltningen

Yttrande granskning 1:

Miljöförvaltningen bedömer att man kan få till acceptabla boendemiljöer med avseende på luftkvalitet i området.

Påpekar att i det fall planen medger skolor eller förskolor måste det tas fram detaljerade studier som visar att gällande riktvärden och mål för skolor- och förskolegårdar klaras. För att uppnå de riktvärden som finns för bostäder anser miljöförvaltningen att de planbestämmelser som finns i plankartan är bra och tillräckliga. Tillräckligt goda miljöer avseende buller måste totalt sett kunna säkerställas vid första inflyttningsdatum. De anser även att man i bullerutredningar borde ha tagit ett större grepp kring god ljudmiljö och beskrivit vilka goda ljudmiljöer som finns eller kommer att finnas i ett senare skede. Beskrivningen borde också innehållit ett tydligt resonemang kring vilka avväganden som gjorts och varför.

Miljöförvaltningen saknar en djupare utredning av risker och industribuller från kombiterminalen.

Påverkan på naturmiljön är fortfarande inte klargjord och man vet inte hur många träd som kommer att försvinna. Miljöförvaltningen anser dock fortfarande att det är av största vikt att bevara så många träd som möjligt.

Miljöförvaltningen anser att kompletterande markmiljöundersökningar ska genomföras parallellt med detaljprojekteringen och framtagande av bygghandlingar för planområdet. Kompletterande markmiljöundersökningar ska utföras i god tid så att eventuellt ytterligare utredningar eller fördjupade riskbedömningar kan tas fram till den anmälan om efterbehandling för respektive delområde som ska inlämnas till miljöförvaltningen. Kompletterande markmiljöundersökningar ska utföras i samråd med miljöförvaltningen.

Dagvattenutredningen behöver enligt miljöförvaltningen kompletteras. med motivering till stenkista som vald reningsmetod samt förslag på ytterligare reningssteg eller alternativ utformning av stenkistan i syfte att kunna klara av riktvärden för åtminstone kvicksilver, zink och koppar. Det är även viktigt att säkerställa att ovidkommande vatten inte rinner till planområdet dels vad gäller föroreningsrisk men även för dimensionering av stenkistor.

Miljöförvaltningen saknar en beskrivning av hur målnivåer avseende vibrationer ska hanteras.

Yttrande granskning 2:

Miljöförvaltningen tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att våra synpunkter nedan beaktas.

Naturmiljö

Miljöförvaltningen har i våra tidigare yttranden påtalat att påverkan på naturmiljön fortfarande inte är klargjord och att det inte framgår hur många träd som kommer att försvinna, samt att vi anser att det är av största vikt att bevara så många träd som möjligt.

Miljöförvaltningen anser att texten på sidan 22 i planbeskrivningen som beskriver Vegetation och fauna behöver justeras enligt nedan:

- Det står att äldre ädellövträd förekommer, men inte antal och hur många av dem som är särskilt skyddsvärda träd enligt Naturvårdsverkets definition. Enligt rapporten Träd och trädmiljöer på sid 14–15 framgår att skyddsvärda träd är inventerade och det står också att besiktning av träd är gjord och att träden i stort bedömdes må bra, även de äldre individerna. På sid 18–21 finns information specifikt om Centralen och Bergslagsbanans stationspark. Det finns således information som lätt går att hämta och komplettera planbeskrivningen med.
- Formuleringen ”insektfrämjande håligheter” som nämns på sid 22, stämmer inte, för det är inte så det fungerar ekologiskt. Miljöförvaltningens förslag på text: ”Träden ger viktig livsmiljö för vedlevande insekter.”
- Miljöförvaltningen anser att en tydligare trädinventering och trädvårdsplan behövs för alla gamla lövträd inom n1 och n2 för att i framtiden kunna se att planbestämmelsen följs och veta hur de bäst ska skötas för att säkra att de bibehålls och överlever exploateringen runt dem. Trädinventering och trädvårdsplan behöver vara underlagsrapporter till planen.

I planbeskrivningen står det på sida 65 under rubriken Kompensationsåtgärder att ”Upplivelsemässigt bedöms förändringarna av ytan som positiva, då parken idag inte anses tillföra några särskilda upplevelsevärden till platsen”. Detta anser miljöförvaltningen inte stämmer då parken tillför upplevelsevärden till platsen idag. Däremot avser planen att rusta upp parken för att göra den mer attraktiv för besökare. Miljöförvaltningen anser därför att planbeskrivningen bör kompletteras med text om att bestämmelsen n1 och n2 är införda på plankartan för att undvika eller minimera skada på naturvärden.

I plankartan finns n2-bestämmelse, som säger att träd ska skyddas och bevaras under genomförandetiden. Men syftet är att de ska stå kvar oskadade och kunna leva vidare framöver. Därför bör formuleringen även innefatta tiden efter genomförandetiden. Förslag till formulering ” Träd ska skyddas och bevaras under genomförandetiden och efter genomförd detaljplan genom att här gäller trädfällningsförbud.”

Luftmiljö

Sedan föregående granskningsperiod har ett utkast till ny fördjupad luftmiljöutredning (Fördjupad luftmiljöutredning för centralenområdet, överdäckning av Götaleden samt norr om Nordstan, sep 2018, COWI) tagits fram, i synnerhet för detaljplan för överdäckning av Götaleden samt detaljplan för bostäder, verksamheter och Västlänkens uppgång norr om Nordstan. Luftmiljöutredningen indikerar att miljö kvalitetsnormens gränsvärde för NO₂ dygnsmedelvärde kan överskridas inom aktuellt planområdet, längs lokalgatan söder om planerade byggnader. Miljöförvaltningen önskar ett förtydligande kring varför COWIS två luftutredningar (Luftkvalitetsutredning för bebyggelse ovan Götaleden, juni 2016, och Fördjupad luftmiljöutredning för centralenområdet, överdäckning av Götaleden samt norr om Nordstan, UTKAST, sep 2018) visar olika beräkningsresultat i spridningskartan avseende NO₂ dygnsmedelvärde, längs lokalgatan söder om planerade byggnader. Miljöförvaltningen anser att detaljplanen behöver klargöra den samlade bedömningen av hur luftmiljön bedöms påverkas av planen utifrån alla aktuella luftutredningar för området.

Markmiljö

Miljöförvaltningen anser att kompletterande markmiljöundersökningar, som tydligare visar föroreningsituationen i planområdet, ska genomföras parallellt med detaljprojekteringen och framtagande av bygghandlingar för planområdet. Kompletterande markmiljöundersökningar ska utföras i god tid så att eventuellt ytterligare utredningar eller fördjupade riskbedömningar kan tas fram till den anmälan om efterbehandling för respektive delområde som ska inlämnas till miljöförvaltningen. Kompletterande markmiljöundersökningar ska utföras i samråd med miljöförvaltningen.

Dagvatten

Miljöförvaltningen anser att dagvattenutredningen ger en bra översyn över hur dagvatten ska hanteras i området och klargör vad som behöver utredas vidare. Vi konstaterar att det återstår en del arbete innan dagvattenfrågan är helt färdigbehandlad. Tänkt placering av dagvattenlösning är, som kretslopp- och vatten skriver, nödvändig att utreda vidare.

Kommentar:

Inget skoländamål som har behov av friyta medges i planförslaget. Utifrån sammanvägning av buller för planområdet (verksamhetsbuller och buller från trafik) kan en god ljudmiljö uppnås. En god boendemiljö kan förstärkas med framtida planering av parken i

Gullbergsvass samt upprustning av kajen vid Göta älv som ligger ca 500 meter från detaljplaneområdet.

Avtal har tecknats och kombiterminalen kommer att flyttas och därmed kommer inte risker och buller till följd av kombiterminalen behöva hanteras i planförslaget.

Angående träd delar Stadsbyggnadskontoret Miljöförvaltningens bedömning att så många träd som möjligt ska bevaras. Naturmiljöpåverkan anser Stadsbyggnadskontoret vara utredd sett till platsens nuläge och förutsättningar.

Kompletterande markmiljöundersökning har genomförts efter samråd, resultatet av denna redovisas nu tydligare i planhandlingarna.

En kompletterande dagvattenutredning har tagits fram som visar att kvicksilverhalten ligger under riktvärdena efter rening. Reningen som föreslås i utredningen är makadammagasin.

Planbeskrivningen kompletteras med beskrivningen hur målnivåer avseende vibrationer ska hanteras. Upplysning gällande vibrationer omarbetas till planbestämmelse för att säkerställa adekvat skydd.

En inventering av träd har gjorts inom projekt Västlänken. Under byggtiden ansvarar Trafikverket för trädens skötsel. När detaljplanen är utbyggd övergår förvaltningsansvaret för träden till park- och naturförvaltningen. Trädvårdsplaner i Göteborg för träd på allmän plats finns i stadsmiljöpolicy, Stadens träd samt den nationellt framtagna Fria eller fälla. Därmed ses inget ytterligare behov av att ta fram inventering eller trädvårdsplan. Planbeskrivningen förtydligas. Samt förtydligas planbeskrivningen med beskrivning av naturmiljön enligt miljöförvaltningen synpunkter.

Planbestämmelse n₂ ändras till att träd ska skyddas och bevaras på plats (inte bara under genomförandetiden). Dessutom läggs mening om riskträd till enligt synpunkt från park- och naturförvaltningen.

I utkast till refererad luftmiljöutredning beräknas dygnsmedelvärdet för NO₂ inte överskridas vilket stämms av med miljöförvaltningen.

Övriga synpunkter noteras.

9. Park- och Naturnämnden

Yttrande granskning 1:

Saknar bestämmelse om jorrdjup om minst 2,0 meter för att de träd som planteras i Bergslagsparken ska få nödvändiga förutsättningar för sin utveckling.

Vid genomförande är det viktigt att beakta vind- och klimatförhållanden samt storlek på torgen och de offentliga platserna så att de får en mänsklig skala och en storlek i förhållande till mängden besökare på platsen.

Den befintliga trädallé som står utmed Kruthusgatan är biotopskyddad och dispens från Länsstyrelsen krävs för nedtagning av den.

De träd som måste tas ner i samband med västlänken ska placeras på angiven plats enligt park- och naturförvaltningen riktlinjer för död ved.

Yttrande granskning 2:

Förvaltningen är fortsatt positiv till den nya parken som möjliggörs i planförslaget. Området lider idag brist på gröna miljöer, men i planförslaget möjliggörs en bostadsnära park. Parken

bidrar till möjligheterna att nå Grönstrategins målsättningar. Det är viktigt att parken blir en så grön miljö som möjligt, så att den kan vara ett komplement till de många torgen och andra hårdgjorda offentliga platserna som dominerar Centralenområdet. Samtidigt måste parken gestaltas nogsamt med ambitionen att flera funktioner ska få plats i parken utan att konkurrera med varandra. Detta kräver en flexibel och skötseffektiv utformning, vilket behöver studeras vidare inom gestaltningsuppdraget för parken.

Ändra beskrivning för n₂ i plankartan till att även omfatta hantering av eventuella riskträd; Bland de 5 befintliga träd som bevaras i parken är ett av dessa en alm. På grund av almsjukan har Göteborgs almbestand minskat kraftigt och det är därför värdefullt att bevara och skydda de kvarvarande friska almarna i staden. Det finns dock en överhängande risk att de idag friska almarna också insjuknar i almsjukan småningom, vilket kan leda till att befintliga uppvuxna träd blir riskträd. Förvaltningen föreslår därför att den aktuella formuleringen under n₂ i plankartan ändras för att även omfatta eventuella riskträd. Förslag på formulering är att använda samma text som i detaljplan för Västlänkens station i Haga: ”Träd får inte fällas och ska vid markarbeten skyddas. Riskträd får ersättas.”

Justera beräknad investeringskostnad för parkens genomförande; Förutsättningar och begränsningar för parkens gestaltning och genomförande har blivit tydligare i nuvarande skede. Slutsatsen är att parken kommer att behöva hantera både stora flöden av människor, nivåskillnader, tekniska lösningar och vistelseytor på en begränsad yta. Parken kommer därför behöva innehålla ett antal murkonstruktioner och trappor för att ta upp nivåskillnader i parken. Parkanläggningen behöver också vara skötseffektiv samt innehålla såväl ekologiska som rekreativa och sociala värden. Med anledning av detta har kostnadsberäkningen för parken justerats, och räknats om utifrån gällande schablonsiffror. Beräkningen visar att parkens budget behöver öka till 28 000 tkr för att kunna hantera de utmaningar som platsen ger. Detta är en viktig förutsättning för att kunna genomföra bygget av parken och göra den till en god offentlig plats i en tät stadsmiljö i ett stadens mest centrala lägen.

Justering av utbredningen för den underjordiska järnvägsanläggningen under parkmark, vilken inneburit att ingen del av parken ligger ovanpå järnvägsanläggningen längre. Nämndens tidigare önskemål om minst 2,0 m jorddjup för dessa delar är därför inte längre aktuellt.

Kommentar:

Biotopskyddet behandlas inom fastställd järnvägsplan.

Tillägg görs till planbestämmelsen n₂ gällande riskträd enligt synpunkt.

I övrigt noteras synpunkterna.

10. Räddningstjänsten storgöteborg

Yttrande granskning 1:

Räddningstjänsten påpekar vikten av att utrymme ges för Räddningstjänstens fordon vid såväl objektorienteringar, övningar och räddningsinsatser. Ytorna bör vara tilltagna för att säkerställa att tillkommande räddningsfordon får plats i händelse av att räddningsinsatsen växer.

Att biltrafiken rör sig på fotgängarnas villkor väcker frågan kring hur detta påverkar Räddningstjänstens insatsförmåga samt risken för olyckor mellan hårda och mjuka trafikanter.

Riskhänsyn avseende farlig godshantering på kombiterminalen tas upp, och detta ställer krav på uppföljning av genomförd riskutredning.

Räddningstjänsten bedömer att ventilationsschakt för både avgaser och brandgaser ska utformas med hänsyn till risker för människor som vistas i byggnader och i trafikmiljön.

Räddningstjänsten lyfter även vikten av ett väl fungerande brandpostnät utformat enligt gällande regelverk och järnvägsplanen.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Gällande ytor för Räddningstjänstens fordon finns möjlighet att anordna parkering för objektsorienteringar såväl som extra yta vid räddningsinsatser. Planbeskrivningen har uppdaterats med förslag på uppställningsytor för räddningstjänsten och andra räddningsfordons behov av uppställning.

Att biltrafiken rör sig på fotgängares villkor ska inte påverka Räddningstjänstens insatsförmåga. I händelse av olycka eller dylikt som föranleder insats av Räddningstjänst ska räddningstjänstens fordon och annat som krävs för att säkerställa en så god insats som möjligt ges företräde. Att trafiken rör sig på fotgängares villkor innebär inte att aktuellt förslag i praktiken förhindrar att biltrafik ges företräde, utan pekar på en ambitionsnivå gällande utformning.

Gällande kombiterminalen har diskussionerna fortsatt under planarbetet, och i detta skede är avtal upprättat som medför att kombiterminalen kommer att flyttas. Därför tas ingen riskhänsyn avseende farligt gods. Planhandlingarna är kompletterade för den delen.

Stadsbyggnadskontoret delar synen på att ventilationsschakt skall utformas hänsynsfullt för att inte orsaka risk eller olägenhet för människor som vistas i området. Det är delvis av denna anledning placeringen är där den där. Utöver detta är det en fråga om utformning, något som beskrivs i Gestaltningssprogrammet.

11. Stadsdelsnämnden Centrum

Yttrande granskning 1:

Framför att det inte går att utläsa i planhandlingarna huruvida dessa kompletterats avseende mångfalds- och jämställdhetsperspektivet vilket Stadsdelsnämnden Centrum påpekat saknades i samrådsskedet. Barnkonsekvensanalys och social konsekvensanalys har inte aktualiserats i takt med att planförslaget har utvecklats och ändringar gjorts.

Gällande bostäder i området påpekar Stadsdelsnämnden att dessa inte ska användas för att göra offentliga miljöer trygga, utan att de offentliga miljöerna ska ges förutsättningar för att skapa en god boendemiljö. Framförallt att de tilltänkta bostäderna är placerade vid angöringszonen till en av regionens mest trafikerade kollektivtrafikknutpunkter framhävs som problematiskt. Viss förbättring kan ha gjorts eftersom planbeskrivningen nu endast anger angöring från det östra torget, illustrationsplanen anger dock fortfarande möjlighet att ordna angöringstrafik runt hela den tillkommande byggnaden.

Bergslagsparken anges i illustrationsplanen som "lek i park", lekplatser innebär dock oftast anordnande av sittplatser, lekredskap, nödvändiga fallskydd och ytor som tål högt slitage. Både lekplats och gröna ytor behöver finnas i området, och "lek i park" bör snarare vara en "lek på torg" plats.

Stadsdelsnämnden efterlyser ytterligare utredning och studier av hur underjordiska miljöer kan göras trygga eftersom att de blir ett relativt nytt inslag i Göteborg som i och med Västlänken kommer att bli ett vanligt inslag i människors vardagsliv.

Yttrande granskning 2:

Sedan planen var ute på granskning 2016 har ramp till cykelparkeringsgarage tillkommit i planförslaget. Stadsdelsnämnd Centrum har i flera yttranden angående planer tillhörande Västlänksrändan lyft att dessa underjordiska miljöer, inklusive perronger och mellanplan, på flera sätt är nya miljöer i Göteborgs stadsmiljö. Hur dessa miljöer ska fungera ur ett trygghetsperspektiv är därför viktigt att beakta i exempelvis en social konsekvensanalys.

Den bilagda sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen gjordes 2014 och innehåller därför inga resonemang om de sociala aspekterna av ramper till cykelparkering under mark eller andra förändringar som gjorts i planen sedan samrådet. Det är viktigt att förändringar som görs i planförslaget också behandlas i den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen.

Cykelgaraget med tillhörande ramper fyller en viktig funktion på platsen och är gynnsamt ur ett vardagslivsperspektiv. Behovet av cykelparkering lyfts också i nämnda sociala konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys. För att garaget ska vara välfungerande och användbart är det viktigt att det och dess ramper utformas på ett sätt som gynnar känslan av trygghet och öppenhet samt att förutsättningar för detta medges i detaljplanen. Som planbeskrivningen beskriver för övriga offentliga rum behöver även denna funktion vara överblickbar, inbjudande och med en känsla av rymd. En annan viktig aspekt är att cykelnätet är väl sammankopplat med rampen. Upplevs rampens utformning eller placering i förhållande till cykelnätet som besvärligt riskerar det att minska användningen av garaget vilket också kan påverka trygghetsupplevelsen om miljöerna blir öde och folktomma.

Stadsdelsnämndens synpunkter från föregående granskning gäller fortsatt.

Kommentar:

Planhandlingarnas resonemang kring mångfalds- och jämställdhetsperspektivet innefattas till stor del i resonemangen som framförs kring sociala konsekvenser. Att social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys inte aktualiserats i takt med planförslagets utveckling beror på att inga av de justeringar som har gjorts bedöms ha större betydelse ur dessa hänseenden.

Gällande en god boendemiljö delar Stadsbyggnadskontoret Stadsdelsnämndens bild av att en god boendemiljö är en förutsättning för att bostäder ska vara aktuellt i ett område. Bostäderna i aktuellt förslag syftar inte till att skapa trygghet i de offentliga miljöerna primärt. Stadsbyggnadskontoret ser möjligheter till en god boendemiljö och planförslaget medger därför bostadsändamål för att skapa förutsättningar till ytterligare variation i området och samtidigt tillgodose en del av det stora bostadsbehovet.

Formuleringen "lek i park" avser inte nödvändigtvis en anlagd lekplats, utan visar på ambitionen att tillskapa trivsamma ytor för vistelse och lek. Att omformulera detta till "lek på torg" visar inte ambitionen om gröna lektytor lika tydligt.

Bestämmelse som möjliggör ramp till cykelgarage tas inför antagande bort ur detaljplanen. Funktionen avses istället säkerställas i intilliggande pågående detaljplan för Norr om Centralstationen.

Västlänken tillför ett relativt nytt inslag i Göteborg i form av underjordiska miljöer och behovet av att säkerställa att dessa är och upplevs som trygga är stort. Studier kring trygghetsskapande och underjordiska miljöer finns, och har beaktats i planerandet av Västlänken. Dessa grundar sig på erfarenheter och studier från platser där denna typ av underjordiska miljöer är vanligare och har kunnat studeras. Detta har studerats i samband

med järnvägsplanen. För parkeringsgarage är det också av stor vikt att anläggningar upplevs tillgängliga, trygga och säkra. Detta tydliggörs i planbeskrivningen.

Övriga synpunkter noteras.

12. Trafiknämnden

Yttrande granskning 1:

Ställer sig bakom förslaget som principlösning, men påpekar framförallt behovet av angöring och cykelparkering. Detaljplanen innehåller inte tillräckligt stora ytor för att klara Västlänkens behov av cykelparkeringar för Station Centralen.

Cykelparkeringsbehovet behöver lösas tillsammans med omkringliggande detaljplaner. Områdets mobilitetstankar behöver utvecklas och studeras vidare och den föreslagna lösningen med ett tillfälligt parkeringsändamål utformat som i planförslaget anses inte vara en bra lösning eftersom att den är för kortsiktig och inte har den bästa placeringen ur trafikeringsynpunkt.

Behov av samlade parkeringslösningar på ett eller flera ställen som exempelvis vid förlängningen av Kämpegatan eller bredvid bangården behöver utredas vidare. Parkeringshus som kan byggas ut om behovet uppstår.

Trafiknämnden anser att den i föreslagna lösningen med att i högst tio år tillåta parkeringen i byggnaderna ovanpå Västlänkens östra uppgång är en något kortsiktig lösning som inte har den bästa placeringen hur trafikeringsynpunkt vid just de kvarter som även får stora flöden av gång- och cykeltrafikanter. Dessutom riskerar man att det uppstår köer och blockeringar om all parkeringstrafik skall använda samma korsning för både den korta angöringen och den lite längre parkeringen med de korta magasinsutrymmen som det blir med en sådan lösning.

Trafikkontoret anser att det inte är en bra lösning att tillåta parkering för exploateringen och stationsfunktionen för detaljplanen norr om Centralstationen att placeras ovanpå östra uppgången. Frågorna behöver studeras vidare med arbetet med planeringen för detaljplanen norr om Centralstationen och i arbetet med Bangårdsviadukten.

Yttrande Granskning 2

Trafikkontoret har varit med i arbetsgruppen vid framtagandet av detaljplanen och ställer sig bakom förslaget som principlösning.

Trafikkontorets synpunkter i förra granskningen angående tillfällig parkering som en olämplig lösning har tagits bort i handlingen och ersatts med en möjlighet för permanent parkeringsgarage under kvarteret.

Cykelparkering

Efter granskning 1 har det påbörjats en utredning för att eventuellt nyttja ytan under Nils Ericsonsterminalen som dag är bilparkering för cykelparkering. I detaljplanen är avsatt en yta på kvartersmark för att möjliggöra en cykelramp ner till det planerade cykelgaraget (beteckningen v8 i plankartan). Cykelgaraget hör huvudsakligen till ett annat projekt och ligger utanför detaljplaneområdet. Det är inte säkert att varken det eller cykelrampen kommer att byggas.

Det är positivt att det planeras ett cykelparkeringsgarage och att planen möjliggör en tillfart till garaget i fall att det inte löses i den intilliggande detaljplanen. Cykelparkeringsbehovet

behöver lösas tillsammans med planerna runt omkring då detaljplanen inte innehåller tillräckligt med plats för både fotgängarbehovet, vistelseytor och cykelparkering fullt ut. Frågan kommer vara viktig i det fortsatta arbetet.

Ekonomi

Avsikten är att detaljplanen ska finansieras helt av exploateringsbidrag från två olika detaljplaner. Den del av finansieringen som inte täcks av exploateringsbidraget för detaljplanen "Västlänken station Centralen", avses att täckas av exploateringsbidraget för detaljplanen för "Norr om Centralstationen". För det fall att avsett avtal i detaljplanen i "Norr om Centralstationen" med extern part ej kommer till stånd kan staden få kostnader för detaljplanen "Västlänken station Centralen".

Trafiknämnden får ökade kostnader för drift och underhåll av den nya gatanläggningen då ytorna för allmän plats blir betydligt större än idag. De ökade kostnaderna uppskattas till cirka 900 000 kr per år. Ytterligare driftkostnader för markvärme uppskattas till 550 000 – 1 100 000 kr per år för en kall och snörik vinter och beroende på om nivån på torgytorna skall hållas halk- eller snöfria.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret delar bilden av att mobilitetstankarna behöver arbetas vidare med för att finna en så god lösning som möjligt för området som helhet.

Behovet av cykelparkeringarna år 2026 bedöms vara mellan 3000-4000 platser, baserat på nuvarande verksamheter och förändringar i resvanor och kollektivtrafikens struktur. Cykelparkering och ytor för låncykelsystem kommer att anordnas i anslutning till stationsuppgångar. En cykelparkering planeras under Nils Ericsson Terminalen och inom planområdet i markplan på torgen.

Till ovanstående behov av cykelparkering adderas behovet för tillkommande verksamheter inom planområdet. I första hand hänvisas lösningar för detta till föreslagen kvarteretsmark, men det kan bli aktuellt att lösa det ökade behovet, eller delar av det utanför planområdet.

Planhandlingarna kompletteras med fördjupat resonemang kring parkering och angöring för bil inom centralenområdet utifrån PM-Parkering och angöring för bil för Centralstationen - målbild 2035 som är framtaget efter granskningen. Målbild för parkering och angöring är uppdelad i två etapper utifrån olika tidsperspektiv. Etapp 1 beskriver en struktur då Västlänken station Centralen och Region City etapp 1 är utbyggda. Där föreslås parkeringen som en enkelriktad slinga runt byggnaderna samt i garage under Västlänkens östra uppgång och Region City etapp 1. På dessa platser ska angöring och korttidsparkering finnas för Centralstationens behov. Parkering för långtidsresenärer, hyrbilar och för tillkommande bebyggelse föreslås i en extern anläggning. Avstånd till föreslagen extern anläggning är 200-500 m från Centralstationens viktigaste entréer. I Etapp 2 kan angöring till stationen även ske från Bangårdsviadukten, där en ny östlig entré till Centralstationen kan utvecklas. Ytterligare parkeringsgarage kan uppföras i anslutning till viadukten och ny bebyggelse i RegionCity etapp 2. Planhandlingarna kompletteras med ett utökat resonemang om detta.

Tillfälliga parkeringen tas bort och ersätts med möjlighet för permanent parkering i parkeringsgarage under kvarteret.

Bestämmelse som möjliggör ramp till cykelgarage tas inför antagande bort ur detaljplanen. Funktionen avses istället säkerställas i intilliggande pågående detaljplan för Norr om Centralstationen.

Övriga synpunkter noteras.

13. Älvstranden Utveckling AB

Yttrande granskning 2:

Ställer sig positiva till planförslaget som är i enlighet med Vision Älvstaden. Älvstranden utveckling har lämnat in remissvar inför samrådet 2014 och står fast vid de synpunkter i det yttrandet som inte beaktats.

Älvstranden Utveckling tycker fortsatt att planbeskrivningen behöver kompletteras med ett resonemang hur planområdet kommer att fungera som en potentiell bostadsmiljö samt om runt hur det ökade behovet av vardagsfunktioner. För boende och arbetsplatser krävs även utbyggnad av social infrastruktur. Om det finns ett underskott i området behöver planbeskrivningen kompletteras med ett resonemang hur detta ska hanteras i ett större sammanhang samt hur det påverkar innehållet i intilliggande områden som till exempel Gullbergsvass. De efterlyser en redovisning av hur förskole- och skolbehovet ska tillgodoses liksom att det saknas en ersättning av idrottshallen som medför negativa konsekvenser avseende möjligheter att utöva sport- och rekreationsaktiviteter.

Anser att det är positivt med de ändringar som skett i planförslaget efter granskningen 2016 gällande att en högre byggnadshöjd medges för byggrätten i parken.

Anser att planbeskrivningen behöver förtydligas gällande ägandesituationen av skyddsrummet samt kring ekonomiska konsekvenser för Älvstranden.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras gällande behovet av sociala funktioner i kommande stadsutveckling i Centralenområdet och Gullbergsvass. Detaljplanen möjliggör flera funktioner, men fler kommer att behövas i närområdet.

Avtal har upprättats mellan Älvstranden och Fastighetskontoret där bland annat frågan om skyddsrummet och ekonomiska konsekvenser behandlats.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

14. Göteborgsregionens kommunalförbund

Yttrande granskning 1:

Låter meddela att ärendet inte tas upp för politisk behandling på GR och har inget att erinra utöver de kommentarer som lämnats i samrådsskedet.

Kommentar:

Noterat.

15. Jernhusen

Yttrande granskning 1:

Gläds åt att ärendet nu har nått fram till granskningsskedet, men påpekar vissa justeringar som behöver göras innan antagandeskede.

Anser att parkering i källarvåning direkt ovan Västlänkens tunneltak bör tillåtas, och att denna blir av permanent karaktär.

Gatorna bör i tillämpliga delar förses med underbyggnadsrätt för permanent parkeringsändamål.

Angiven tillfällig parkeringsanvändning behöver preciseras för att inte förhindra tilltänkt permanent parkering under mark. Därför bör det anges att den tillfälliga bestämmelsen endast gäller uppåt. Jernhusen anser att tillfälliga p-platser ska utökas med 600.

Det behövs plats i den allmänna ytan för underjordiska ledningar som ska försörja RegionCity.

Det anses finnas behov av gemensamhetsanläggning för de delar av grundläggning och stomme som sam används för både Västlänken och bebyggelsen ovanpå.

Det behöver säkerställas på plankartan att ventilationen inte kommer i konflikt med fasaden mot torget.

Det finns en p1 på plankartan som nu har försvunnit av planbestämmelserna och därför behöver den utgå därifrån.

I god tid innan antagandebeslut önskar Jernhusen en klagörande diskussion om höjdsättning.

De önskar ett resonemang om varför andelen av takyta för fördröjning av dagvatten ökats till 50 % från tidigare 30 %. Det är en osäkerhet om siffran kan uppnås.

Jernhusen undrar också om vårdcentral och utbildningslokaler är två högst tänkbara användningar inom deras kvarter.

Yttrande granskning 2:

- Ramp till cykelparkeringsgaraget skall utgå och införlivas i Detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om centralstationen inom stadsdelen Gullbergsvass (DPA)
- Kvartersmark mellan detaljplanerna som får bebyggas med skärmtak, skall detta vara allmän plats mark?
- Behöver det förtydligas att kontor ingår i C, se DPA
- Behöver lastplatser för logistik till byggnaden fastställas i planen?
- Hus i öster behöver yta för transformatorstation
- Hus i öster behöver yta inom DP för sprinkeltank
- Hus i öster kommer inte kunna omhänderta dagvatten på tomtmark
- Krav på gröna tak skall medge lämplig växtlighet utifrån rådande förutsättningar, dvs ej helt säkert att det blir grönt.
- Vad avses med byggnation ovan jvg tunneln kräver särskild beaktning avseende riskhantering?
- Risk för urspårning

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen om att permanent parkeringsändamål bör medges ovan Västlänkens tunneltak. Planhandlingarna revideras och införs en planbestämmelse som tillåter permanent parkering under kvartersmark samt under en del av den allmänna platsen. Ramp till parkeringsgaraget möjliggörs på allmän plats.

Frågan har studerats vidare och allmänna underjordiska ledningar ryms i den allmänna platsen.

Plankartan justeras så att ventilationen inte hamnar i konflikt med fasaden mot torget i den östra delen av planområdet.

Gemensamhetsanläggning regleras genom lantmäteriförrättning. Avtal mellan parterna ska upprättas som reglerar förutsättningar för byggnation ovan och intill Trafikverkets blivande järnvägsanläggning.

Planbestämmelsen p₁ utgår från plankartan.

Koncept för höjdsättning har tagits fram. I senare skede kommer höjder detaljstuderas, en genomförandestudie för området kommer att tas fram.

Gröna tak har bland annat en funktion för att fördröja dagvatten men också att förbättra mikroklimatet i tätbebyggda och högexploaterade områden i städerna. Enligt tidigare dagvattenutredningen ska en viss mängd vatten fördröjas inom kvartersmarken och föreslås bland annat genom gröna tak i detta fall men inte nödvändigt. Det betyder att dagvattenproblematiken kan lösas på ett annat sätt också. Göteborgs Stad vill försäkra att uppvärmningen och ökad temperatur i stadens kärna minskas genom dubbelfunktion som gröna tak och fasader kan bidra för att uppnå en god boendemiljö och mindre hårdgjord yta.

Det finns möjlighet till vårdcentralen och utbildningsverksamheter som inte kräver friytor inom kvartersmarken. Det möjliggörs med vad användningen C innehåller: Användningsbestämmelse Centrum inrymmer, enligt Boverket, en kombination av olika verksamheter som handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt. Lättare former av vård som vårdcentral samt vuxenutbildningar utan behov av friyta utomhus kan ingå i användningen centrum. Även kontor innefattas i användningen C. För fullständig redogörelse för vad som tillåts inom respektive användning hänvisas till Boverket.

Bestämmelse som möjliggör ramp till cykelgarage tas inför antagande bort ur detaljplanen. Funktionen avses istället säkerställas i intilliggande pågående detaljplan för Norr om Centralstationen.

Marken avses fortsatt vara kvartersmark då inga allmänna funktioner bedöms behöva säkerställas just där.

Funktionerna som nämns behöver inte säkerställas i detaljplanen men behöver lösas inom kvartersmark. Gällande hantering av dagvatten behöver dialog föras med Kretslopp- och vatten. Utgångspunkten är att dagvatten från fastigheten ska hanteras inom den egna kvartersmarken.

Upplysning om riskhantering kopplat till särskild beaktning vid byggnation ovan järnvägstunnel och i anslutning till tåg och godstrafik utgår då beskrivning om hur riskerna hanteras klargjorts och finns beskrivna i planbeskrivningen

Inför antagande har en fördjupad riskbedömning gjorts av Jernhusen respektive Trafikverket och risken för att ett tåg ska spåra ur och köra in i föreslagen bebyggelse bedöms minimal.

Övriga synpunkter noteras.

16. Lantmäterimyndigheten

Yttrande granskning 1:

Påpekar otydlighet i formuleringarna avseende gångbroarna och att detta försvårar bedömningen vid utformning av servitut eller 3D-fastighetsbildning samt om hur lantmäteriet vid en förrättning får ta ställning till bredd för planbestämmelse om gångservitut inom x1.

Yttrande granskning 2:

Område med bestämmelse u saknar index i det läget där nuvarande Nils Eriksson-terminalens byggnad finns.

Teckenförklaringen till bestämmelsen e3 som förekommer i flera områden bör formuleras på sätt som bestämmelse x1, ”Inom de områden som är markerade med x1...” Nuvarande formulering kan misstolkas så att den gäller inom varje enskilt område där e3 förekommer.

Bestämmelse om inspektionslucka, bör i plankartan kompletteras med förtydligande om att luckan får beläggas med asfalt och att ledningar inte får anläggas där. Se avsnitt om servitut i planbeskrivningen, sidan 67.

Bestämmelse ”utfart” formulerad som att utfart får anordnas. Enligt boverkets föreskrifter har bestämmelsen använts för att säkerställa att området hålls tillgängligt för utfart från andra fastigheter. Sådant reservat bör avgränsas. Eventuellt behov av servitut saknar redovisning i planbeskrivningen. Lantmäterimyndigheten konstaterar att det kan uppstå tolkningssvårigheter för läget för utfarten med avseende på att området även omfattas av byggrätt för CE1T1 i tre våningar. Bestämmelsen är inte tvingande. Om planmyndigheten vill säkerställa att servitut för utfart ska bildas så ska det anges som en administrativ bestämmelse om rättighetsområde.

Bestämmelse v3 är otydlig. Vad innebär ”Mindre delar får vara lägre.”

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inga synpunkter på förslaget

Kommentar:

Formulering i bestämmelse avseende gångbroar ses över och förtydligas. Det regleras närmare med planbestämmelse v4 som lyder ”Gångförbindelser får anordnas från tredje våningen ovan mark och uppåt. Största bredd 4 m, största höjd 1 våning. Minsta avstånd i plan mellan gångförbindelser är 22 m oavsett våning. I höjd ska minst ett fritt våningsplan finnas mellan gångförbindelser som ligger rakt ovanför varandra. Se figur 1 på plankartan som också förtydligas med en volymmodell.

Bestämmelsen ska vara u3 i enlighet med synpunkten och ändras till detta.

Bestämmelsen e3 förtydligas enligt yttrande till: Inom de områden som är markerade med e3 ska yta om minst 950 m² i markplan vara tillgänglig för funktioner för och entré till järnvägsanläggning från allmän plats.

Bestämmelse om inspektionslucka förtydligas i enlighet med lantmäteriets yttrande. Planbeskrivningen uppdateras med att allmänplats-tillstånd ses som en lämpligare reglering gällande åtkomst till luckan.

Gällande utfart äger staden marken och kan vid försäljning avtala om servitut beroende på behov utifrån bussterminalens utformning.

Krav ställs på entréhallens höjd kopplat till att ljusinsläpp och rymd ska upplevas i entréhallen och vidare ned till perrongen för Västlänkens anläggning vilket avses regleras genom servitut. De delar som inte direkt avser denna funktion skulle kunna vara lägre.

Övriga synpunkter noteras.

17. Länsstyrelsen Västra Götaland

Yttrande granskning 1:

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10§ PBL och nu kända förhållanden att planen i sitt nuvarande utförande inte kan accepteras och därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas. Länsstyrelsen konstaterar i sin samlade bedömning att planen delvis förändrats sedan samråd, men att lämpligheten för bostäder inte är klarlagd i planen. Bullerfrågan anses inte tillräckligt utredd, vibrationsdämpande åtgärder måste säkerställas, förorenad mark utredas och riskfrågan måste hanteras ur flera aspekter.

Länsstyrelsen påtalar att riksintresset för kommunikation inte är säkerställt. Flytt av kombiterminalen måste säkerställas i planen om denna ska kunna bortses från i riskhanteringen. Planen måste även enligt Länsstyrelsen säkerställa att kortningen av uppställningsspår som ett genomförande av planen innebär är genomförbar utan påtaglig skada.

I en avvägning mellan riksintresset för kommunikation och riksintresset för kulturmiljövård bedömde Länsstyrelsen att riksintresset för kommunikation ska ges företräde. Aktuell detaljplans påverkan på riksintresset för kulturmiljövård får anses vara en kumulativ effekt av järnvägsplanens påverkan. Länsstyrelsen anser dock att Göteborgs Stad i aktuell detaljplan har minimerat skadan på riksintresset för kulturmiljövård genom att skydda träd i en del av parken och ersätta eller flytta träd i den andra delen av parken.

Länsstyrelsen påtalar att riskutredningen behöver redovisas som en del av underlaget till planen, riskutredningen behöver gås igenom av Göteborgs Stad som ska bedöma vilka åtgärder som hör till aktuell plan samt hur de skyddsåtgärder som förutsätts ska hanteras.

Planbestämmelser för riskreducerande åtgärder med avseende på konstruktion av bebyggelse ovan järnvägstunneln saknas, likaså en beskrivning av de säkerhetskrav som behöver ställas på byggnaderna.

Det anges att planområdet löper risk att påverkas av översvämning i sådan omfattning att framkomligheten påverkas i området. Vid planering av framtida markanvändning krävs därför åtgärder för att säkerställa framkomlighet och genomföra skadebegränsande åtgärder. På plankartan anges inte tillräckliga markhöjder för att hantera översvämningsfrågan på kort- och medellång sikt. Länsstyrelsen anser att den beslutande nedsänkningen av E45 med tillhörande översvämningsskydd bör beaktas.

Länsstyrelsen saknar en riskbedömning av förorenade områden i planbeskrivningen och påpekar att samtliga underlag som detaljplanen hänvisar till måste redovisas som underlag till planen.

Bullerfrågan bedömer Länsstyrelsen som bristfälligt utredd. Det poängteras att trafikmängder och prognosår behöver justeras, och att tilltänkta byggnadsfasader drabbas av bullernivåer överstigande gällande riktvärden. Länsstyrelsen har även synpunkter på föreslagen inglasning av balkonger och uteplatser.

Upplysning rörande vibrationsvärden på plankartan bedömer Länsstyrelsen otillräckligt, och påpekar att detta bör vara en planbestämmelse för att säkerställas.

Utöver detta kommenterar Länsstyrelsen ärendet med ett antal råd enligt 2 kap PBL avseende räddningstjänst, utrymning, luft, stömljud, byggnation på tunnel, luftfart, miljömedicinsk bedömning, byggnadsminne samt biotopskydd.

Yttrande granskning 2

Länsstyrelsen yttrande sig senast i granskningen 2016-10-20. Därefter har en rad avstämningsmöten skett med Göteborgs Stad i olika sakfrågor. Två frågor kvarstår dock att hantera och det är ett klagörande och eventuellt säkerställande av översvämningens frågan i förhållande till Västlänkens krav samt ett säkerställande av hur ni löser frågan om skydd mot urspårning.

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 måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

En ny utredning av översvämningens risker har tagits fram. Med föreslagna åtgärder som anges i utredningen så uppfylls stadens riktlinjer kring översvämningens hantering enligt TTÖP.

Vi tolkar det som att inga av de föreslagna ändringarna för möjliggörandet av underjordsanläggningar har några kopplingar till Västlänkens anläggning och därför inte omfattas av dess krav på översvämningssäkring. Om så inte är fallet och dessa delar inte ryms inom järnvägsplanen för Västlänken behöver de säkras mot risk för översvämning enligt Västlänkens krav. Ni behöver klargöra frågan och ett eventuellt säkerställande av översvämningens frågan kan krävas.

Det finns ingen planbestämmelse på kartan som reglerar skydd mot urspårning av tåg. En upplysning finns som anger att avtal avseende risk för urspårning ska följas. Avtalet behöver finnas möjligt för granskning vid antagandet av planen.

I förra granskningsskedet kommenterade vi den upplysning som fanns på plankartan kring risker: byggnation ovan tunnel och i anslutning till tåg och godstrafik kräver särskild beaktning avseende risker och riskhantering i enlighet med utförda utredningar och utfärdade rekommendationer. Denna formulering finns fortfarande kvar på plankartan som en upplysning. Vi ansåg att ni behövde gå igenom riskutredningen och bedöma vilka åtgärder som var aktuella att ta hänsyn till och hantera. De olika sakfrågorna som tas upp i riskutredningen har nu hanterats var för sig och under arbetets gång stämts av med Länsstyrelsen. Beskrivning av hur riskerna hanteras finns i planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser därför att upplysningen på plankartan kan tas bort om det inte är så att ni syftar på något övrigt från riskutredningen som behöver hanteras.

Dimensionering av byggnader ovanpå tunneln har stämts av med Trafikverket varför Länsstyrelsen inte har några invändningar i den frågan längre. Kombiterminalen har flyttats och farligt gods är då inte längre någon fråga att hantera i planen. Vidare har ni redovisat att det finns utrymme för räddningsfordon och flera andra frågor har klargjorts avseende riskerna. Länsstyrelsen har därför inga kvarstående synpunkter förutom översvämningens frågan.

Riksintresset kombiterminalen har avvecklats från platsen och har omlokaliseras till Göteborgs Hamn. Därför har vi inga synpunkter kring denna fråga längre.

Riksintresse kommunikation, Göteborgs Central - Planen förutsätter inte att uppställningsspåren flyttas. Därför utgår denna synpunkt.

Ni har sedan samrådet justerat trafikprognoser och motiverat det prognosår som ligger till grund för utredningar om buller, vibrationer och stomljud. Ni har också infört en planbestämmelse avseende att vibrationer i byggnad inte får överskrida 0,4 mm/s vägd RMS.

Ni har också genomfört ytterligare provtagningar och en riskbedömning av den förorenade marken. Därmed anser vi att frågorna är avklarade.

Länsstyrelsen konstaterar att det finns två alléer utmed vägområdet förbi Bergslagsparken. Området där alléerna växer ingår i sin helhet i vägplanen för E45 Lilla bommen – Marieholm och då gäller undantagen enligt 7 kap 11 a § miljöbalken. Det vill säga att förbuden i 11 § andra stycket inte gäller byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen (1971:94).

Kommentar:

Frågan om kombiterminalen är i detta skede klarlagd. Avtal har tecknats och flytt kommer att ske. Därför kommer inte risker till följd av kombiterminalen och farligt godshantering hanteras i planförslaget.

Planförslaget revideras även avseende uppställningsspåren. Planområdet har förminskats och spåren behöver därför inte kortas som konsekvens av ett genomförande av förslaget. Inför antagande har en fördjupad riskbedömning gjorts av Jernhusen respektive Trafikverket och risken för att ett tåg ska spåra ur och köra in i föreslagen bebyggelse bedöms minimal.

Uppställningsspåren ska på sikt avvecklas från dagens lokalisering och flyttas till ny plats. Detta finns beskrivet i den avsiktsförklaring som följer avtalet avseende flytt av kombiterminalen. En avsiktsförklaring är inte nog för att säkerställa en flytt av spåren. Å andra sidan finns det i och med den indikation som avsiktsförklaringen ger i kombinationen med de för detaljplaneförslaget ringa konsekvenserna ingen anledning att studera en eventuell lösning som medger en förkortning av uppställningsspåren. Konsekvenserna för planen är att en del av allmän plats gata utgår. Gatustrukturen kommer trots det att fungera som tidigare tänkt och någon övrig påverkan kan inte konstateras, detta gäller även räddningstjänstens framkomlighet. Däremot finns det anledning att studera förlängningen av gatan framgent och uppställningsspåren ska kunna vara flyttade när eventuellt detaljplanearbete för området öster om aktuellt område inleds. Med flyttade spår skapas andra förutsättningar, och med de osäkerheter som idag bedöms det att dessa förutsättningar bäst prövas i eventuellt kommande detaljplanearbete.

Risk i form av urspårning av tåg och brand i tunnel hanteras i järnvägsplanen. Till riskerna för sabotage/antagonism är i viss mån hänsyn tagen under upprättande av planförslaget. Djupare analyser görs i senare skede. Riskutredningen biläggs till planhandlingarna. En fördjupning av Stadsbyggnadskontorets resonemang kring i riskutredningen och föreslagna åtgärder görs i planhandlingarna.

Dimensionering av byggnader ovanpå tunneln är avstämt med Trafikverket; Utöver Boverkets konstruktionsregler -EKS samt gällande Eurokoder dimensioneras även Västlänken enligt TRVK Tunnel samt TRVK Bro som innehåller Trafikverkets tekniska krav vid dimensionering och utformning av broar och tunnlar. Samtliga av dessa dokument beaktar och tar hänsyn till kraven på bärförmåga, stadga och beständighet som finns beskrivna i 8 kap. 4 §, punkt 1 i plan- och bygglagen (2010:900). Vilket innebär att ett byggnadsverk ska vara projekterat och utfört på ett sådant sätt att den påverkan som byggnadsverket sannolikt utsätts för när det byggs eller används inte leder till

- 1. att byggnadsverket helt eller delvis rasar,*
- 2. oacceptabla större deformationer,*

3. skada på andra delar av byggnadsverket, dess installationer eller fasta utrustning till följd av större deformationer i den bärande konstruktionen, eller
4. skada som inte står i proportion till den händelse som orsakat skadan.

Man kan sammanfatta det hela med att en byggnad ovan Västlänken inte behöver ta hänsyn till ett lastfall där tunneln kollapsat då detta helt enkelt inte får inträffa. Trafikverket ser inget behov av att ställa särskilda krav på byggnaderna ovanpå tunneln.

Angående översvämningsfrågan har plankartan kompletterats med planbestämmelse om lägsta föreskrivna höjd för gatorna. Vid skyfall översvämmas Bergslagsgatan och Kruthusgatan. Ingen av dessa gator är utpekade som prioriterade vägar och alternativa vägar tillgodoser framkomligheteten i området som planbeskrivningen är kompletterad med. Eftersom det finns möjlighet att säkra alternativa vägar föreslås inga ytterligare åtgärder för att minska översvämningen på Bergslagsgatan. Det tillåts även att parken översvämmas och på så sätt fördröjs vattnet så att det inte påverkar framkomlighet till omkringliggande byggnader. Bergslagsparken förses med ett utlopp med backventil till dagvattennätet för att förhindra inläckage av vatten.

En kompletterande markmiljöundersökning har genomförts efter samråd, och planhandlingarna kompletteras för att redovisa resultatet av kompletteringen tydligare. Trafikverkets masshanteringsplan hanterar överskottsmassor från området Station centralen.

Trafikbullerutredningarna kompletteras med prognosår 2035. En utredning om buller från verksamheter är också framtagen samt en bedömning av sammanslagning av buller från verksamheter och trafikbuller dag, kväll och natt för fyra detaljplaner vid Centralstationen i Göteborg. Utredningarna visar en lösning som tillgodoser krav om god boendemiljö. Resultatet av utredningarna redovisas i planförslaget. Angående trafikmängder har Göteborgs Stad en antagen trafikstrategi med bland annat ett effektmål där antalet bilresor ska minska med en fjärdedel jämfört med år 2011. För Centralenområdet innebär det att även om det sker en omfattande exploatering i området så ska inte biltrafiken öka från de framtagna siffrorna som i grunden är ett nulägesscenario, utan endast omfördelas i området då även sker en stor satsning på kollektivtrafiken. Trafikkontorets övergripande trafikmodell ger för scenariot 2035 (då målen enligt trafikstrategin är uppnådd) jämfört med nuläget.

Upplysningen gällande vibrationer omarbetas till planbestämmelse.

Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning och illustration för Räddningstjänstens ytor inom planområdet.

Inom Station Centralen planeras inget mellanplan. Angående utrymningskrav har följande stämts av med Trafikverket; I järnvägsplanen har Trafikverket identifierat en yta på cirka 1500 kvm för mittuppgången respektive 950 kvm för östra uppgången som behövs för utrymning, servicefunktioner och teknikutrymmen i gatuplan. Beroende på hur byggnaden som entréhallen ska integreras i utformas kan yta för utrymning variera då det väsentliga är att det ska finnas fria ytor från plattformarna och vidare ut till gata genom entréhall på gatuplan för att få ut resenärerna. För utrymning ska ytorna i entréhallarna på gatuplan ha minst den bredd som trapporna som leder upp från perrongerna. Planbeskrivningen kompletteras.

Ansökan om dispens av biotopskydd för allén nordöst om planområdet hanteras i vägplan för Europaväg 45. Således är frågan inte aktuell i detta detaljplanearbete.

I dialog med länsstyrelsen bedöms inte planförslagets påverkan vara tillståndspliktig enligt kulturmiljölagen då det inte bedöms påverka det kulturhistoriska värdet. I kommande skeden fram till utbyggnad av detaljplaneområdet kan åtgärder som påverkar det kulturhistoriska värdet bli aktuella och tillstånd ska då sökas enligt kulturmiljölagen.

Hantering av översvämningssäkring för Västlänkens anläggning har förtydligats i planbeskrivningen.

Upplysningen om risk på plankartan tas bort.

Övriga synpunkter noteras.

18. Polismyndigheten

Yttrande granskning 1:

Polismyndigheten anför följande:

Orienterbarheten runt Centralstationen kan generellt sett förbättras genom tydligare stråk och övergångar. Även kopplingen mot Brunnsparken och övriga city bör stärkas för att ge bättre förutsättningar för fotgängare och cyklister. Det skall vara enkelt, smidigt och tryggt att röra sig till fots och med cykel i Centralenområdet.

Positivt är att Bergslagsparkens utformning och innehåll attraherar besökare vid olika tider på året och även större delar av dygnet så att platsen upplevs levande och trygg.

I parker och i samband med bebyggelse måste grönytor och gång/cykelstråk utformas med hänsyn till trygghetsaspekten. Gröna ytor kräver stora insatser i form av underhåll och skötsel, inte minst ur perspektivet otrygghet och brott. Buskage skapar otrygghet om de inte hålls efter. Växtligheten får inte skymma viktiga siktlinjer så att s.k. ”tillhåll” skapas.

Det kan inte, ur trygghetsaspekten, nog betonas vikten av ljussättningen inom området. Alla ytor skall vara välkomnande både dag och nattetid med aktiva fasader med fönster och många entréer.

Viktigt att behålla fria ytor kring uppgångarna där bilar och cyklar inte får parkera, så att Utrycknings och Räddningstjänst inte hindras.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret delar i stort polismyndighetens synpunkter. Orienterbarhet är något som arbetats mycket med i aktuellt planförslag. Platsen är komplex och utifrån de givna förutsättningarna bedömer Stadsbyggnadskontoret att aktuellt planförslag tillgodoser orienterbarhet tillfredställande.

Trygghet i området är av mycket stor vikt. De trygghetsskapande åtgärder som tas upp bedömer Stadsbyggnadskontoret som viktiga, och detta framförs även i planhandlingarna. I till planhandlingarna hörande gestaltningsprogram beskrivs stadens syn på och ambition kring utformning ur flera aspekter. Med hjälp av bland annat detta gestaltningsprogram tillhandahålls underlag som visar vilka möjligheter förslaget ger till en trygg och säker miljö. Säkerställande av detta sker till stor del i kommande skeden, och med planen och tillhörande dokument som underlag bedömer Stadsbyggnadskontoret att möjligheter till en trygg och säker plats ges i aktuellt förslag.

19. Trafikverket

Yttrande granskning 1:

Trafikverket förutsätter en fortsatt god kommunikation kring utvecklingen i området och de projekt som pågår i närområdet.

Trafiken till området sker till stor del från väg E45 och Trafikverket förutsätter att staden kan säkerställa att belastningen på dess ramper inte blir för stor på grund av ökat bilanvändande i området. Trafikverket ser därmed positivt till att Staden planerar för ett lågt bilandvändande och låga parkeringstal. Trafikverket vill uppmuntra Staden till att hålla ett minimum av bilparkeringsplatser kopplade till bostäder och centrumverksamhet, med tanke på närheten till kollektivtrafiken.

I 10 år från att detaljplanen vinner laga kraft medges parkeringsändamål inom stora delar av kvartersmarken inom planområdet. Det är en tillfällig lösning fram till att Centralenområdet har utvecklats mer som helhet och de gemensamma parkeringslösningarna tagit form.

Planen föreslår att byggnaderna ska innehålla resenärsservice vilket är positivt. Det är dock viktigt att rörelseytor och plats för väntan prioriteras särskilt med tanke på den omfattning av människor som i framtiden kommer röra sig här.

Trafikverket saknar den riskutredning som planbeskrivningen hänvisar till och poängterar att denna bör biläggas planhandlingarna. Trafikverket anser även att planbeskrivningen bör beskriva lämpliga riskreducerande åtgärder för att tydligare belysa riskhanteringen vid byggnation. Prioritering respektive exkludering av enligt riskanalysen föreslagna åtgärder bör redovisas och motiveras. Plankartan reglerar inte de skyddsåtgärder som riskutredningen tar upp, något som behöver justeras innan planen förs till antagande.

Trafikverket saknar även beskrivning av de säkerhetskrav som behöver ställas på byggnader som planen medger ovan järnvägstunneln. Planbestämmelser avseende dessa åtgärder saknas också, något som behöver justeras innan planen förs till antagande.

En flytt av kombiterminalen behöver säkerställas innan planen förs till antagande. Arbete pågår.

Innan antagande av detaljplanen anser trafikverket att det behöver säkerställas att uppställningsspåren kan förkortas samt att riskfrågan är löst. Om behov finns ska planbestämmelse om riskreducerande åtgärder införas på plankartan.

Trafikverket noterar flera brister i bullerutredningen, däribland källhänvisning, trafikmängder och uppräknig av trafik på det statliga väg- och järnvägsnätet och att en längre planeringshorisont behövs. Samtliga punkter behöver kompletteras i bullerutredningen innan planen antas. Stadsbyggnadskontoret ska ta ställning till eventuellt lågfrekventbuller från uppställningsspåren. Upplysningen avseende vibrationer bör göras om till planbestämmelse innan planen antas.

För att förhindra uppkomst och spridning av stomljud är det viktigt att undvika kontakt via ledningar eller konstruktioner mellan Västlänken och de nya byggnaderna som kommer ligga ovanför tågtunneln. Det är en utmaning att säkerställa att riktvärdena för stomljud i bostäder ovanför tunnelanläggningen och det är nödvändigt att exploitörerna som bygger ovanför tunneln är med och bekostar åtgärder i tunneln för att klara riktvärden. Trafikverket anser att det är bra att det finns en planbestämmelse som reglerar värden för stomljud inomhus i bostäder.

Trafikverket anser att luftkvalitén är en viktig fråga för att klara en god bebyggd miljö. De önskar att Staden beskriver tydligare om det finns risk för att luftkvalitéproblemen kring Götaleden även påverkar planområdet. Ett förtydligande kring vilka emissionsciffror Staden använt sig av i nuläge och i utbyggnadsalternativet vore bra.

LFV ska tillfrågas såsom sakägare för infrastrukturutrustning (s.k. CNS). Generellt ska en Lokaliseringsbedömning (flyghinderanalys) göras vid etablering av byggnader eller byggnadsverk som överstiger 20 meter.

För att säkerställa att riksintresset Västlänken inte skadas i kommande byggskedan anser Trafikverket att upplysningstexten på plankartan ska kompletteras med deras angivna text.

Det avses att framtagande av ett avtal mellan Trafikverket och berörda fastighetsägare och/eller exploitörer som reglerar förutsättningarna för byggnation ovan och intill Trafikverkets blivande järnvägsanläggning innan antagande av planen är en förutsättning.

Yttrande Granskning 2

Trafikverket har inga erinringar att framföra.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret delar Trafikverkets värdering av fortsatt god kommunikation kring utvecklingen i området.

Planhandlingarna kompletteras med fördjupat resonemang kring parkering och angöring för bil inom centralområdet utifrån PM-Parkering och angöring för bil för Centralstationen - målbild 2035 som är framtaget efter granskningen. Målbild för parkering och angöring är uppdelad i två etapper utifrån olika tidsperspektiv. Etapp 1 beskriver en struktur då Västlänken station Centralen och Region City etapp 1 är utbyggda. Där föreslås parkeringen som en enkelriktad slinga runt byggnaderna samt i garage under Västlänkens östra uppgång och Region City etapp 1. På dessa platser ska angöring och korttidsparkering finnas för Centralstationens behov. Parkering för långtidsresenärer, hyrbilar och för tillkommande bebyggelse föreslås i en extern anläggning 200-500 m från Centralstationens viktigaste entréer. I Etapp 2 kan angöring till stationen även ske från Bangårdsviadukten, där en ny östlig entré till Centralstationen kan utvecklas. Ytterligare parkeringsgarage kan uppföras i anslutning till viadukten och ny bebyggelse i RegionCity etapp 2.

Frågorna gällande risk, buller, värdering av riskreducerande åtgärder, kombiterminal och uppställningsspår samt angående säkerhetskraven på byggnation ovan bemöts i svar till yttrande 16. Länsstyrelsen.

Plankartan kompletteras med en planbestämmelse om stomljud.

Angående luft riskerar MKN att överskridas närmare E45 i anslutning till de nordvästra delarna av planområdet. Dock planeras inga bostäder i dessa byggnader. Utredning i detaljplan för överdäckningen har tagits fram för att utreda hur luftkvaliteten kan förbättras vid Götatunneln. Utkast på utredningen visar att miljökvalitetsnormerna inom planområdet inte överskrids.

Det är Miljöförvaltningen som genomfört utredningen för luft och de emissionsuppgifter som har använts är de som finns i Simairs eller miljöförvaltningens emissionsdatabaser.

Upplysningstext för att förebygga skador på Västlänken i framtiden justeras.

Avtalen som efterfrågas i Trafikverkets yttrande avses vara klara innan detaljplanen antas.

20. Statens Geotekniska Institut (SGI)

Yttrande granskning 1 och 2:

Poängterar att inga kompletterande uppgifter avseende geotekniska säkerhetsfrågor tillkommit och att synpunkterna från samrådsskedet därför kvarstår med bedömningen på erhållet underlagd att de geotekniska säkerhetsfrågorna (ras, skred och erosion) var klarlagda för ett för planskedet godtagbart sätt.

Poängterar även att bedömning av sättningsproblematik och temporära skeden inte ligger inom deras ansvarsområde.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

21. Svenska kraftnät

Yttrande granskning 1 och 2:

Upplyser om att de inte har några ledningar som påverkas och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

22. Vattenfall Eldistribution AB

Yttrande granskning 2:

Vattenfall har inga elanläggningar inom och i närheten av planområdet och har därför inget att erinra.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

23. Västtrafik

Yttrande granskning 1:

Har inget att erinra men har inkommit med följande efter granskningstiden.

Västtrafik vill trycka på att det är oerhört viktigt för tillgängligheten inom stationen att markhöjden genomgående är den samma. Detta betyder att vi vill att "Snabba stråket" ska ha samma markhöjd som Nils Ericson Terminalen och nya Station Centralen.

Yttrande granskning 2:

Sedan den 1 januari 2019 ingår Västtrafiks infraavdelning i Västfastigheter. Detta innebär att i planbeskrivningen ska Västtrafik i de flesta fall ersättas med Västfastigheter.

Det är nödvändigt att planen medger att busstrafiken på Nils Ericson terminalen kan fungera så bra som möjligt. Västtrafik förutsätter därför att planen inte begränsa flödena i anslutning till in- och utfarter till Nils Ericson Terminalen. Exempelvis står det i planbeskrivningen att det kommer att vara separerade in- och utfarter för terminalen i norr. Detta anser Västtrafik ger de bästa förutsättningarna för busstrafiken på terminalen.

Kommentar:

Kopplingarna utifrån tillgänglighetssynpunkt mellan Nils Ericsson terminalen och nya Station Centralen studeras och säkerställs vidare under projektering. I detaljplanen styrs markhöjderna utifrån översvänningskravnivåer så att tillgänglighet av utryckningsfordon och färdigt golvnivå i byggnaderna säkerställs.

Planbeskrivningen ändras gällande Västfastigheter.

Övriga synpunkter noteras.

24. Västfastigheter

Yttrande granskning 2:

I planbeskrivningen hänvisas i flera fall till Västtrafik. Sedan den 1 januari 2019 ingår Västtrafiks infraavdelning i Västfastigheter. Detta innebär att i planbeskrivningen skall Västtrafik i de flesta fall ersättas med Västfastigheter

Nämnda lösning under rubrik bebyggelse/området väster om mittuppgången, avseende separata in- och utfarter gällande operativ hantering och yteffektivitet, bör kompletteras med att lösning för hantering av bussar på terminalen utgör en förutsättning som även ges i en tävling. Trafikeringsfunktionen förutsätts vara tillgodosedd till fullo enligt Västtrafiks behov.

Som fastighetsrättslig konsekvens vill vi göra tillägg beträffande Gullbergsvass 17:1, Gullbergsvass 703:7 och Gullbergsvass 703:44. Del av fastighet för ny mittuppgångsbyggnad kan komma att regleras till Gullbergsvass 17:1, text i planbeskrivning utesluter inte detta men bör noteras.

Kommentar:

Planbeskrivningen ändras gällande Västfastigheter samt görs tillägg om tävlingsförutsättning samt fastighetsrättsliga konsekvenser.

Sakägare

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

Jernhusen, Göteborgs kommun (Fastighetskontoret), Trafikverket, Västtrafik och Älvstranden Utvecklings yttranden återfinns under rubrikerna Kommunala nämnder och bolag med flera, respektive Statliga och regionala myndigheter med flera.

25. KB Bastiljen nr 1

Yttrande granskning 1:

Påpekar att fastighet Gullbergsvass 703:58 kommer att få begränsad användning på grund av planförslaget. Idag hyrs fastigheten ut till Göteborgs Spårvägar Buss AB och ISS Facility Services AB. Uppställningsplats för bussar, kontor, garage, verkstad samt miljöstation finns på fastigheten. Mycket trafik sker under dygnet till och från fastigheten. Dagens verksamhet ses som omöjlig att fortsätta, och ingen annan användning ses som möjlig att bedriva på fastigheten. Därför anses Fastighetsaktiebolaget Tornstaden lida skada genom dotterbolaget KB Bastiljen nr 1.

Yttrande granskning 2:

- Planområdet har inte samma utbredning på plankartan som på illustrationsplanen
- Planerad ned/uppfart i öster får inte begränsa möjligheterna till angoring av vår fastighet. Planbeskrivningen är inte tydlig med hur tillgängligheten till fastigheten ska lösas.
- Lägsta föreskriven höjd över nollplanet för allmän plats LOKALGATA är +2,6. Vår fastighet ligger på +1,8 meter över nollplanet. Hur tas höjdskillnaden upp? Och vilken påverkan har detta på översvämningrisker? Framgår ej specifik påverkan enligt er handling Översvämningrisker dat 2015-08-06.
- Hur väntas ventilationsanläggningen vid östra uppgången utformas? Det är av yttersta vikt att den utformas på ett tilltalande sätt och inte påverkar vår fastighet eller våra hyresgäster eller framtida hyresgäster i något avseende. Hänsyn till utformning, ljud, ev utsläpp mm skall beaktas.
- Saknas detaljutformning för hur nordöstraparken skall utformas Torg 1 samt Torg 2.
- Vi noterar att bullernivån för våra hyresgäster försämras avsevärt och undrar över vilka åtgärder som kommer att vidtas.
- Som direkt berörd fastighetsägare har vi noterat framtida planer gällande Bangårdsförbindelsen som passerar vår fastighet. Vi har inte erhållit någon information och förutsätter att kontakt tas av staden i god tid innan ytterligare planarbete startat för berörd detaljplan.
- Vi vidhåller tidigare lämnade synpunkter att detaljplanen har negativ påverkan på vår fastighet och kommer att innebära begränsad användning, som detaljplanen är utformad anser vi att vi lider skada.
- Vi Noterar särskilt att det saknas en helhetsbild mellan den här detaljplanen samt kommande detaljplan och att staden informerar oss genom dialog innan en detaljplan antas. Vi förbehåller oss rätten att yttra oss över kommande förslag och detaljplanarbete etc.

Ämnar lämna ytterligare kommentar med anledning av den information de erhöll på det dialogmöte vi var kallade till hos stadsbyggnadskontoret den 2019-02-28. Vi kan inte acceptera att planområdet utformas på sätt som det nu har framställts innan det är klarlagt var bangårdsförbindelsen kommer att anslutas. Som det är idag är bangårdsförbindelsen illustrerad med anslutning via rondell på vår fastighet. I det material Program från 2009 som ni hänvisade till vid vårt möte finns ingen

bangårdsförbindelse över vår fastighet, bilaga 2. Vi förslår därför ny sträckning på Bangårdsförbindelsen, Bilaga 1.

Vi vidhåller tidigare lämnade synpunkter att detaljplanen har negativ påverkan på vår fastighet och kommer att innebära begränsad användning, som detaljplanen är utformad och till följd av detta Bangårdsförbindelsens sträckning anser vi att vi lider skada. Vi förbehåller oss rätten att yttra oss över kommande förslag och detaljplanarbete.

Kommentar:

Synpunkten noteras, Stadsbyggnadskontoret delar inte bilden av att fastighet Gullbergsvass 703:58 lider skada till följd av planförslaget Fastigheten ligger utanför planområdet och tillgängligheten påverkas inte av aktuell detaljplan. Under stadens kommande utveckling i Gullbergsvass de närmsta årtiondena kan fastigheten komma att påverkas och dialog kommer att föras med Tornstaden.

Illustrationskartan har uppdaterats.

I utredning av översvämningsrisker daterad 2018-09-24 framgår att detaljplanens utformning inte innebär någon förändrad situation för och bedöms inte påverka framkomligheten till fastigheten. Höjdsättning mm studeras i detalj inför genomförandet.

Trafikverket har tagit fram ett gestaltungsprogram som bland annat behandlar de tekniska anläggningar och servicetunnelmynningar som syns ovan mark utanför stationslägena, däribland ventilationsanläggningar. övergripande mål med gestaltungsprogrammet är bland annat att gestaltning ska ske med omsorg och integreras i stadsmiljön i samverkan med Göteborgs Stad och Västtrafik. Ventilationsanläggningarna som hänvisas till är till för tryckutjämning och reglerar trycket i tunneln och bedöms inte ge någon betydande påverkan gällande ljud och luft.

Ett kvalitetsprogram för stationerna för Västlänken har tagits fram samt ett kvalitetsprogram specifikt för Station Centralen liksom ett gestaltungsprogram för att säkerställa en övergripande hög kvalitet och ambitionsnivå för fortsatt planering, utformning och projektering för de allmänna platserna och Västlänkens möte med staden.

Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka omkringliggande områden betydligt ur bullersynpunkt. Trafiken bedöms inte öka men omfördelas något genom planförslaget. Bostadsbebyggelse finns inte idag i detaljplanens närhet. Se även de tematiska svaren om Västlänken gällande buller och vibrationer.

Denna detaljplan (detaljplan för Västlänken station Centralen) reglerar inte att en bangårdsförbindelse ska uppföras och det område som detaljplanen avser är oberoende av bangårdsförbindelsens genomförande. En förbindelse över bangården presenterades i program från 2009 som en länk för att avlasta Drottningtorget och Nils Ericsonsplatsen från genomgående biltrafik och att koppla City till utvecklingen av Resecentrum och Gullbergsvass. Ett program är rådgivande och inte juridiskt bindande. I stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet från maj 2016 presenteras en struktur för området med bangårdsviadukten i annat läge. I Fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg (samrådshandling 2018) står det att läsa att framtida möjlighet att bygga över bangården behöver utredas vidare och tas ställning till i kommande detaljplan för bangårdsviadukten.

Beslut finns från Kommunfullmäktige 2010-05-06 om att ge byggnadsnämnden i uppdrag att utarbeta detaljplan för en bangårdsförbindelse i form av en viadukt. Just nu arbetar Staden

med att se över alternativa sträckningar för bangårdsviadukten, samordna lösningsalternativen med de andra stora projekten i omgivningen och till de planer som Staden har för framtiden. Slutligt läge utreds och fastslås i kommande detaljplan där Tornstaden som fastighetsägare kommer att vara en samrådspart.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

26. Idrottsföreningen Järnvägens fritidsförening (Klubbhuset Sporthall)

Yttrande granskning 1:

Idrottsföreningen Järnvägens fritidsförening har skött och drivit sporthallen sedan 2001 och ifrågasätter att sporthallen ska rivras. Poängterar besöks- och evenemangsfrekvens, besöksantal samt att nordens största modelljärnväg finns i samma byggnad.

Till yttrandet bifogas även ett brev som föreningen har fått av Fontänhuset Göteborg som beskriver hur mycket samarbetet med Klubbhuset Sporthall är värdefull och har positiv effekt för deras medlemmar.

I yttrandet bifogades också Klubbhuset Sporthalls veckoschema.

Kommentar:

Uppsägning av hyresgäster i idrottshallen har skett till följd av markarbeten kopplade till Västlänken vilket reglerats i avtal mellan Trafikverket och Älvstranden genom Fastighets AB Raila och idrottshallen har numera rivits utifrån överenskommelse i avtalet.

Stadsbyggnadskontoret delar bilden av att sporthallen fyller flera viktiga funktioner. Avsikten är att möjliggöra motsvarande verksamhet i närheten, dock ej inom aktuellt planområde. Idag finns ingen ny ersättningsplats för sporthallen. Det pågår arbete för nya idrottshallar inom kommunen som Idrotts- och föreningsnämnden ansvarar för. Modelljärnvägen har flyttat till nya lokaler på Lindholmen.

Övriga

27. Boende på Vitlinggatan Kurt G Larsson

Yttrande granskning 1:

Boende framför omfattande kritik mot hela projektet Västlänken, från den framtida bilanvändningen, användningen resurser i landet till den extrema olönsamheten. Ett antal alternativ inklusive kalkylerade kostnader räknas upp, som anses uppfylla minst lika stor nytta som Västlänken, till mindre kostnader och inom samma tid. Därutöver framhålls det mer omfattande alternativet Gårdalänken. Boende anser att Västlänken och därmed även detaljplanen för Station Centralen inte bör genomföras. En mer omfattande redovisning krävs av kostnadsbilden för både projekt Västlänken och detaljplanen för Station Centralen, då kostnaderna pekar på 32 miljarder kronor i 2009 års prisnivå.

Boende ifrågasätter realisering av detaljplanen Station Centralen under följande decennium. Vidare anser boende att den uppgrävda staden risker att förstoppa Göteborg under ett decennium på grund av många parallella projekt.

Boende menar att Västlänken kommer ge förlängda res- och gångtider jämfört med dagens situation för de flesta resande. Förlorad restid till följd av trafikomläggningar av spårtrafik

under byggtid kommer aldrig att tas igen. Tillgängligheten till området ska klargöras och antalet tillgängliga parkeringsplatser under och efter byggnation ska visas.

Boende framför kritik om påverkan under byggskedet, gällande bland annat hanteringen av massor, klimat- och miljöpåverkan samt hälsopåverkan, brist på samlad geologisk analys särskild skredrisken och flytten av Kombiterminalen.

Tågkapaciteten för antal resande i själva Centralen anses idag som tillräckligt med fyra spår, medan övriga stationer ger för låg kapacitet.

Angående kostnader och finansiering anser man i yttrandet att kostnaderna för sänkt effektivitet och nytta i samtliga trafiksystem är uppenbart stora under byggtid, men att dessa varken är uppskattade eller medräknade. I yttrandet ifrågasätts om medel finns för att täcka fördyringar som uppkommer, enligt yttrandet på 2-4 miljarder kronor. Boende undrar vem som ska betala stationshuset vid centralen.

Yttrande granskning 2:

Boende menar att dimensionerna för ökat resande är defensivt antagna, att parkeringsbehovet är otillräckligt samt att angöringen medför en omfattande rundkörning.

Vidare anser boende att det krävs en konkret, tidsatt och realiserbar insatsplan med konsekvenser fram till 2030 samt att alla luftmiljögränser även runt Centralen överskrids när Västlänken byggs.

Boende menar att det kvarstår utbetalningar för att realisera Västlänken samt att tillägg kan väntas för Göteborgs Stad och hänvisar till kostnaderna för station Haga. Boende menar även att kostnaderna för sänkt effektivitet och nytta i samtliga trafiksystem är uppenbart stora under byggtid, men fortfarande varken uppskattade eller medräknade.

Vidare att varje projekt visar på godtagbar geologisk säkerhet, men en samlad analys efterlyses för byggpåverkan i hela området kring Göta Älvs, Säveåns och Mölndalsåns delta krävs då skredrisken inte kan antas vara försumbar!

Kommentar:

För kommenterar angående alternativa lösningar, prognoser om resandeantal, restider och kapacitet, se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till projektet Västlänken. För kommentarer gällande trafik under byggtid och masshantering, se sammanfattningens Tematiska svar under rubrik påverkan under byggtid.

Realisering av detaljplanen Station Central regleras i genomförandeavtalet mellan Göteborgs Stad, Trafikverket och andra aktörer.

Kostnader för genomförandet av detaljplanen för Station Centralen ovan mark, såsom vem ska betala utbyggnad av stationshuset regleras i markanvisningsavtalet för mittuppgången. Aktuell detaljplan avser stadsutveckling i centralenområdet med två av Västlänkens uppgångar. Enligt de bedömningar som gjorts för detaljplanen förväntas detaljplanen totalt sett inte generera några tilläggs-kostnader utan på totalen innebära en inkomst för Göteborgs Stad. Aktuell detaljplan hanterar inte kostnadsunderlag för järnvägstunneln då den hanteras i andra processer. För mer information, se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till projektet Västlänken. I detaljplan för station Haga beror kostnaderna på att Göteborgs Stad vill upprusta stadsmiljön kring station Haga, skapa ny bytespunkt för kollektivtrafik och förbättra för gång och cykel. Detaljplanen och kostnaderna är fastställda i kommunfullmäktige.

Kombiterminalen kommer att flyttas, vid planens antagande finns ett undertecknat avtal om flytt mellan Trafikverket och Göteborgs Stad.

Tillgängligheten till området under byggtiden arbetas det kontinuerligt med och det pågår ett samarbete mellan inblandande parter för att lösa trafikfrågorna under byggtiden. Angöringsmöjligheten till Centralstationen är en prioriterad fråga.

Den befintliga parkering som finns inom planområdet som påverkas under byggtid behandlas av byggprojekt Västlänken. Antalet parkeringsplatser kommer att delvis minska under byggnationen men i den färdiga lösningen bedöms att behovet kopplat till Centralstationens funktion vara lika stort som innan byggnationen, vilket är cirka 500 platser. Av dessa bedöms 200-240 platser behövas i stationens direkta närhet. Det skall lösas såväl innanför men också utanför planområdet. Parkeringslösning efter utbyggnationen redovisas i PM-Parkering och angöring för bil för Centralstationen - målbild 2035 som är bifogat underlag till planhandlingar.

Anslutning med såväl bil och cykel som kollektivtrafik till stationen är viktig. Utgångspunkten har varit att en större andel av anslutningsresorna än idag ska ske med cykel och kollektivtrafik. Förslaget är därför att utöka cykelparkeringen samtidigt som det med fler resenärer är svårt att minska antalet bilplatser, varför förslaget är att behålla samma antal bilplatser, vilket innebär färre per resenär.

För detaljplanen har utredningar för relevans av förslaget gällande bland annat luft och geoteknik tagits fram för att bedöma detaljplanens lämplighet. Påverkan under byggtid hanteras i miljödomen där krav på utsläppsnivåer regleras.

I övrigt noteras synpunkterna.

28. Skönhetsfabriken, Stampgatan 4

Yttrande granskning 1:

Anser att anläggandet av stationen skapar orimligt stora olägenheter i form av trafikpåverkan med mera som inte står i proportion till nyttan. Förbehåller sig rätten att komplettera yttrandet senare.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna, se kommentar till yttrande 23 och de tematiska svaren. Formellt hanteras påverkan under byggtiden av Trafikverkets järnvägsplan med tillhörande miljöprövning.

29. Byggnadsbolaget Curt Lundahl & co AB

Yttrande granskning 1:

Detaljplanen uppges upprättad enligt PBL. Planen som avser att bland annat möjliggöra omfattande markarbeten saknar angivelse om stor försiktighet av arbeten som planen avser att tillgodose.

Yttrande Granskning 2:

Bolaget har efter genomgång av förslaget till detaljplan inget att erinra mot de ändringar som föreslagits i bilaga 1.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna, se kommentar till yttrande 23 och de tematiska svaren. Försiktighet och hänsyn hanteras i första hand i kommande processer och andra lagrum.

30. Anonym

Yttrande granskning 1:

Ställer sig positiv till förslaget.

Kommentar:

Noterat.

31. Boende utan angiven adress

Yttrande granskning 1:

Är negativt inställd till att göra en tågtunnel i lera samt att projektet bedöms som ett slöseri med skattemedel.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna, se kommentar till yttrande 23 och de tematiska svaren.

32. Boende utan angiven adress

Yttrande granskning 1:

Anser att projektet icke är önskvärt och påpekar missnöje med politiska partiers agerande.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna, se kommentar till yttrande 23 och de tematiska svaren.

33. Boende på Studiegången

Yttrande granskning 1:

Uttrycker sig negativt kring projekt Västlänken, ekonomi och politisk agerande.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna, se kommentar till yttrande 23 och de tematiska svaren.

34. Boende på Blodboksgatan

Yttrande granskning 1:

Anser att projektet Västlänken borde ha stoppats för länge sedan och är missnöjd med användningen av skattemedel.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna, se kommentar till yttrande 23 och de tematiska svaren.

35. Boende på Kvarnbergsgatan

Yttrande granskning 1:

Anser att projektet är slöseri med skattemedel, samt påpekar att begränsad framkomlighet med bil och färre parkeringsplatser drabbar området negativt. Hävdar att transportfartyg är de stora miljöbovarna och att bilister straffas oskyldigt.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna, se kommentar till yttrande 23 och de tematiska svaren.

36. Swedegas AB

Yttrande granskning 2:

Swedegas har inte någon högtrycksledning eller planerad utbyggnad för energigas i anslutning till planområdet, därav har Swedegas inget att erinra mot detaljplaneförslaget.

Kommentar:

Noterat.

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning. Revideringarna avser ändringar gjorda efter granskning 2 och redovisas nedan. Ändringar gjorda efter granskning 1 som föranledde en ny granskning av detaljplanen redovisas i bilaga 2.

- Utöver redaktionella ändringar har plankartan ändrats gällande
 - Planbestämmelse n₁ om träd som berörs ska flyttas eller ersättas utgår då träden redan påverkats. Skyddsvärda träd ska ersättas på annan plats.
 - Planbestämmelse n₂ om bevarande av träd förtydligas med att gälla inte bara under genomförandetiden samt läggs till att riskträd får ersättas.
 - Planbestämmelse v₈ som möjliggör ramp till cykelparkeringsgarage tas bort från plankartan då funktionen avses lösas utanför planområdet. Därmed minskas också berörd kvartersmark något och infogas i allmän plats.
 - Planbestämmelse x₁ för allmän gångpassage utgår och ersätts med bestämmelse v₈ om gångpassage genom östra kvarteret.
 - Bestämmelse om antal våningar justeras till att utöver största antal våningar får takterrass uppföras som ska vara indragen med minst 1,5 meter från fasadliv för att inte påverka omgivningen.
 - Planbestämmelse om inspektionslucka tydliggörs med att ledningar inte får anläggas inom området samt att luckan får beläggas med asfalt.
 - Planbestämmelse om utfart justeras. Infart kan inte regleras utan beskrivs i planbeskrivningen. Detsamma gäller sikttriangler vilket säkerställs vid bygglov.
 - Upplysning om risk för urspårning av tåg från uppställningsspåren utgår då fördjupad riskbedömning gjorts och risk inte bedöms föreligga.

- Upplysning om riskhantering kopplat till särskild beaktning vid byggnation ovan järnvägstunnel och i anslutning till tåg och godstrafik utgår då beskrivning om hur riskerna hanteras klargjorts och redovisas i planbeskrivningen
- Utöver redaktionella ändringar har planbeskrivningen förtydligats gällande
 - Ovan beskrivna ändringar i plankartan
 - Fördjupad bedömning om risk för urspårning från uppställningsspåren
 - Beskrivning av översvämningssäkring för Västlänken
 - Uppdaterad beskrivning av naturmiljö
 - Förtydligande om entresolplan

Arvid Törnqvist
Planchef

Frida Kjäll
Planarkitekt

Bilagor

- ***Bilaga 1 - Lista över samrådsrets***
- ***Bilaga 2 – Ändringar efter granskning 1***
- ***Bilaga 3 - Länsstyrelsens yttranden***

Bilaga 1 – Lista över samrådsrets

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Hamn AB
Göteborgs Stads Parkerings AB
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretslopp och Vatten
Kulturnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnde
Räddningstjänsten Storgöteborg
Social resursförvaltning
Stadsdelsnämnden i Centrum
Stadsledningskontoret
Lokalsekretariatet
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Jernhusen AB, Region Väst
Lantmäterimyndigheten
Polismyndigheten
Länsstyrelsen
PostNord Produktion VO Göteborg
Skanova Nätplanering D3N
Svenska Kraftnät
Statens Geotekniska institut
Trafikverket
Vattenfall Eldistribution AB
Västrafik AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt
Funktionsrätt Göteborg
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Swedegas
Svensk Handel

Bilaga 2. Ändringar efter granskning 1

Nedan sammanfattas de viktigaste ändringarna (1-9) som medförde att planförslaget ställdes ut på en ny granskning (därefter följer en mer detaljerad lista över ändringar efter granskning 1):

1. Byggrätt för ventilation i park utökas samt innefattar nödutrymning.
2. Byggrätten för mittuppgången utökas för att underlätta drift och skötsel av allmän plats respektive kvartersmark och möjliggöra att ventilationsanläggningar kan integreras i byggnaden. Utkragning av fasad på norra sidan tillåts över allmän plats.
3. Ramp till cykelgarage möjliggörs inom planområdet för att tillgodose del av Centralstationens behov av cykelparkering i garage under Nils Ericson Terminalen. Kvartersmark utökas för att möjliggöra för ramp ned till garaget.
4. Parkeringsgarage tillåts under allmän plats ovan tunnel och ersätter bestämmelse om tillfällig parkering inom byggrätt. Parkeringen avser att tillgodose del av Centralstationens behov för korttidsparkering. Nedfart till parkeringsgaraget möjliggörs inom allmän plats torg samt inom fastighet för järnvägsanläggning.
5. Utkragning av del av fasad för norra sidan på östra byggrätten tillåts över allmän plats. Samtidigt skärps planbestämmelse för tillåten utkravning för södra fasaden.
6. Högre byggnadshöjd tillåts för att åstadkomma ändamålsenliga våningar på grund av skillnader i marknivå i park respektive gata.
7. Byggrätt för kvartersmark under allmän plats park medges (befintligt skyddsrum)
8. Planområdesgränsen har minskats för att inte påverka uppställningsspåren i sydöstra delen av planområdet.
9. Inspektionsslucka för järnvägsanläggning tillåts under allmän plats huvudgata.

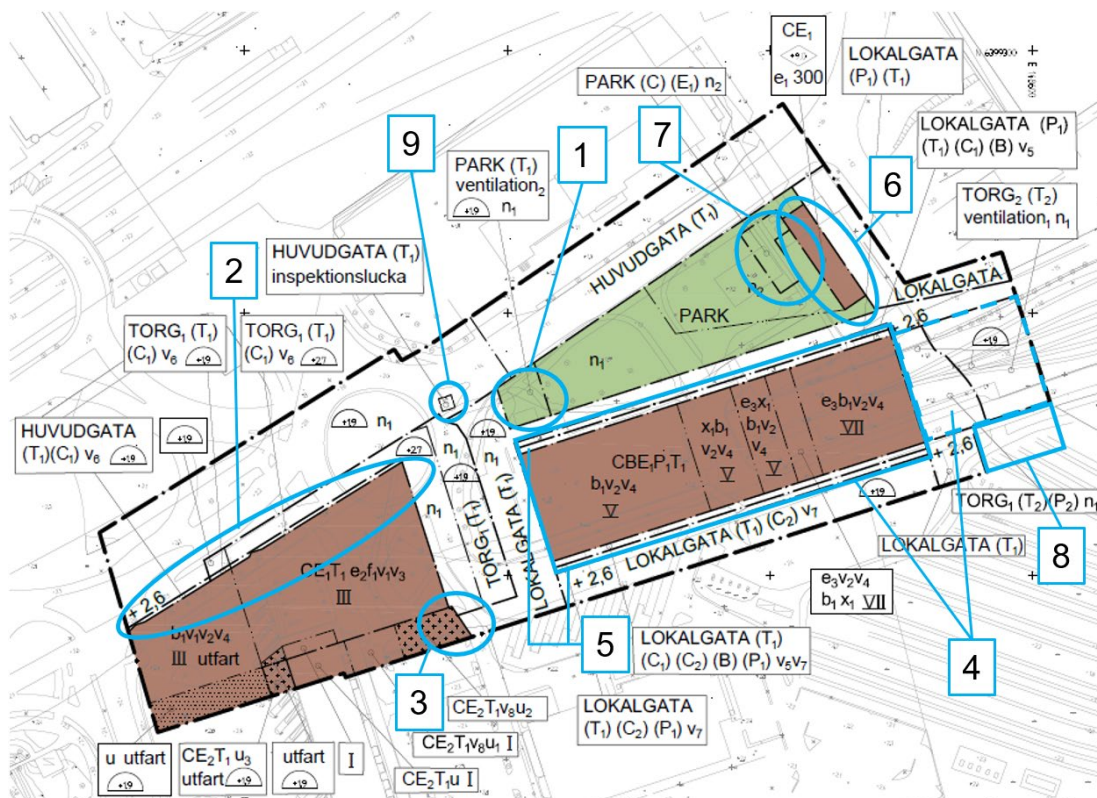


Bild: Förändringar nummerade 1-9.

Detaljerad lista ändringar efter granskning 1

Planbestämmelser

Ändringar i planbestämmelserna, sett från vänster till höger i bestämmelsekolumnerna. Ändringarna avser även justeringar i plankartan på aktuellt ställe pga. att planbestämmelserna tillkommer, utgår, justeras i namn. Utöver detta har redaktionella ändringar gjorts.

- Planbestämmelsens beteckning för torg har döpts om till TORG₁ respektive TORG₂. För TORG₂ har bestämmelsen kompletterats med att ramp till parkeringsgarage tillåts
- Planbestämmelse (B) ovan allmän plats LOKALGATA har tillkommit.
- Planbestämmelse (C) under allmän plats PARK har tillkommit.
- Planbestämmelse (C₁) ovan allmän plats LOKALGATA har tillkommit.
- Tidigare planbestämmelse (C₁) justeras till (C₂) och tydliggörs till att gångförbindelse ovan mark tillåts.
- Planbestämmelse (E₁) under allmän plats PARK har tillkommit.
- Planbestämmelse (E₂) som möjliggör bildning av fastighet för ledningskulvert under mark har tillkommit.
- Planbestämmelse för tillfällig parkering utgår från plankartan.
- Planbestämmelse P₁ om permanent parkering mellan tunneln och kvartersmark införs på plankartan.
- Planbestämmelse (P₁) om permanent parkering under allmän plats ovanför tågtunnel införs på plankartan.
- Planbestämmelse (P₂) om att nedfart till parkeringsgarage tillåts under allmän plats införs på plankartan.
- Planbestämmelse (T₂) om järnvägstrafik under allmän plats där nedfart till parkeringsgarage tillåts har tillkommit.
- Planbestämmelse om att inspektionsslucka för järnvägstrafik med åtkomst från marknivå får anläggas har tillkommit.
- Planbestämmelse ventilation₂ ändras så att ventilationsanläggning och nödutrymning för järnvägstrafik får anläggas om högst 80 kvm med högsta totalhöjd högst + 6 m ovan nollplanet. Fasadmateriell, annan byggnadsform, påbyggnader mm som bidrar till den gestaltningsmässiga utformningen av byggnaden tillåts utöver angiven byggrätt till maximalt sammanlagt 100 kvm.
- Planbestämmelse för lägsta föreskrivna höjd över nollplanet har tillkommit för att säkerställa framkomligheten på gator utifrån att säkra för översvämning.
- Planbestämmelse u₁ om att byggnad får uppföras om underjordiska ledningar är åtkomliga har tillkommit.
- Planbestämmelse u₂ om att skärmtak får uppföras om underjordiska ledningar är åtkomliga har tillkommit.
- Planbestämmelse u₃ om att ledningar inte ska vara åtkomliga inom byggnad har tillkommit.
- Planbestämmelse b₁ omformuleras så att minst 50 % av tak eller fasadyta ska utformas med växlighet så som gröna tak och väggar.
- Planbestämmelse v₁ om att entresolplan tillåts har tillkommit.

- Tidigare planbestämmelse v₂ blir v₄ och omformuleras till minst 50 % av fasadlängd som vetter mot allmän plats ska avlokalyta för handel, service och andra publika verksamheter (aktiv bottenvåning), med direkt entré från allmän plats.
- Planbestämmelse v₅ att fasad får kraga ut från och med tredje våningen över allmän plats med maximalt 2,5 m och maximalt med 50 % av fasadens yta har tillkommit.
- Planbestämmelse v₆ att fasad får kraga ut från och med andra våningen över allmän plats med maximalt 1,5 m har tillkommit.
- Planbestämmelse v₈ om att ramp till cykelparkeringsgarage får anordnas har tillkommit
- Tidigare planbestämmelse v₅ om lägsta våningshöjd från andra våningen är 3,5 m utgår från plankartan.
- Tidigare planbestämmelse v₆ om tillfällig parkering utgår från plankartan.
- Planbestämmelser som reglerar trafikbuller har ändrats till gällande förordning.
- Upplysning om gällande riktlinjer för vibrationer har blivit en planbestämmelse.
- Upplysning om att byggnation, anläggningar och andra markåtgärder ovanpå tunneltak inte ska skada eller påverka tunnelanläggningen negativt och ska regleras i avtal med Trafikverket har tillkommit
- Upplysning om att avtal ska följas avseende risk för urspårning av tåg från uppställningsspåren har tillkommit.

Ändringar i plankartan avseende framförallt justerade gränser, användning och egenskaper, utöver redaktionella ändringar så som ordningsföljd och layout på bestämmelser.

- Plangräsen justeras så att planområdet minskar för uppställningsspåret i sydöstra delen.
- Användning för kvartersmark till mittuppgången utökas
- Utkragning av fasad för mittuppgången tillåts i norr (C₁) och (T₁).
- Planbestämmelse teknisk anläggning E₁ tilläggs till byggrätten för mittuppgången.
- Planbestämmelse v₁ införs om entresolplan
- v₈ som möjliggör för cykelramp införs och kvartersmarken utökas.
- Gräns för u-området inom byggrätt för mittuppgången har justerats utifrån tunnelgräns samt har E₂, u₁, u₂ och u₃ tillkommit (Principskiss införs)
- Användning för kvartersmark (C) och (E₁) gällande befintligt skyddsrum under allmänplats PARK införs).
- Planbestämmelsen om högsta byggnadshöjd justeras till 9 meter.
- Planbestämmelsen P₁, (P₁), (P₂) och TORG₂ införs för att möjliggöra parkeringsgarage och ramp till parkeringsgarage (Principskiss införs)
- Planbestämmelsen [P] för tillfällig parkering har tagits bort.
- Användning som tillåter utkragning av kvartersmark av norra och södra fasaden av östra uppgången ovan allmän plats införs, (B) och (C₁).
- Principskiss till planbestämmelser v₇ har införts
- Planbestämmelsen om lägsta marknivå för allmänplats +2,6 meter införs.
- Egenskapsgräns för ventilation₁ inom allmänplats justeras.

- Egenskapsgräns för ventilation₂ i parken justeras och blir användningsgräns.
- Linje för järnvägsanläggning i PARK tas bort (längsgående väster-öster i södra delen)
- Användningsgräns med utformningsbestämmelse för inspektionsslucka införs.
- Ett område med högsta nivå för järnvägstrafik på + 2,7 meter har tagits bort från allmän plats HUVUDGATA

Planbeskrivning

- Planbeskrivningen kompletteras med en ny del om buller.
- Planbeskrivningen kompletteras med en ny del om risk/farligt gods.
- Planbeskrivningen kompletteras med en ny del om stomljud och vibrationer.
- Planbeskrivningen kompletteras med ny del om översvämning
- Planbeskrivningen kompletteras med ny del om dagvatten
- Planbeskrivningen kompletteras med ny del om parkering
- Planbeskrivningen i övrigt har kompletterats och justerats i mindre utsträckning i syfte att förtydliga beskrivningar och ställningstaganden.

Utredningar och övriga handlingar

- En utredning av buller från verksamheter har tagits fram och kompletterar planhandlingarna samt bilaga med alternativ utformning.
- Trafikbullerutredningen med bilaga alternativ utformning har kompletterats och uppdaterats.
- En bedömning av samlade omgivningspåverkan av buller från verksamhet och trafikbuller dag, kväll och natt har tagits fram.
- Ett kompletterande scenario gällande trafikbuller har tagits fram med bedömning av samlade omgivningspåverkan från buller
- En dagvattenutredning för detaljplaner i centralenområdet har tagits fram.
- En utredning för översvämningensrisker har tagits fram.
- Ett PM-Parkering och angöring för bil för Centralstationen - målbild 2035 är framtaget.



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Anna Hendén Wedin
Planarkitekt
010-224 43 65
anna.henden.wedin@lansstyrelse
n.se

Yttrande
2019-01-29

Diarienummer
402-1130-2019

Sida
1(3)

Göteborgs stad
Stadsbyggnadskontoret
Box 2554
403 17 Göteborg

Granskningsyttrande 2 över förslag till detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning, inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborgs stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade januari 2019 för samråd enligt 5 kap 22 § 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 hur projekt Västlänken med dess uppgångar kan planeras och utformas. Förslaget på stationsområdet omfattar även anläggandet av en blandstad. Länsstyrelsen yttrande sig senast i granskningen 2016-10-20. Därefter har en rad avstämningsmöten skett med Göteborgs Stad i olika sakfrågor. Två frågor kvarstår dock att hantera och det är ett klargörande och eventuellt säkerställande av översvämningsfrågan i förhållande till Västlänkens krav samt ett säkerställande av hur ni löser frågan om skydd mot urspärning.

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, översvämningsfrågan 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§

Hälsa och säkerhet

Översvämningsfrågan

En ny utredning av översvämningsrisker har tagits fram. Med föreslagna åtgärder som anges i utredningen så uppfylls stadens riktlinjer kring översvämningshantering enligt TTÖP.

Vi tolkar det som att inga av de föreslagna ändringarna för möjliggörandet av underjordsanläggningar har några kopplingar till Västlänkens anläggning och därför inte omfattas av dess krav på översvämningssäkring. Om så inte är fallet och dessa delar inte ryms inom järnvägsplanen för Västlänken behöver de säkras mot risk för översvämningsfrågan enligt Västlänkens krav. Ni

behöver klargöra frågan och ett eventuellt säkerställande av översvämningsfrågan kan krävas.

Urspårning

Det finns ingen planbestämmelse på kartan som reglerar skydd mot urspårning av tåg. En upplysning finns som anger att avtal avseende risk för urspårning ska följas. Avtalet behöver finnas möjligt för granskning vid antagandet av planen.

Råd enligt 2 kap. PBL

Upplysning på plankartan-risk

I förra granskningsskedet kommenterade vi den upplysning som fanns på plankartan kring risker: *byggnation ovan tunnel och i anslutning till tåg och godstrafik kräver särskild beaktning avseende risker och riskhantering i enlighet med utförda utredningar och utfärdade rekommendationer*. Denna formulering finns fortfarande kvar på plankartan som en upplysning.

Vi ansåg att ni behövde gå igenom riskutredningen och bedöma vilka åtgärder som var aktuella att ta hänsyn till och hantera. De olika sakfrågorna som tas upp i riskutredningen har nu hanterats var för sig och under arbetets gång stämts av med Länsstyrelsen. Beskrivning av hur riskerna hanteras finns i planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser därför att upplysningen på plankartan kan tas bort om det inte är så att ni syftar på något övrigt från riskutredningen som behöver hanteras.

Dimensionering av byggnader ovanpå tunneln har stämts av med Trafikverket varför Länsstyrelsen inte har några invändningar i den frågan längre. Kombiterminalen har flyttats och farligt gods är då inte längre någon fråga att hantera i planen. Vidare har ni redovisat att det finns utrymme för räddningsfordon och flera andra frågor har klargjorts avseende riskerna. Länsstyrelsen har därför inga kvarstående synpunkter förutom översvämningsfrågan.

Riksintresse kommunikation- kombiterminalen

Riksintresset kombiterminalen har avvecklats från platsen och har omlokaliseras till Göteborgs Hamn. Därför har vi inga synpunkter kring denna fråga längre.

Riksintresse kommunikation, Göteborgs Central

Planen förutsätter inte att uppställningsspåren flyttas. Därför utgår denna synpunkt.

Förorenad mark, buller, vibrationer och stomljud

Ni har sedan samrådet justerat trafikprognoser och motiverat det prognosår som ligger till grund för utredningar om buller, vibrationer och stomljud. Ni har också infört en planbestämmelse avseende att vibrationer i byggnad inte får överskrida 0,4 mm/s vägd RMS. Ni har också genomfört ytterligare provtagningar och en riskbedömning av den förorenade marken. Därmed anser vi att frågorna är avklarade.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskydd

Länsstyrelsen konstaterar att det finns två alléer utmed vägområdet förbi Bergslagsparken. Området där alléerna växer ingår i sin helhet i vägplanen för E45 Lilla bommen – Marieholm och då gäller undantagen enligt 7 kap 11 a § miljöbalken. Det vill säga att förbuden i 11 § andra stycket inte gäller byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen (1971:94).

I detta ärende har utvecklingsledare Christina Gustafsson beslutat och planarkitekt Anna Hendén Wedin varit föredragande. I den slutliga handläggningen har även enheten för skydd och säkerhet, miljöavdelningen, vattenavledningen, naturavdelningen och kulturmiljöenheten medverkat.

Christina Gustafsson

Anna Hendén Wedin

Kopia till:
SGI,
Trafikverket



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Anna Hendén
Planarkitekt
010-2244365
anna.henden@lansstyrelsen.se

Yttrande
2016-10-20

Diarienummer
402-30011-2016

Sida
1(6)

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se

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

Handlingar daterade 2016-06-21 för samråd enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen i sitt nuvarande utförande inte kan accepteras och därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Planen 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 ett stadsutvecklingsperspektiv. Planen har delvis förändrats efter samrådet men Länsstyrelsen anser att lämpligheten för bostäder inte är klarlagd i planen. Bullerfrågan är inte tillräckligt utredd, åtgärder mot vibrationer måste säkerställas, förorenad mark utredas och riskfrågan måste hanteras ur flera aspekter.

Riksintresset kombiterminalens omlokalisering är inte säkerställd ännu och uppställningsspåren måste hanteras genom ett säkerställande av att deras förkortning är genomförbar.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap 10§

Länsstyrelsen befarar att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt med avseende på kombiterminalen och uppställningsspåren.
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion med avseende på buller, farligt gods, tågurspärning, översvämning, byggnaders riskdimensionering, förorenad mark och vibrationer.

Synpunkter på granskningshandlingen

Riksintressen

Riksintresse för kommunikation, Kombiterminalen

Planförslaget har en stor påverkan på riksintresset Kombiterminalen. En omlokalisering av Kombiterminalen det enda alternativet för att säkra dess funktion. Ett säkerställande av kombiterminalens funktion är därför nödvändigt innan planen antas.

Riksintresse för kommunikation, 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. Spåren behöver förkortas, vilket behöver säkerställas och riskfrågan behöver lösas. Länsstyrelsen har med nuvarande information svårt att se att det är möjligt att säkerställa en flytt av uppställningsspåren genom avtal och därmed bortse från konsekvenser på och från uppställningsspåren inom ramen för detaljplanen.

Riksintresse för kulturmiljövård

Länsstyrelsens gjorde i yttrandet inför prövning av järnvägsplan för Västlänken 2015-08-26 (Dnr 343-20081.2015) bedömningen att riksintresset för kulturmiljövård kommer att skadas påtagligt genom ett genomförande av projektet Västlänken. I en avvägning mellan riksintresset för kommunikation och riksintresset för kulturmiljövård bedömde Länsstyrelsen att riksintresset för kommunikation ska ges företräde. Aktuell detaljplans påverkan på riksintresset för kulturmiljövård får anses vara en kumulativ effekt av järnvägsplanens påverkan. Länsstyrelsen anser dock att Göteborgs Stad i aktuell detaljplan har minimerat skadan på riksintresset för kulturmiljövård genom att skydda träd i en del av parken och ersätta eller flytta träd i den andra delen av parken.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Förutsättningar för utredningar

Det är viktigt att utredningar utgår från samtliga förutsättningar som finns på platsen när detaljplanen är genomförd och hanterar relevanta åtgärder för störningar och risker i planen. Exempel på förutsättningar är uppställningsspåren och bangårdsviadukten. Går inte omlokalisering/flytt av de riksintressen för kommunikation som nämns under rubriken *riksintressen* ovan att säkerställa behöver dessa vara förutsättningar i utredningar och tillhörande åtgärder behöver hanteras i planen.

Risker-övergripande

En riskutredning för Detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen samt Västlänkens station Centralen (WSP, 2015) har genomförts. Denna riskutredning behöver redovisas som en del av underlaget till planen, vilket inte har varit fallet. Göteborgs Stad behöver gå igenom riskutredningen och bedöma vilka åtgärder som hör till aktuell

detaljplan och hur de skyddsåtgärder som förutsätts ska hanteras. Plankartan reglerar inte de skyddsåtgärder som föreslås i riskutredningen. Om Göteborgs Stad gör bedömningen att någon av de föreslagna skyddsåtgärder inte är aktuella behöver det motiveras tydligt. Västlänkens tunnel dimensioneras för lastprofil c och kommer att klara ”normala” (enligt gällande regelverk) explosionslaster, påkörningar, brand osv. Ovanliggande byggnader behöver dimensioneras efter dessa förutsättningar. Risker avseende uppställningsspåren och bebyggelse ovanpå Västlänkens tunnel ska därför enligt Länsstyrelsens uppfattning hanteras i planen och ytterligare reglering på plankartan krävs. Kan inte omlokalisering av kombiterminalen säkerställas inom ramen för planen ska även dessa risker hanteras. Se vidare nedan rörande farligt gods, påkörning av tåg samt dimensionering av byggnader ovanpå tunneln.

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. Om Göteborgs Stad kan presentera ett säkerställande av omlokalisering av riksintresset Kombiterminalen så anser Länsstyrelsen att dessa risker inte behöver hanteras inom ramen för detaljplanen.

Påkörning av tåg

I anslutning till planområdet ligger Centralens och kombiterminalens spårområden. Risken för tågurspårning och kollision med byggnader är viktig att klargöra för att kunna bedöma om åtgärder är nödvändiga. Planen förutsätter att uppställningsspåren förkortas vilket behöver säkerställas inom ramen för planen.

Dimensionering av byggnader ovanpå tunneln

I riskutredningen har man tittat på ett brinnande tåg i tunneln. Då byggnation planeras ovan Västlänkens tak rekommenderas att särskilda riskanalyser genomförs vid konstruktion av bebyggelse ovan tunneln. Vi saknar beskrivning av de säkerhetskrav som behöver ställas på de byggnader som planen möjliggör ovan järnvägstunneln Västlänken liksom de nödvändiga planbestämmelser för riskreducerande åtgärder som behöver finnas på plankartan.

Översvämning

I PM Översvämning som hör till planhandlingarna beskrivs översvämningens risker ur ett framkomlighetsperspektiv. Där anges att planområdet löper risk att påverkas av översvämning i sådan omfattning att framkomligheten påverkas i området. Vid planering av framtida markanvändning krävs därför åtgärder för att säkerställa framkomlighet och genomföra skadebegränsande åtgärder.

På plankartan anges inte tillräckliga markhöjder för att hantera översvämningens frågan på kort- och medellång sikt. Säkerställande av

åtgärder utanför planområdet finns inte heller som underlag till planen. Översvämningsskyddet behöver hanteras och säkerställas. Länsstyrelsen anser att den beslutande nedsänkningen av E45 med tillhörande översvämningsskydd bör beaktas.

Förorenad mark

Länsstyrelsen framförde i samrådsyttrandet att ytterligare provtagningar och en riskbedömning behöver utföras innan planen kan antas. Slutsatserna ska redovisas i planhandlingarna (se yttrande 2014-12-10 dnr 402 35043-2014). I samrådsredogörelsen anger Göteborgs stad att kompletteringar gjorts av utredningen som rör förorenad mark, genom en rapport "Detaljplan för Västlänkens station centralen-bedömd förekomst av markföroreningar och dess påverkan på detaljplanens genomförande". Dessutom hänvisar Göteborgs Stad till masshanteringsplanen som Trafikverket tar fram för hela Västlänken. Trots detta så saknas det fortfarande en riskbedömning av förorenade områden enligt ovan i planbeskrivningen. Samtliga underlag som detaljplanen hänvisar till måste redovisas som underlag till planen.

Buller

En ny bullerutredning är genomförd men buller från bangården saknas i utredningen och rätt trafikmängder och prognosår behöver justeras (se Trafikverkets yttrande 2016-10-04). Om Göteborgs Stad anser att det inte är relevant att ta hänsyn till buller från bangården behöver en motivering till detta finnas med i planbeskrivningen. Den nya bullerutredningen visar att de tilltänkta byggnadsfasader får ekvivalenta och maximala ljudnivåer som överstiger gällande riktvärden. Om bostäder ska förläggas i dessa byggnader krävs tillämpning av tekniska lösningar för att hantera bullerproblematiken. Länsstyrelsen anser inte att inglasning närmare 75 % eller helt inglasade balkonger samt ljudskyddande vädringsfönster som består av en tilläggsruta med luftspalt eller dylikt är godtagbara alternativ. Länsstyrelsen befarar att kraftig inglasning på detta sätt försämrar kvalitén på luftgenomströmningen och därmed vädringens kvalitet. Förordningen uttrycker att riktvärdet 55 dBA ska klaras vid fasad och inte vid enstaka punkter innanför en kraftig inglasad balkong. En 100 % inglasad balkong är inte heller att betrakta som en fullgod uteplats.

Vibrationer och stomljud

På plankartan anges att riktvärdet 0,4 mm/s vägt RMS inte får överskridas som en upplysning, vilket behöver säkerställas i planen genom att bli en planbestämmelse.

Råd enligt 2 kap PBL

Räddningstjänsten

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

noterar att något yttrande från räddningstjänsten inte finns dokumenterat i samrådsredogörelsen.

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 fortsätter att föras mellan Göteborgs stad, Trafikverket och andra inblandade parter som exempelvis Jernhusen.

Luft

Länsstyrelsen noterar att halterna av NO₂ är höga generellt i området och att MKN riskerar att överskridas närmare E45 i anslutning till de nordvästra delarna av planområdet. Dock planeras inga bostäder i dessa byggnader. Länsstyrelsen anser dessutom att det är bra om placering av ventilationstorn görs så långt som möjligt ifrån bostäder och platser där folk uppehåller sig. MKN för partiklar beräknas inte att överskridas i närområdet, men luften från tornen bidrar till förhöjda halter och kan påverka hälsan negativt då det inte finns någon nedre gräns för negativ hälsopåverkan från partiklar.

Stomljud

Riktvärden för stomljud inomhus i bostäder bör korrigeras till 30dBA L_{max} (S) och 40 dBA L_{max} (S) för kontor.

Byggnation på tunnel

Länsstyrelsens vill framhålla Trafikverkets önskemål om att avtal skrivs som reglerar förutsättningar för byggnation på och intill Västlänkens anläggning.

Luftfart

Luftfartsverket ska tillfrågas såsom sakägare för infrastrukturutrustning (s.k. CNS). Generellt ska en Lokaliseringsbedömning (flyghinderanalys) göras vid etablering av byggnader eller byggnadsverk som överstiger 20 meter.

Miljömedicinsk bedömning

Länsstyrelsen föreslog att en samlad miljömedicinsk bedömning skulle göras till granskningskedet för att utreda lämpligheten för bostäder. Någon sådan har inte gjorts specifikt för planen utan hänvisnings sker till den övrigripande utredningen som gjordes för Västlänkens järnvägsplan vilken inte tar hänsyn till konsekvensen av fler bostäder vid Västlänkens station centralen.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Kulturmiljölagen

I samrådsyttrandet framförde Länsstyrelsen att 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. Länsstyrelsen vill också upplysa om att enligt 3 kap

KML krävs tillstånd för ändringar även inom skyddsområdet. Den trädrad som kommer att tas i anspråk för gatumark i planförslaget kräver ingen omprövning av byggnadsminnet som det står i planbeskrivningen på sid 47 men däremot en ansökan om ändring av byggnadsminne enligt kulturmiljölagen.

Miljöbalken

Länsstyrelsen konstaterar att en biotopskyddad almällé (objekt 2:159 i Naturmiljöutredning för Västlänken i Göteborg, Calluna 2013) ligger delvis inom den östligaste delen av planområdet. De aktuella träden ligger dock även inom område som omfattas av järnvägsplan för Västlänken och marken kommer att tas i anspråk för byggandet av densamma. För åtgärder som krävs för att bygga järnväg enligt fastställd järnvägsplan krävs ingen biotopskyddsdispens (7 kap 11 a § miljöbalken). Länsstyrelsen erinrar om att för det fall åtgärder vidtas som kan skada naturmiljön inom allén innan järnvägsplanen har fastställts krävs dispens från biotopskyddet.

Detta beslut har fattats av enhetschef Helena Carling efter föredragning av Anna Hendén. I den slutliga handläggningen har även Sven Arvidsson, naturavdelningen samt Jan Ottander, Lena Emanuelsson, Sigrid Häggbom, Robert Ernstsson, Patrik Jansson och Rebecka Thorwaldsdotter från Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg, deltagit.

Helena Carling

Anna Hendén

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2016-10-04

Kopia till:

Trafikverket

SGI

Länsstyrelsen/

Naturavdelningen, Sven Arvidsson

Miljöskyddsavdelningen, Robert Ernstsson

Samhällsavdelningen, Jan Ottander, Lena Emanuelsson, Patrik Jansson, Rebecka Thorwaldsdotter

Vattenavdelningen, Sigrid Häggbom