



LERUM  
*mer än du tror*

KS08.595

Detaljplan för del av fastigheten Lerum 20:4 m fl,  
Resecentrum, i Lerums kommun

Samrådsredogörelse - Granskningshandling

SEKTOR SAMHÄLLSBYGGNAD  
Planenheten  
2014-05-26



## Innehåll

<b>Hur samrådet har genomförts</b>	<b>5</b>
<b>Inkomna synpunkter och kommentarer</b>	<b>5</b>
1. Länsstyrelsen.....	5
Program för Lerums centrum.....	5
Länsstyrelsens samlade bedömning.....	5
Motiv för bedömningen.....	5
Behovsbedömning.....	8
2. Lantmäterimyndigheten.....	11
Plankarta med bestämmelser.....	11
Planbeskrivning.....	11
Fastighetsförteckning.....	11
Övriga statliga myndigheter.....	12
3. Telia Sonera AB.....	12
4. Statens geotekniska institut.....	12
5. Trafikverket.....	13
6. Västtrafik Göteborgsområdet AB.....	16
Berörd grannkommun.....	17
7. Partille kommun.....	17
Kommunala internremisser.....	17
8. Räddningstjänsten, Storgöteborg.....	17
Sakägare.....	18
9. Diligentia AB, ägare av fastigheten Torp 2:12.....	18
Intresseföreningar med flera.....	19
10. Lerums Naturskyddsförening.....	19
11. Lerums pensionärsförening PRO.....	21
12. Demensförening Lerum.....	21
13. Miljöpartiet de gröna, Lerums kommun.....	23
14. Studiecirkeln God Miljö i centrum.....	27
15. Hörselskadades förening.....	30
16. Lerums Bygdegille.....	31
Övriga.....	31
17. Elisabeth Sandén & Bertil Sandén, von Holtens väg.....	31
18. Björn H. Håkanson, Lilla Goråsvägen.....	33
19. Ewy och Lars Agelii, Godhemsbacken.....	33
20. Holger Mattsson, Samuel Bagges Väg.....	34
21. Josef Johansson, Bergsslingan.....	35
22. Markus Wahl.....	36
23. Sven Wolf.....	36
<b>Sammanfattning av synpunkter</b>	<b>38</b>
Kollektivtrafik, biltrafik, gång- och cykeltrafik.....	38
Risker med transporter av farligt gods.....	38
Föreslagen bebyggelse.....	40
Befintlig bebyggelse.....	40
Planhandlingar och planprocess.....	40
Övrigt.....	42

<b>Ändringar i planförslaget</b>	<b>43</b>
Ändringar föranledda av inkomna yttranden .....	43
Underlagsmaterial .....	43
Plankarta .....	43
Planbeskrivning .....	43
Övriga ändringar .....	44
Underlagsmaterial .....	44
Plankarta .....	44
Illustrationskarta .....	44
Planbeskrivning .....	44
 <b>Namnlista på dem som inte har fått sina synpunkter tillgodosedda och som är behöriga att föra talan mot detaljplanen</b>	<b>45</b>
Övriga som helt eller delvis inte har fått sina synpunkter tillgodosedda .....	45
 <b>Medverkande</b>	<b>46</b>

## Hur samrådet har genomförts

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt för samråd under tiden 20131017 – 20131114. Under samrådstiden har handlingarna även funnits uppsatta på KomIn, Kommunhusets entréplan, Bagges torg, Lerum och på kommunens webbplats. Lerums kommun bjöd in till öppet hus i Tingshuset 2013-10-23. Tjänstemän från sektor samhällsbyggnad och Västtrafik fanns på plats för att svara på frågor.

23 yttranden har kommit in under samrådstiden. Samtliga sammanfattas och kommenteras nedan.

## Inkomna synpunkter och kommentarer

### 1. Länsstyrelsen

Program för Lerums centrum

Länsstyrelsen har i tidigare yttrande 2006-10-16 över program för Lerums centrum uttryckt att:

- Länsstyrelsen ser positivt på att Lerums kommun planerar för utveckling och förtätning av centrumområdet för att öka dess trivsel och attraktivitet samt förbättra dess funktion som knutpunkt för service och kollektivtrafik.
- hänsyn till Västra Stambanan och E 20 (drift, underhåll, framtida utveckling mm) av riksintresse för kommunikationer måste beaktas/får inte påtagligt skadas
- med avseende på människors hälsa och säkerhet, måste risken för skred, bullerstörningar och olyckor med farligt gods följas upp i planarbetet.
- övriga synpunkter om bland annat tillgänglighetsfrågor finns

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen tillstyrker fortsatt planering, men ser att ett antal frågor måste klaras ut för att planen skall kunna accepteras enligt de prövningsgrunder som anges i 11 kap 10 § PBL. Frågorna rör riksintresse för kommunikationer (Västra Stambanan), risker med transport av farligt gods samt geoteknik.

Motiv för bedömningen

*Riksintresse kommunikationer Västra Stambanan (och E20)*

Länsstyrelsen ställer sig bakom de synpunkter som har framförts i yttrande från Trafikverket. Återstående frågor som måste lösas i förhållande till riksintresse för kommunikationer, järnväg, gäller framförallt utrymmesbehov för bussangöring för såväl

befintliga förhållanden, som i en framtid då Västra Stambanan ev. är utbyggd. Länsstyrelsen instämmer i nödvändigheten av att ett avtal med Trafikverket skall tas fram om genomförandefrågor, då det har bäring på lösningar för att tillgodose riksintresse kommunikationer.

Trafikverket kommenterar även det illustrerade p-huset, som dock inte ingår i denna detaljplan. Frågor om utrymme för underhåll mm för järnvägen behöver tas med i arbete med kommande planer.

#### *Risker med transporter av farligt gods*

Planen innebär stora avsteg från de rekommendationer för lämplig markanvändning som anges i Länsstyrelsens riskpolicy. Det kan konstateras att risknivån för området är hög, även utan ett nytt resecentrum.

#### *Synpunkter på planeringsunderlag/riskanalys:*

Detaljplanen medger ett resecentrum på fem våningar, men den planeras i nuläget för tre våningar. I riskanalysen har endast 3 våningar beaktats. Det innebär att planen medger en högre persontäthet och därmed högre risk än vad som varit förutsättning i riskanalysen. Riskanalysen bör antingen ta höjd för detta, eller så måste planen justeras.

Placeringen av friskluftsintag och nödstopp av ventilation är åtgärder som verkar riskreducerande mot inträngande av gaser. Då det inte är fråga om automatisk avstängning av ventilation genom gasdetektorer ställs det krav på en fungerande organisation som kan hantera ett sådant scenario. Detta behöver beskrivas i underlaget.

Länsstyrelsen vill ha en förklaring till bedömningen att andel omkomna utomhus minskar från 100 % till 30 % i flera olyckstyper, till exempel vid ett utsläpp med giftig gas (tabell 11 och 12 i bilaga 2). Generellt sett är det mycket svårt att skydda personer utomhus mot utsläpp av giftig gas. Det är för övrigt oklart vad tabellerna redovisar. Tabell 11 sägs redovisa procentuell andel personer som omkommer vid olika farligt godsolyckor vid nollalternativet och resecentrum. Länsstyrelsen kan inte se att det kan vara både och i tabellen. Ett förtydligande önskas.

Vidare har man i bedömningen av riskreducerande effekt tillgodoräknat sig även p-huset, men p-huset omfattas inte av denna plan. Hur påverkas resultatet av riskanalysen av att ett p-hus inte kommer till? Då denna byggnad inte finns planerad, kan detta inte heller tas med som en förutsättning i denna plan.

Tabell 13 saknas i bilaga 2 – Konsekvensbedömningar.

#### *Synpunkter på planen och planbeskrivningen:*

I planbeskrivningen anges under Syfte att det är viktigt ur buller- och risksynpunkt att åstadkomma en barriär mellan väg E20, järnvägen och det befintliga centrumet. Det är positivt att en barriär kommer till som kan utgöra ett skydd för bakomliggande centrum men en barriär, med syfte att minska risken, bör i sig inte innehålla verksamhet som är olämplig ur risksynpunkt, vilket är fallet i denna plan. Länsstyrelsen saknar en beskrivning till varför ett så kraftigt avsteg från rekommendationen för lämplig markanvändning skulle vara motiverat. I riskanalysen anges att "säkerheten för besökare till bibliotek och utbildningslokaler skulle vara bättre om denna verksamhet lokaliserades på ett längre avstånd från spårområdet. De extra verksamheterna anses dock kunna göra kollektivtrafikresandet mer attraktivt." Detta resonemang bemöts eller

kommenteras dock inte i planbeskrivningen. I planbeskrivningen står att placering av bibliotek och lokaler för utbildning i resecentrumet skulle innebära en breddning av utbudet i centrum till att också innehålla möjligheter till kultur och upplevelser. Det skulle även vara möjligt att uppnå med en annan placering av denna verksamhet i centrum, varför utveckling krävs av motivet till föreslagen användning.

Länsstyrelsen anser att resecentrumet bör utföras robust, med tanke på den höga riskbilden utan exempelvis större fönsterpartier i fasaden mot järnvägen, framförallt från våning två och uppåt. Länsstyrelsen anser att bibliotek skulle kunna vara möjligt att förlägga i resecentrum men då är utformningen och placering av de olika funktionerna viktigt. Personintensiva utrymmen bör inte vara lokaliserade närmast järnvägen, såvida inte fasaden utförs på ett sådant sätt att risker till följd av olyckor med farligt gods i princip elimineras. Frågan behöver beaktas i efterföljande bygglovprövning.

Åtgärder har föreslagits för att ge personer i resecentrumet ett skydd mot bränder på spårområdet och motorvägen. Att skydda personer mot konsekvenser av explosioner bedöms vara mycket svårt. I riskanalysen finns en rekommendation om att överväga ytterligare åtgärder eftersom risknivån ligger högt inom ALARP-området även efter införandet av ett antal riskreducerande åtgärder. Bland annat föreslås urspårningsskydd och uppgradering av vägräcke övervägas i samråd med Trafikverket, Räddningstjänsten och länsstyrelsen. Någon sådan diskussion redovisas inte i planen. Länsstyrelsen anser att dessa åtgärder är rimliga att överväga med hänsyn till den höga risknivån och de skälighetsprinciper som beskrivs i riskanalysen.

### *Geoteknik*

Länsstyrelsen har inhämtat synpunkter från Statens geotekniska institut. Av den geotekniska utredningen framgår att bakåtgripande skred inte bedöms beröra planområdet och att planområdet därmed är lämpligt. SGI efterlyser en komplettering av det geotekniska underlaget. Institutet menar att analysen om maximal skredutbredning behöver fördjupas vid sidan av att man behöver bedöma stabiliteten för planområdet efter ett inträffat skred med maximal utbredning. Lerdjup, kvicklereförekomst erfarenhet av tidigare skred i Säveån etcetera bör särskilt beaktas. Institutet rekommenderar också att man räknar på stabiliteten efter inträffat initialskred samt efter successiva följskred.

Länsstyrelsen menar att de kompletteringar SGI efterlyser behöver göras för att slutligt kunna bedöma lämpligheten av föreslagen markanvändning.

### *Råd om tillämpningen av PBL och MB*

Frågor som inte har belysts i planen är risk för vibrationsstörningar. Hur ser riskerna ut? Behövs reglering i plan?

Det saknas också en tydlig beskrivning av hur man ämnar ta hand om dagvattnet. Även om det inte löses inom planen, måste planen beskriva hur det skall ske. En god dagvattenrening har betydelse för naturvärden resp. miljökvalitetsnormer för vatten i Säveån.

Trädraden väste om den nuvarande busshållplatsen omfattas per definition av biotopskydd (är en allé i lagens mening). Att ta bort/ersätta dessa träd kräver därför dispens. Kontakt bör tas med Länsstyrelsens naturvårdsenhet i frågan.

### Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

### Kommentarer

Vad gäller riksintresset för kommunikationer Västra Stambanan, har en dialog förts med Trafikverket angående bussangöringen och framtida utrymmesbehov för Västra Stambanan. Trafikverket och kommunen är nu överens om vilken gränslinje som ska gälla. Innan detaljplanen antas ska ett avtal vara tecknat mellan kommunen och Trafikverket som säkerställer detta. Diskussion kring avtalet pågår.

Med avseende på riskfrågan, sänks maximalt våningsantal till tre våningar.

Kommunen instämmer i att det är viktigt att rutiner för avstängning av ventilation tas fram. För att de ska bli välutformade och effektiva ska de tas fram i den fortsatta projekteringen av byggnaden. I Riskutredningen kapitel 9.3 och 9.3.1 diskuteras vad som minst bör beaktas.

Flera olyckstyper minskar från 100 % dödlighet för nollalternativet till 30 % för resecentrum med åtgärder. Antaganden om att 100 % omkommer vid flera olyckor i nollalternativet är generellt konservativa, se kapitel 7.1 i riskutredningen. Dödligheten i nollalternativet är sannolikt överskattad. När förändringen i dödlighet mellan nollalternativ och resecentrum med åtgärder beaktas ska det därför tas hänsyn till att dödligheten i nollalternativet sannolikt är lägre än vad som anges. Detta gör den faktiska skillnaden i dödlighet mellan nollalternativ och resecentrum med åtgärder mindre. I beräkningarna har det antagits att resecentrumet med åtgärder och p-huset kommer att utgöra barriärer som skyddar alternativt fördröjer påverkan i zon 2 och zon 3. De täcker 2/3 av det exponerade området, det vill säga knappt 70 %. Byggnaderna kommer att ge ett betydande skydd för bakomliggande områden. Resecentrumet och p-huset ligger båda i zon 2. Det har antagits att den absoluta majoriteten av de personer som vistas i zon 2 befinner sig i eller bakom dessa byggnader, därav är personer här även skyddade av dessa byggnader.

I beräkningarna har en beräkningsmässig förenkling gjorts. Om resecentrumet anläggs utan riskreducerande åtgärder kan det tänkas få en något sämre barriäreffekt än om det anläggs med riskreducerande åtgärder, dock är skillnaden sannolikt marginell. I beräkningarna för samhällrisk har 100 % dödlighet istället för 30 % ansatts i flera olyckstyper för resecentrum utan åtgärder. Anledningen till detta är att beräkningarna genomfördes innan åtgärdernas beräkningsmässiga effekter fastställdes. Detta innebär att samhällsrisken för resecentrum utan åtgärder är konservativt beräknad och därmed överskattad. Den resultatmässiga effekten blir att resecentrum med åtgärder i beräkningarna ges en överskattad riskreducerande effekt jämfört med resecentrum utan åtgärder. Åtgärderna som ställts som krav för resecentrumets anläggning har inte minskat i antal eller getts sämre funktion på grund av detta. Om något har det inneburit högre krav på säkerhetslösningar.

När det gäller *explosion* antas dödligheten minska först i zon 3. Den minskade dödligheten har antagits eftersom resecentrumet och p-huset begränsar tryckvågen så att personer som befinner sig bakom dessa byggnader blir skyddade från effekter av explosionen. Att den inte minskar redan i zon 2 är ett konservativt antagande. För



explosion har det i nollalternativet antagits 100 % dödlighet både inomhus och utomhus vid 70 kPa, se kapitel 7.1 Riskutredningen samt kapitel 2.1 i Bilaga 2 - konsekvensbedömning. Detta är en konservativ uppskattning vald för att inte underskatta konsekvenserna men även för att underlätta beräkningar (samma konsekvensavstånd för att beräkna omkomna både utomhus och inomhus). Vid 180 kPa går gränsen för 1 % omkomna och vid 260 kPa 50 % omkomna. I senare utredningar som Sweco har utfört; bland annat för Riskutredning Hamnbanan Göteborg, dubbelspår Eriksberg-Skandia-hamnen; har 100 % dödlighet vid 70 kPa konstaterats vara mycket konservativt och den har där istället antagits vara 50 %. Därutöver utgör explosioner en liten del (< 1 %) av den totala samhällsrisk. Sammantaget anses antagandet om att 30 % av de som vistas utomhus och inomhus i zon 3 omkommer vid en explosion inte leda till att antalet döda underskattas.

Resecentrumet och p-huset har antagits ge ett betydande skydd mot *olyckor med brandfarlig gas*. Olycksförlopp där brandfarlig gas är inblandad kan antingen vara momentana eller fördröjda. I de allra flesta olycksförlopp kommer byggnaderna att fördröja spridning av gas, blockera värmestrålning och även begränsa effekterna av en eventuell tryckvåg. Antagandet om att 30 % av de som vistas utomhus i zon 2 och zon 3 omkommer vid en olycka med brandfarlig gas anses inte leda till att antalet döda underskattas.

Vid ett *utsläpp av giftig gas* är inte olycksförloppet momentant, det vill säga dödliga skador inträffar (generellt) inte omgående som mer är fallet när personer exponeras för exempelvis en explosion. För att dödliga skador ska uppstå måste gasen först spridas. Detta innebär att allting som fördröjer spridning underlättar varning och evakuering av personer från hotade områden, främst utomhus. Om ett utsläpp sker i närheten av byggnader kommer byggnaderna att fördröja spridningen. Resecentrumet och p-huset är stora konstruktioner och antas därför ge en betydande fördröjning och reduktion i dödlighet för människor som befinner sig utomhus bakom byggnaderna. Därutöver kan det konstateras att den ursprungliga dödligheten på 100 % är konservativt antagen, se kapitel 7.1 Riskutredningen samt kapitel 2.3 i Bilaga 2 – konsekvensbedömning. Avslutningsvis utgör utsläpp av giftig gas en liten del (~2 %) av den totala samhällsrisk. Den stora reduktionen i dödlighet som härrörs till anläggning av resecentrum och p-hus kan möjligtvis beaktas som alltför omfattande. Det är då viktigt att ta hänsyn till att den höga dödligheten i nollalternativet är mycket konservativt antagen. Sett till helhetsbilden anses antagande om minskningen i antalet döda, efter åtgärder, vid en olycka med giftig gas inte leda till att antalet döda underskattas.

Vid en olycka med *brandfarlig vätska* är det värmestrålning som hotar människor. Förutsatt att resecentrumet och p-huset anläggs i den storlek och med det brandskydd som föreslås kommer dessa byggnader att utgöra ett mycket effektivt skydd för de bakomliggande områdena. Antagandet om att 30 % av de som vistas utomhus i zon 2 omkommer vid en olycka med brandfarlig vätska anses inte leda till att antalet döda underskattas.

Vad gäller *oxiderande ämnen*, se resonemang om explosion och brandfarlig vätska.

I rapporten anges att nollalternativet och resecentrum (utan riskreducerande åtgärder) har samma andel omkomna personer. Andelen omkomna utomhus och inomhus som har antagits för nollalternativet har även antagits vara oförändrade efter anläggning av resecentrum utan åtgärder. Likaså antas ett resecentrum utan åtgärder ge samma skydd

som befintliga byggnader. Därav stämmer tabell 11. Antalet personer och personfördelningen utomhus respektive inomhus är olika i de olika alternativen, något som inte syns i tabellerna då de enbart redovisar andelen (inte antalet) omkomna personer. För antal personer i respektive zon och alternativ, se tabell 3 i Riskutredning.

Kommunen har för avsikt att uppföra parkeringshuset i egen regi. Beslut om bygglov kommer att tas innan sommaren 2014 och byggnaden kommer att vara uppförd innan resecentrum börjar byggas. Sett ur risksynpunkt är uppförandet av ett parkeringshus positivt. Om det inte skulle komma till stånd kommer risknivån i Lerum centrum att försämrats. Resecentrumet blir exponerat för en något längre sträcka där transporter av farligt gods sker om parkeringshuset inte byggs. Detta eftersom parkeringshuset minskar exponeringen mot en viss vinkel från spåret. Ökningen är marginell och eftersom åtgärder vidtas bedöms inte detta påverka risknivån i resecentrumet i något större avseende. Däremot påverkas samhällsrisken i området kring resecentrumet enligt ovan.

Referensen till tabell 13 tas bort ur riskutredningen.

Syftet med att lägga centrumlokaler som bibliotek i resecentrumbyggnaden är både att bredda utbudet i centrum, vilket är svårt att göra på annan plats då det saknas större obebyggda tomter och konkurrensen om markanvändningen i centrum är stor, och att skapa ett resecentrum som är levande under fler tider på dygnet och på så sätt locka till resande med kollektivtrafiken. Detta förtydligas i planbeskrivningen.

Kommunen för en dialog med Trafikverket om att i avtal reglera att Trafikverket åtar sig att uppgradera vägräcket. Ambitionen är att detta avtal ska vara tecknat innan detaljplanen antas. När det gäller urspårningsskydd har det bedömts att perrongen, som går längs den största delen av planområdet, kommer att minska sannolikheten för att urspårande tåg lämnar spårområdet. Därutöver har det bedömts vara betydligt svårare att få till stånd en överenskommelse om urspårningsräler och därför har vägräcket prioriterats.

Att resecentrum uppförs robust, exempelvis utan större fönsteröppningar, är en förutsättning för att byggnaden ska få uppföras och har angivits som en åtgärd i riskutredningen. Med planbestämmelser regleras att fönster på de två översta våningarna inte får vara öppningsbara. Därutöver säkerställer den höga skyddsklassen på glas och profilsystem att ett gott skydd uppfylls för de fönster som installeras. Ytterligare åtgärder, som begränsning av fönsterarean, hanteras i följande projekterings- och bygglovsskeden. Till plankartan läggs upplysningen att fönster inte bör förekomma på de två översta våningarna mot järnvägen och på kortsidorna. Det kommer även lämnas en upplysning att fönsterarea på bottenvåningen mot järnvägen och motorvägen bör begränsas och att dörrar mot busshållplatser inte bör utföras i glas.

Riskutredningen visar att personer i resecentrumsbyggnaden kommer att vara skyddade mot de allra flesta olycksförlopp. Med hänsyn till att extrema konsekvenser vid bland annat explosioner inte helt går att eliminera är det dock rimligt att de mest personintensiva utrymna i byggnaden placeras så långt som möjligt från järnvägen och motorvägen. Detta bör beaktas i det fortsatta projekterings- och bygglovsskedet.

Det geotekniska underlaget kompletteras med förtydliganden kring risken för att bakåtgripande skred ska inträffa.

Hantering av risken för vibrationsstörningar beskrivs i planbeskrivningen och läggs som en upplysning på plankartan.

Dagvattenhanteringen finns beskriven i dagvattenutredning för Lerums centrum, som finns som bilaga till planen. Beskrivningen av dagvattenhanteringen i planbeskrivningen utvecklas.

En dispensansökan angående borttagande av befintlig allé har lämnats in till länsstyrelsen. Förutsättningarna för denna beskrivs i planbeskrivningen.

## 2. Lantmäterimyndigheten

Plankarta med bestämmelser

Höjdsystemet på plankartan anges som Göteborgs. Det är vad jag förstår Göteborgs stads gamla system kallat GH88. Den 27 januari 2014 byter Lerums kommun till det nationella höjdsystemet RH2000. Bör inte plankartan anpassas till det nya höjdsystemet och definiera nollplanet i plankartan, med tanke på att planbestämmelserna hänvisar till "höjd över marknivå"?

Planbeskrivning

Under kartan på sidan 18 står "Markåtkomst med stöd av Plan- och bygglagen". Vi tror att ni kan mena fastighetsbildningslagen. Dergården ga:3 blir i så fall föremål för omprövning (av gemensamhetsanläggningens utbredningsområde) istället för markinlösen.

Strecket för plangränsen i plankartan och kartan på sidan 18 i genomförandebeskrivningen är så tjock att det inte går att tolka vilka regleringar som behöver göras och vilka gemensamhetsanläggningar som berörs.

Under rubriken "Fastighetsbildning" saknas beskrivning vad planen innebär fastighetsrättsligt. Hur ska den genomföras? Här kan läggas in en konsekvensbeskrivning för enskilda fastigheter. Hur tänker man sig säkerställa ev. utrymme för vägar och ledningar? Behövs ledningsrätt efter flytt av ledningar?

Vem ansvarar för ansökan om fastighetsbildning och bekostar densamma?

För att genomförandebeskrivningen ska bli än tydligare för fastighetsägare och andra berörda vad avser markregleringen, förslås att denna redovisas som förändringskartor.

Fastighetsförteckning

I beskrivningen av planens genomförande/markägoförhållanden anges 5 fastigheter som berörda. I fastighetsförteckningen tre.

I beskrivningen av planens genomförande anges att avtal ska upprättas med Dergården ga:3. Det tyder på att gemensamhetsanläggningen berörs. Både Dergården ga:3 och 4 anges ligga utanför planområdet i fastighetsförteckningen.

Arrende finns även för Västtrafik enligt beskrivningen av planens genomförande.

### *Kommentarer*

Ny grundkarta där det nationella höjdsystemet används tas fram till granskningsskedet.

Dergården ga:3 och ga:4 blir föremål för omprövning av gemensamhetsanläggningarnas utbredningsområde. Intrång på fastigheterna Lerum 20:1, Lerum 20:10 och Torp 2:12 hanteras enligt fastighetsbildningslagens regler.

Kartan i genomförandebeskrivningen förtydligas så att den blir enklare att tolka.

Genomförandebeskrivningen förtydligas vad gäller fastighetsrättslig konsekvensbeskrivning. Kommunen kommer att ansöka om fastighetsbildning. Kostnaderna kommer att betalas av kommunen och blivande exploatör. Detta förtydligas i genomförandebeskrivningen.

Fastighetsförteckningen korrigeras med avseende på berörda fastigheter och gemensamhetsanläggningar.

Västtrafiks arrende för bussterminalen har sagts upp.

### **Övriga statliga myndigheter**

#### 3. Telia Sonera AB

Skanovas anläggningar runt och inom aktuellt område framgår av till yttrandet bifogad karta. Särskild hänsyn bör tas till dessa kabelstråk i det fortsatta planarbetet.

I kommande detaljplans genomförandebeskrivning bör dessutom nedanstående ingå eller berörda fastighetsägare delges detta på annat lämpligt sätt: Minst 4 månader innan några arbeten påbörjas i närheten av Skanovas anläggningar skall beställning på eventuell undanflyttning ha inkommit till Teliasonera Skanova Access. Eventuella undanflyttningar av Skanovas anläggningar inom exploateringsområdet kommer att debiteras fastighetsägaren/exploatören. För digitala kartor samt för utsättning av kablar hänvisas till ledningskollen alternativt kabelanvisning.

I övrigt inget att erinra.

### *Kommentarer*

Ledningar i planområdets västra del har skyddats med hjälp av beteckning *u* på plankarta. Kabelstråk i planområdets östra del, som ser ut att leda till befintlig byggnad för grillkiosk, kommer inte att bevaras i detta läge när resecentrum byggs.

Information kring undanflyttning av ledningar vidareförmedlas till exploatören.

#### 4. Statens geotekniska institut

Planområdet utgörs av ett relativt plant område söder om Sävåån. Under överlagrande jordlager utgörs jorden av lera som är sensitiv (kvikklera). Stabiliteten utmed Sävåån är otillfredsställande och initialskred mot Sävåån kan således inte uteslutas.

Bohusgeo har i sin utredning bedömt att de primära glidyterna inte berör planområdet. Vi delar denna bedömning. Bohusgeo har vidare bedömt den maximala utbredningen av följskred till ca 120-150 m från Sävååns mittfåra. I Bilaga 1:1 till Bohusgeos utredning framgår att ett sådan maximal skredutbredning skulle kunna nå så nära som ca 10 m

från plangränsen. Bohusgeo konstaterar dock enbart att bakåtgripande skred inte bedöms beröra planområdet och drar där med slutsatsen att planområdet är lämpligt. Vi menar att man måste ställa sig frågan om planområdet fortsatt är tillfredställande stabilt efter ett skred som gått så nära som 10 m från plangränsen. Denna frågeställning har inte alls belysts av Bohusgeo.

Bedömningen av den maximala skredutbredningen som Bohusgeo gjort i sin utredning baseras på en metodik framtagen för förhållanden i Göta älvdalen, d.v.s. djupa lerlager och ett stort vattendrag. Metodiken kan bedömas vara på den säkra sidan om den tillämpas för Sävån.

Vi rekommenderar att analysen om maximal skredutbredning fördjupas samt att stabiliteten för planområdet efter ett inträffat skred med maximalt bedömd skredutveckling analyseras. Lerdjup, kvicklerförekomst, erfarenheter av tidigare skred i Sävån etc. bör särskilt beaktas. Beräkningar efter inträffat initialscred och efter successiva följdskred kan rekommenderas. Kan planområdet inte säkert bedömas vara tillfredställande stabilt efter ett maximalt utvecklat skred måste förstärkningsåtgärder vid Sävån vidtas.

Slutligen vill vi framhålla att vi ser det som angeläget att vidta åtgärder för att minska skredriskerna för den befintliga bebyggelsen utmed Sävån, även om denna fråga inte är direkt kopplad till det aktuella planförslaget.

#### *Kommentarer*

Det geotekniska underlaget kompletteras med förtydliganden kring risken för att bakåtgripande skred ska inträffa.

Kommunen är medveten om de risker som finns utmed Sävån i Lerums centrala delar som gäller översvämning, stabilitet och erosion och arbetar bland annat övergripande för att på sikt säkerställa stränderna och omgivande bebyggelse. Det finns kunskap om att åtgärder av olika slag kommer att behövas på många platser utefter ån. Då ån har mycket höga naturvärden, måste alla åtgärder värderas och prövas i ett helhetsperspektiv. Norr om den aktuella detaljplanen har en släntstabilitetsutredning (daterad mars 2014) tagits fram för området mellan Stationsvägen/Brobacken och österut mot Wamme bro. Den bedöms motsvara fördjupad nivå. Den granskas för närvarande av kommunen. I utredningen bedöms släntstabiliteten under nuvarande förhållanden vara delvis otillfredsställande. Utredningen rekommenderar att förstärkningsåtgärder genomförs i form av viss avschaktning och stödfyllnader. Vidare bör erosionsskyddet ses över och dimensioneras för högsta högvattenflöde.

#### 5. Trafikverket

##### *Järnväg*

Västra stambanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer och ska skyddas i enlighet med miljöbalken. Kapacitetsutnyttjandet på Västra stambanan är stort och det finns ett starkt behov av kapacitetshöjande åtgärder, inte minst på sträckan Göteborg-Alingsås där pendeltåg, regiontåg, fjärrtåg och godståg ska samsas om den tillgängliga kapaciteten.

Trafikverket arbetar för närvarande med en åtgärdsvalsstudie för Västra stambanan för sträckan Göteborg-Laxå. Förhoppningen är att den ska kunna ge ett bra underlag till beslut om inriktningen för fortsatt planering av åtgärder utmed denna sträcka.

### *Väg*

E20 är utpekad som riksintresse för kommunikationer och ska skyddas i enlighet med miljöbalken. Den är även utpekad som primär transportled för farligt gods.

### *Resecentrum*

Trafikverket ser positivt på att ett resecentrum planeras i Lerum. Det är viktigt att se på helheten och koppla samman resecentrum med plattformar på ett bra sätt som är tillgängligt för alla. För information inför fortsatt planering vill Trafikverket upplysa om att TSD (Europeisk standard) för personer med funktionsnedsättningar gäller även för resecentrum och det är viktigt att i den framtida planeringen ha med denna aspekt i planeringen av ytor och resenärsfunktioner.

### *Bussangöring*

Trafikverkets bedömning är att föreslagen bussangöring förmodligen kommer att fungera utifrån befintliga förhållanden. Men när det blir aktuellt att bygga om järnvägsområdet är det ytterst tveksamt om den föreslagna lösningen kan fortleva. Det är därför viktigt att det finns alternativ för att kunna lösa bussangöringen.

### *Parkeringshus med gångbro*

Tänkt parkeringshus tycks delvis vara placerat inom Trafikverkets fastighet.

Med tanke på närheten till järnvägen är det viktigt att minsta elsäkerhetsavstånd från högspänningsförande delar av järnvägen respekteras. För att inte försvåra framtida underhåll av fasaden mot järnvägen men även av järnvägsanläggningen är det även viktigt att tillräckligt utrymme för genomförande av normalt förekommande underhållsåtgärder säkerställs.

Det är också viktigt att beakta att Trafikverket använder det nordligaste spåret (närmast tänkt parkeringshus och resecentrum) för uppställning av spårgående arbetsfordon, vagnar m.m. Det är därför viktigt att det finns åtkomst med bil för lastning och lossning av material vid detta spår.

Anläggande av planskilda passager i järnvägsmiljö är komplext och det brukar vara lämpligt att Trafikverket är ansvarigt för genomförandet av sådana åtgärder. För att minimera störningen av tågtrafiken behövs en god framförhållning i planeringen. Helst bör genomförandet samordnas med andra åtgärder som kräver reducerad trafik på banan.

En fråga som behöver besvaras är hur det är tänkt att åtkomst till mellanplattform ska lösas, t.ex. för snöröjning. Får man plats med en tillräckligt bred ramp mellan trapphus och spår i den västra delen av plattformen för snöröjningsfordon?

### *Fastighetsrättsliga frågor*

Som framgår av genomförandebeskrivningen äger Trafikverket järnvägsfastigheten Lerum 20:1. Bussangöring mellan stationshuset och Västra stambanan innebär att del av Trafikverkets järnvägsfastighet tas i anspråk. Även inom planområdet finns områden som delvis är belägna inom järnvägsfastigheten, till exempel stora delar av den mur som ska anläggas utmed järnvägsanläggningen.

Placering av parkeringshus (utanför planområdet) enligt illustrationskartan kan även den medföra att delar av Trafikverkets fastighet måste tas i anspråk.

### *Genomförandefrågor*

Innan detaljplanen antas är det viktigt att nödvändiga avtal för planens genomförande har tecknats mellan kommunen och Trafikverket. För det aktuella planområdets del handlar det framförallt om hur bussangöringen ska ske men även om uppförande av ovan nämnda mur. Men även utanför planområdet finns genomförandefrågor som behöver regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket. T.ex. gångbron mellan parkeringshuset och mellanplattformen.

### *Buller*

Trafikverket förutsätter att Boverkets Byggregler (BBR) och svensk standard för ljudklassning följs. Vid genomförande av bullerberäkningar förutsätts att erforderlig hänsyn tas till prognostiserade framtida trafiklösningar.

### *Vibrationer*

Vid planering av ny bebyggelse nära järnväg är det alltid viktigt att beakta risken för vibrationsstörningar. Det gäller särskilt vid uppförande av flervåningshus på mark som består av lösa jordlager. I värsta fall kan byggnadens konstruktion bidra till att förstärka ingående vibrationer uppåt i byggnaden.

### *Farligt gods*

Både Västra stambanan och E20 används för transporter av farligt gods. Det får inte ställas framtida krav på E20 och Västra stambanan avseende riskreducerande åtgärder, som t.ex. restriktioner avseende hastigheter eller godsmängder.

Trafikverket ser därför mycket positivt på att en riskutredning genomförts, och att det på plankartan finns planbestämmelser som ställer krav på utrymningsvägar, brandteknisk klassning av fasader, ventilationssystem o.s.v. Men vi förutsätter även att länsstyrelsens och Räddningstjänstens eventuella synpunkter avseende riskhanteringen beaktas.

### *Sammantagen bedömning*

Trafikverket ser vissa tveksamheter kring bussangöringen som behöver utredas närmare.

Framförallt behöver det finnas en tanke kring hur angöringen kan lösas om det i framtiden blir aktuellt att utöka järnvägsområdet i en sådan omfattning att utrymmet mellan det gamla stationshuset och järnvägen blir för smalt. En alternativ angöringsmöjlighet bör därför säkerställas inom ramen för planprocessen.

Förutsättningarna för föreslagen angöring utifrån befintliga förhållanden behöver också klargöras. T.ex. om det krävs några ombyggnader av kontaktledningsanläggningen för att uppfylla elsäkerhetskraven. Även förutsättningar för övriga åtgärder inom eller i direkt anslutning till järnvägsområdet behöver klargöras.

Vi ser fram emot en fortsatt nära dialog med kommunen och Västtrafik för att komma fram till bra och konstruktiva lösningar kring ovanstående frågor.

#### *Kommentarer*

Vad gäller utrymme för bussangöring och riksintresset för kommunikationer Västra Stambanan, se kommentar till yttrande från länsstyrelsen, nummer 1.

Föreslaget parkeringshus hanteras inte i denna detaljplan. Frågorna kring parkeringshuset förmedlas vidare till pågående projekterings- och bygglovsprocess.

Diskussion kring avtal om bussangöring, marktillgång och riskreducerande åtgärder pågår och fortsätter fram till planens antagande.

Att Boverkets byggregler avseende buller inomhus följs, tillses i projekterings- och bygglovsfasen.

Vad gäller risken för vibrationsstörningar, se kommentar till yttrande från länsstyrelsen, nummer 1.

Vad gäller förutsättningar utifrån befintliga förhållanden, exempelvis om det krävs ombyggnader av kontaktledningsanläggningen, förväntar sig kommunen att Trafikverket meddelar kommunen om det är aktuellt.

#### 6. Västtrafik Göteborgsområdet AB

Då Västtrafik varit en part under framtagandet av detaljplanen anser vi att förslaget väl överensstämmer med tidigare framförda synpunkter och de förslag till resecentrumbyggnad som finns framme. Vi vill dock förtydliga att:

- Västtrafik kommer att stå för drift och underhåll av resecentrums terminalbyggnad (resenärsytor i markplan) dock inte för omgivande markytor (allmän platsmark) enligt nuvarande ägaravtal.
- Västtrafik vill med avseende på investeringskostnad och avskrivningstid säkerställa ett mer långsiktigt ägarförhållande. Detta kan ske genom att tomrättsavtal upprättas alternativt förvärvande av mark (kvartermark).
- Västtrafik önskar att vidare planprocess tydliggör att planförslaget har utformats så att utrymme finns för både ytterligare järnvägsspår och tillfart bussterminal.
- Västtrafik önskar kunna fortsätta diskussionen om att försöka integrera tunnelmynning och trappa med resecentrumbyggnadens entréfunktioner som då kan komma att få överhäng över allmän platsmark. Ny riktning av trappa från tunnel kan därmed komma att bli en konsekvens.



### *Kommentarer*

I och med att exploitör ska utses, som kommer att äga resecentrumbyggnaden, är frågan om ett långsiktigt ägarförhållande inte längre aktuell. Både Västtrafik och kommunen kommer enligt nuvarande förslag att hyra lokaler i byggnaden.

Vad gäller utrymme för bussangöring och riksintresset för kommunikationer Västra Stambanan, se kommentar till yttrande från länsstyrelsen, nummer 1.

En diskussion om lämplig planutformning kring befintlig gångtunnel, trappa och resecentrums entré har förts. Plankartan korrigeras så att väderskydd får anläggas inom hela planområdets torgyta.

### **Berörd grannkommun**

#### 7. Partille kommun

Partille kommun har tagit del av samrådshandlingen och har inget att erinra. Kommunen ser positivt på en förbättrad bytespunkt vid Lerums resecentrum. Denna gynnar många resenärer utmed pendeltågets sträckning och stärker kollektivtrafikens roll i samhällsplaneringen.

### *Kommentarer*

Synpunkterna noteras.

### **Kommunala internremisser**

#### 8. Räddningstjänsten, Storgöteborg

Riskutredningen visar att oavsett bygget av resecentrum så är riskerna med farligt gods höga och nära den övre gränsen på ALARP-skalan. Vidare resonerar utredningen kring att risknivån ökar men inte så markant i och med uppförandet av byggnaden.

Det är förståeligt att kommunen vill upprätta ett resecentrum där resenärer kan få väderskydd och service kopplat till resandet. Att enbart bygga en byggnad med vänthall och eventuellt café eller annan verksamhet direkt kopplat till resandet innebär en förbättrad situation ur risksynpunkt. Att däremot höja en redan för hög risk genom att förlägga bibliotek, samlingslokal och utbildningslokal i byggnaden är direkt olämpligt.

Utredningen har bara vägt två alternativ mot varandra, ingen byggnad alls eller en byggnad innehållande bibliotek, samlingslokal och utbildningslokal. Alternativet med ett resecentrum utan dessa andra funktioner bör också utredas.

Utredningen föreslår vissa åtgärder som en förutsättning för resecentrum och andra som "åtgärder som inte beaktas i ett första åtgärdsskede". Räddningstjänstens erfarenhet är att sådana åtgärder inte brukar genomföras alls. Eftersom man ligger högt i ALARP-zonen och har räknat fram att vägräcke och avåkningsskydd skulle ge en betydande bättre säkerhet bör dessa åtgärder vara en förutsättning snarare än en eventuell framtida åtgärd.

Rapporten anger att fler verksamheter i resecentrum innebär en större barriäreffekt för resten av Lerums centrum. Dock kvantifieras det inte vilket innebär att det är oklart om

den totala samhällsriskerna minskar eller ökar i och med fler verksamheter. Dock bör inte en barriär bestå av bibliotek, samlingslokal och utbildningslokal.

#### *Kommentar*

Utredningen visar, i motsats till vad räddningstjänsten hävdar, att samhällsriskerna blir något lägre i Lerums centrum om man uppför resecentrum med i planen föreslagna åtgärder, jämfört med dagens situation.

Vad gäller frågan om ytterligare åtgärder som urspårningsskydd och vägräcke, se kommentar till yttrande från länsstyrelsen, nummer 1.

Den föreslagna detaljplanen är för ett resecentrum med bibliotek, samlingslokal och utbildningslokal och Swecos uppdrag var att utreda detta alternativ. I riskutredningen konstateras att risknivån för besökare till dessa verksamheter skulle bli lägre om dessa placerades längre från järnvägen. Likaså skulle samhällsriskerna eventuellt bli något lägre. Hur mycket kan inte denna utredning klargöra. Kommunen instämmer i att en optimalt utformad barriär inte ska innehålla personintensiva verksamheter. I detta avseende utgör ett p-hus en avsevärt bättre barriär. Här är det viktigt att belysa att syftet med att placera bibliotek, samlingslokal och utbildningslokal i resecentrumet inte är för att skapa en barriär. Barriäreffekten är en sekundär effekt som trots dess brister kommer att utgöra ett skydd för delar av centrala Lerum. En tydligare motivering kring varför bibliotek och utbildningslokaler ska hamna i resecentrumbyggnaden läggs in i planbeskrivningen. Se också kommentar till yttrande från länsstyrelsen, nummer 1.

#### **Sakägare**

9. Diligentia AB, ägare av fastigheten Torp 2:12

Diligentia ser positivt på utvecklingen av Lerums centrum och förbättringen av kommunikationerna genom byggnationen av Lerums resecentrum. Det skapar dessutom förutsättningar för utvecklingen av ytterligare bostäder i centrala Lerum och för Diligentias del på fastigheten Torp 2:12.

Vad som däremot är viktigt att framföra som ägare av den angränsande fastigheten Torp 2:12, är att det i denna detaljplan krävs en flexibilitet avseende placeringen av in- och utfart till och från fastigheten Torp 2:12. Flexibiliteten avser bland annat placering av träd, övergångsställe och infarten till garaget i Dergården 1:136. Detta för att i nästa steg kunna hitta den bästa lösningen för varumottagningen för handelsplatsen Solkatten och därmed en rationell utformning av ett kommande bostadshus.

Vidare anser Diligentia att det är viktigt att begränsa omfattningen av planläggning av delar av fastigheten Torp 2:12 som allmän platsmark, huvudgata - då det har en direkt påverkan på möjligheten att utforma rationella bostäder inom den fastigheten. Även möjligheten att skapa attraktiva lokaler i gatuplanet och åstadkomma det trygga och levande gaturum som planen eftersträvar begränsas vid ett för stort markinträng.

Diligentia hoppas på en fortsatt god dialog med kommunen för att säkerställa samordningen mellan denna detaljplan och utvecklingen av fastigheten Torp 2:12.

### *Kommentarer*

Detaljplanen styr inte placering av träd, övergångsställen med mera utan det kommer att detaljstuderas i kommande projektering av gatan. En dialog kommer att föras med Diligentia i detta skede.

Kommunen har ytterligare studerat Stationsvägens mått, läge och utformning. På så sätt har markintrånget på Torp 2:12 kunnat minskas, dock i mindre omfattning. I pågående planarbete för bland annat Solkattens lastkaj har visats att det går att åstadkomma en rimlig byggrätt trots markintrånget.

### **Intresseföreningar med flera**

#### 10. Lerums Naturskyddsförening

##### *Tidigare synpunkter avseende centrumplaneringen i Lerum*

LNF har tidigare lämnat synpunkter på olika delar av planeringen för Lerums centrum. LNF:s synpunkter i dessa skrivelser kan kortfattat summeras i följande punkter:

Planprogrammets långsiktiga målsättningar och effekter framstår som olämpliga och otidsenliga i ett hållbarhetsperspektiv samt mot bakgrund av kommunens vision om att bli ledande miljökommun i Sverige år 2025. Helhetsbedömning av centrumplaneringens miljökonsekvenser saknas fortfarande.

Planförslagen inom ramen för planprogrammet innebär tveklöst betydande miljöpåverkan med hänsyn till påverkan på Säveån. Säveåns helhetsvärden beaktas inte tillfredsställande.

##### *Det övergripande centrumprogrammet och planprocessen*

Redan i synpunkttema på planprogrammet för Lerums centrum konstaterade LNF att föreslagen omformning av Lerums centrum skulle leda till betydande miljömässiga försämringar. Konsekvenserna för natur och miljö var dessutom otillfredsställande redovisade och utvärderade. LNF hade tre huvudinvändningar mot planprogrammet:

- Förslaget innebär oacceptabla intrång i Säveåns naturvärden.
- Förslaget gynnar ensidigt ökad biltrafik, vilket inte är långsiktigt hållbart.
- Förslaget saknar systematiska och genomarbetade utvärderingar av miljökonsekvenser.

Med hänsyn till dessa grundläggande brister ansåg LNF att förslaget till planprogram inte utan genomgripande omarbetning skulle kunna ligga till grund för fortsatt planering av Lerums centrum. Denna synpunkt har förstärkts allteftersom fler detaljplaneförslag har presenterats och den övergripande helheten blivit alltmera oklar genom successiva förändringar i den övergripande planeringen.

Planprogrammet godkändes av kommunstyrelsen 2007-03-28, men antogs aldrig av kommunfullmäktige. Därefter har väsentliga förutsättningar i planeringen förändrats i den fortsatta handläggningen. I första hand gäller detta slopande av avfarten från motorvägen E20, slopande av bostadsbebyggelse utmed norra stranden av Säveån samt

oklarheter beträffande övrig tillkommande bebyggelses omfattning, utformning och genomförande.

Bebyggelsens omfattning tycks i första hand styras av exploatörernas intressen. Detta är "bakvänd planering". Först bestäms antalet bostäder och de huskroppar som erfordras för dessa, därefter bedöms vilka åtgärder som krävs för genomförandet. Rimligt vore istället att först värdera vilka ingrepp och förändringar som är tänkbara och acceptabla med hänsyn till helheten, därefter bestämma vilken bebyggelse som kan tillåtas.

Planeringens långsiktiga målsättningar och effekter framstår som olämpliga och felriktade i ett hållbarhetsperspektiv och mot bakgrund av kommunens vision om att bli ledande miljökommun i Sverige år 2025.

Mot bakgrund av de sålunda beskrivna förutsättningarna och osäkerheterna anser LNF att ett nytt, bättre genomtänkt och bättre förankrat planprogram är nödvändigt innan detaljplaner som den nu aktuella för resecentrum kan behandlas seriöst. Bland annat saknas fortfarande en helhetsbedömning av centrumplaneringens miljökonsekvenser.

Vidare saknas den helhetsvärdering av planeringens inverkan på Säveån som Länsstyrelsen har efterlyst vid upprepade tillfällen.

Om planeringen, som nu sker, bryts ner i tillräckligt små delar utan att helheten beaktas kommer miljöeffekterna alltid att kunna betecknas som små för varje detaljplan. En annan effekt är att en viss plan innan den ens är antagen tillåts styra och låsa den fortsatta planeringen, så att olämpliga och oönskade fortsättningar inte går att undvika eller förhindra.

#### *Synpunkter på planförslaget*

LNF har följande invändningar mot planförslaget för resecentrum. Invändningarna är så allvarliga att planförslaget helt bör omarbetas.

Den föreslagna utformningen av resecentrum förutsätter uppenbarligen att en ny bro byggs över Säveån i Stationsvägens förlängning mot nordost. På plankartorna, men utanför planområdet, finns linjer som visar Stationsvägens fortsättning mot Brobacken. LNF anser att en ny bro över Säveån innebär ett oacceptabelt ingrepp i Säveåns naturvärde. I planen borde Stationsvägens fortsättning mot Brobacken och relation med den planerade bron klargöras. Detta genomförs enklast genom att planens omfattning vidgas till att även omfatta dessa områden.

Enligt planillustrationen måste bussarnas tillfart till resecentrum ske genom att bussarna kör runt det gamla stationshuset. LNF ifrågasätter om utrymmet mellan stationshuset och spåren tillåter detta och framför allt om det blir fråga om att bygga ut fler spår på Västra stambanan. Uppenbarligen är den på planillustrationen angivna tillfartsvägen för bussarna en förutsättning för utformningen av resecentrum enligt planen. Gamla stationshuset med omgivande områden måste därför rimligen omfattas av planen så att relationen till spårområdet klargörs.

#### *Kommentarer*

Synpunkter kring programmet för Lerums centrum har kommenterats tidigare, i programsamrådsredogörelsen daterad 2007-03-15, samt i samrådsredogörelse 2 för

detaljplan för fastigheten Torp 2:5 m fl, Bostäder väster om Häradsbron, daterad 2012-11-05.

En ny bro över Sävån planeras för närvarande inte och förslaget till detaljplan för resecentrum med dess trafiksystem förutsätter inte en ny bro över Sävån. Kommunens förslag är anpassat till nuvarande situation men är flexibel för kommande förändringar.

Vad gäller utrymme för bussangöring och riksintresset för kommunikationer Västra Stambanan, se kommentar till yttrande från länsstyrelsen, nummer 1.

#### 11. Lerums pensionärsförening PRO

PRO har inget att erinra mot att det byggs ett resecentrum. Som vi tidigare påtalat finns det ett stort behov av en samlingslokal där Lerums pensionärer kan träffas dagtid. Det vore lämpligt att vid byggandet av ett resecentrum även ta hänsyn till detta behov.

Vi anser det klart olämpligt att dra den tunga trafiken genom Brobacken. Att byggandet av Pärleporten gör att Göteborgsvägen smalnas av torde inte underlätta framkomligheten till resecentrum.

PRO anser att när detaljplanen görs för en fastighet i taget, blir det svårt för oss och kommuninvånarna att se helheten. Vi vill se en översiktsplan med kommentarer över hela centrumplanen för att på så sätt bättre kunna se och belysa konsekvenserna.

När det gäller formen för samrådet den 23 oktober i Tingshuset har vi synpunkter på upplägget. Det fanns inga möjligheter att höra övriga närvarandes synpunkter och vi anser därför att formen för samråd inte tillgodosetts.

#### *Kommentarer*

Exakt vilken typ av funktioner och lokaler som byggnaden ska innehålla regleras inte i detaljplanen. PRO:s önskemål om samlingslokaler vidareförmedlas till berörda politiker, tjänstemän och exploatörer.

Trafiken på Brobacken påverkas inte av aktuell detaljplan. Trafiklösningen och trafikflödena kring det nya huset på f.d. "Konsumtomten" har studerats inom detaljplanearbetet där, se handlingar i det detaljplaneärendet.

Planhandlingarna innehåller en illustration av föreslagen utveckling av Lerums centrum enligt *Forma Lerum för framtiden, Program för Lerums centrum*. Illustrationen har reviderats i enlighet med pågående och avslutade planarbeten. Illustrationen förtydligas, exempelvis med kommentarer, till granskningskedet.

Plan- och bygglagen styr inte formen för detaljplanesamråd, varken vad gäller tid eller hur eventuella möten ska ske. Alla människor känner sig inte bekväma med att göra sin röst hörd vid stormöten och kommunen valde i detta fall en mötesform med fokus på att ge möjligheter till enskilda samtal mellan allmänheten och kommunens eller Västtrafiks företrädare.

#### 12. Demensförening Lerum

Planförslaget är mycket snävt avgränsat, vilket gör det svårt att bedöma dess samband med övriga centrum.

Placeringen av publika lokaler i våningarna ovan gatuplanet är inte lämpligt. Dels innebär det ett motstånd att besöka lokalerna, vilket i synnerhet gäller biblioteket, dels är tillgången via trappor/rulltrappa/hiss besvärligt för personer med nedsatt rörlighet. Dessutom innebär detta läge störningar genom buller och vibrationer och höga risker på grund av farliga transporter på motor- och järnväg. Om man istället lägger parkeringsplatser i våningarna ovanpå bussterminalen gynnar man tillgången på p-platser i centrum på attraktivt avstånd från Bagges Torg.

Med Stationsvägen i föreslaget läge följer nödvändigheten att anordna flera övergångsställen för gående. Olycksrisken och bilavgaser blir följd. Det vore bra om gångkontakten mot torget kunde ske utan korsning med biltrafiken.

Stationshuset ligger utanför planförslaget men förutsätts isolerat från övrig bebyggelse genom att bussarna skall runda huset på väg in i terminalen. Huset är ett av de äldsta i denna del av Lerum och bör kunna användas även i framtiden och göras bättre tillgängligt.

Vi efterlyser också att gång- och cykeltrafiken till södra Lerum förbättras i samband med ett nytt resecentrum.

Dessa synpunkter är viktiga för alla befolkningsgrupper, men i synnerhet för äldre och funktionshindrade, vars andel i vårt samhälle ökar ständigt med ökande ålder. Demensföreningen företräder många personer i denna kategori och deras anhöriga. Vi utgår därför ifrån att våra synpunkter beaktas i det fortsatta planarbetet.

#### *Kommentarer*

Vad gäller illustration över hela utvecklingen av Lerums centrum, se kommentar till yttrande från Lerums pensionärsförening PRO, nummer 11.

Tillgängligheten till centrumlokaler ovan markplan kommer att lösas i projekterings- och bygglovsskedet och i enlighet med gällande regler och normer som bland annat gäller tillgänglighet för personer med funktionshinder.

Vad gäller buller- och vibrationsnivåer inomhus kommer det i fortsatt projektering och bygglovgivning att tillses att gällande riktvärden inte överskrids. Frågan om risker vid transporter med farligt gods har utretts i en riskutredning, som finns som bilaga till planhandlingarna. Utredningens åtgärder för att hantera riskerna, har lagts som planbestämmelser på plankartan.

De påtalade trafiksäkerhetsproblemen kommer att hanteras på ett fullgott sätt genom de föreslagna fysiska förändringarna av gatumiljön. Utan bro över Sävån är trafikmängderna så små att dessa konflikter är försumbara och med bro är de ändå klart acceptabla och kan hanteras med god trafiksäkerhet och hög tillgänglighet.

Den äldre stationsbyggnaden ligger redan i dag isolerad från övrig bebyggelse på grund av bland annat taxiplan/busshållplats, tillfart till parkeringsplats med mera. Taxibilar och busshållplatser kommer att flyttas till det nya resecentrumet, vilket möjliggör att byggnadens norra sida kan tillgängliggöras och tydligare kopplas till resecentrum och övriga delar av centrum. På så sätt kompenseras för den möjliga försämring busstillfarten riskerar att innebära för tillgängligheten till den äldre stationsbyggnaden.

Vad gäller gång- och cykelnätverket läggs en kartbild in i planbeskrivningen, som visar hur gång- och cykelnätverket till och från resecentrum kommer att se ut. Längs Stationsvägen är en dubbelsidig gång- och cykelväg planerad.

### 13. Miljöpartiet de gröna, Lerums kommun

Ingen presentation i KS innan man gick ut till allmänheten, först dagen innan remisstiden gick ut presenterades samrådsunderlaget för KS. Annonsering 2013-10-17 och då började 28 dagars remisstid tom 14 november. Samrådsmöte 2013-10-23, sex dagar efter annonsen, en utställning med guider, inget samråd.

Tidigare fanns den gamla järnvägsstationen som väntrum, men den såldes för annat ändamål. Vid nedgången till gångtunneln ordnades ett väntrum, men det gjordes om till godisbutik och så småningom kom en liten dragig busskur. Vid uppgången till perrongen fanns förut en väntmöjlighet innanför dörrar. De togs sedermera bort. Den nya uppgången till perrongen är helt öppen och ger inget väderskydd. De vindskydd som byggts på perrongen är väl OK för vind, men inte mot kyla. Om man väntar på tåg måste man finnas på perrongen och har alltså ingen nytta av resecentrum, som däremot är bra för de som väntar på bussar.

I förslaget är det bussar i huvuddelen av bottenplanet. Blir alltså knappast utrymme för handel eller kultur i bottenplanet utan det får bli en trappa upp. Då är det mindre attraktivt.

Viktigt att det byggs en barriär mot bullret! Det blir det också om man ordnar parkering i våning 2 och 3. För att verka som bullerskydd behöver resecentrumhuset gå förbi Adeltorpsägen och en bit till.

Vem tänker att Stationsvägen skall vara huvudgata? Huvudgatan i Lerum är Göteborgsvägen-Alingsåsvägen, som fram till 1964(?) var riksväg till Stockholm. Stationsvägen matar Stationsområdet.

### Övriga synpunkter

Det sägs i trafikplanen att de oskyddade gående trafikanterna skall prioriteras. Så är inte fallet i det här förslaget. Bilister, som skall köra genom centrum prioriteras, medan parkeringarna kommer längre från centrum. Nuvarande parkeringsgarage under Solkatten bör väl knytas till de nya lägenheterna i Diligentias tilltänkta bostadshus på lastkajen.

A. Självklart borde detaljplanen omfatta lastkajsområdet på andra sidan nuvarande Stationsvägen. Det är kopplat detaljplanemässigt till Triangeltomten, men det är ju resecentrum som är ”granne”. Triangeltomten och lastkajsområdet hör inte ihop. Även området väster om föreslaget område borde varit med. Varför har det inte gjorts?

B. Vi i MP har de senaste fyra åren pläderat för att resecentrum skall integreras med Solkatten och att Stationsvägen skall gå närmast spåren. Skall vi förbättra för kollektivtrafikåkande är detta en mycket viktig fråga. Vi har främst sett det som en bättre funktion resecentrum – Solkatten. Detta är också en säkerhetsfråga. I den omfattande riskanalysen kan man finna: *I resecentrumet planeras för att det skall finnas bibliotek, utbildningsverksamhet och samlingslokal. Det kan konstateras att säkerheten för besökare till bibliotek och utbildningslokaler skulle vara bättre om*

*denna verksamhet lokaliserades längre från spårområdet." Efter detta är det väl solklart att det är olämpligt med bibliotek i resecentrum.*

Denna remiss gäller detaljplanen och egentligen inte flytt av biblioteket. Vi anser kommunstyrelsens beslut att flytta bibliotek och vuxenutbildning till resecentrum, huvudsakligen för att fylla upp huset helt fel. Vi menar att man istället förlägger parkeringar till våning 2 och 3 och kanske kontor eller liknande i våning 4.

Parkeringar, med väderskyddad förbindelse med Solkatten, skulle i hög grad gynna handeln. Det bör inte nu i detaljplanen låsas till vad man tänkt i plan 2 och 3 utan det måste finnas flexibilitet så att det skulle kunna bli parkeringar.

C. Hittills har det verkat som om man från tågplattformen skulle kunna komma till resecentrum via en ny gångbro. Nu har det klarlagts att gångbron måste komma vid slutet av perrongen, d.v.s. långt från resecentrumshuset. De som skall till eller från tåget kommer alltså inte att passera andra våningen på resecentrum- vilket borde vara en förutsättning för bibliotek i andra våningen.

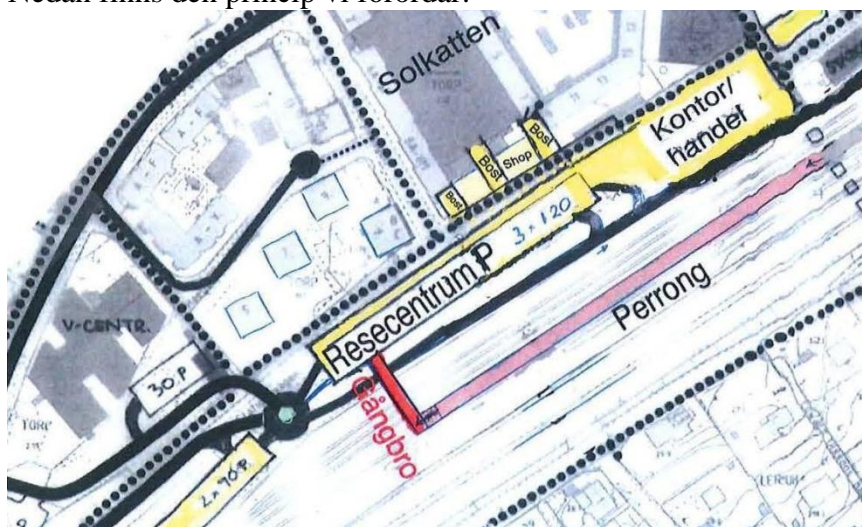
Från perrongen kommer man antingen genom befintlig gångtunnel eller på en gångbro som slutar i tänkt P-hus väster om resecentrum.

D. Det hänvisas till en programhandling för Lerums centrum godkänd av KS 2007-03-28. Denna handling får väl närmast betraktas som ett förslag till fördjupad översiktsplan och borde naturligtvis ha behandlats i KF. Det har inte gjorts.

E. Brist på helhetsgrepp. Även om det går att bygga p-hus väster om resecentrum utan detaljplaneändring, borde frågan belysas. Ett alternativ är ju att förlägga p-platser till resecentrum.

F. Tillgänglighet. KF har beslutat stryka anslaget för ny bro över Sävån. Nu presenterat förslag bygger till stor del på att trafiken skall gå via en ny bro. Dock är det nödvändigt att en del av busstrafiken även fortsättningsvis- med eller utan ny bro- måste gå på Adeltorpsvägen. Detta är olyckligt- man borde göra Adeltorpsvägen i det närmaste bilfri. Detta åstadkoms genom tillfart från en ny rondell vid polisstationen- i enlighet med Vägutredning från 2005. Denna lösning innebär också att man blir av med svängande trafik utanför Tingshuset, vilket klart förbättrar trafiksituationen där. Varför har denna utredning helt negligerats?

Nedan finns den princip vi förordar:





Med den här trafiklösningen blir centrum i stort sett bilfritt. Gångbron hamnar i resecentrumet. Gångtunneln mynnar i "Nya Solkatten" eller förlängda resecentrum. Genom att resecentret förskjuts västerut skapas en stor ny yta för handel "Nya Solkatten". Bussar och bilar till resecentrum kommer från rondell vid polisstationen. Stationsvägen dras närmast järnvägen. I förslaget är den tänkt som enkelriktad. Resecentrum kommer längre från spåren, vilket är bra ur säkerhetssynpunkt. Resecentrum integreras med Solkatten. Man kan ta sig till busshållplatserna från Solkatten utan att gå utomhus. Resecentrum blir bullerskydd även för Adeltorpsvägen, liksom för punkthusen. Adeltorpsvägen kan bli i stort sett bilfri. En byggnad kan placeras vid mynningen av Adeltorpsvägen vid Göteborgsvägen.

Sammanfattningsvis anser vi att det behövs ett omtag. Programmet för Lerums centrum borde gå till KF och frågan om flytt av biblioteket borde underställas KF. Dessutom borde detaljplan upprättas för hela stationsområdet.

#### *Kommentarer*

Samtidigt som kommunstyrelsen beslutade ge förvaltningen i uppdrag att påbörja planarbetet togs även beslut om samråd, därför var ärendet aldrig uppe i kommunstyrelsen igen för ett separat samrådsbeslut. Vad gäller formen för samråd, se kommentar till yttrande från Lerums pensionärsförening PRO, nummer 11.

Vad gäller väntmöjligheter är kommunen inte heller nöjd med nuvarande lösning och har påpekat detta för Trafikverket och Västtrafik som är ansvariga.

Vad gäller tillgängligheten till centrumlokaler ovan markplan, se kommentar till yttrande från Demensförening Lerum, nummer 12.

Om det visar sig nödvändigt kommer ett kompletterande bullerskydd att uppföras längs järnvägen i öppningen mellan resecentrum och p-huset.

Stationsvägen kommer att utformas för att ta hand om den trafik som den är avsedd för. Detta innebär trafik som i första hand kommer att passera gatan. Trafiken kommer till stor del att utgöras av busstrafik till terminalen, trafik till Solkattens garage och lastgård, men även genomgående trafik via Brobacken och till Brobackens verksamheter. Att använda ett epitet som lokalgata är därmed inte relevant, utan huvudgata är en bättre benämning. Gatan kommer dock att utformas så att låga hastigheter kommer att råda i de punkter där gående korsar biltrafiken.

Vad gäller planområdets avgränsning har kommunen gjort valet att enbart ta med de områden som behövs för att resecentrum ska kunna uppföras på önskat sätt. Redan tidigare har framförts att planprogrammet står för helhetsbilden av centrumutvecklingen, och att de enskilda detaljplanerna och övriga projekt tar programmet som utgångspunkt. Vad gäller området sydväst om planområdet, där ett parkeringshus planeras, stämmer användningen och utformningen med gällande detaljplan. Det samma gäller för området nordöst om planområdet, där busstillfarten kommer att ske. Vad gäller Solkattens lastkaj är resecentrum och parkeringshuset i form av bullerbarriärer förutsättningar för att kunna bygga bostäder här. Detta hade inte varit möjligt att villkora i en och samma detaljplan. Dessutom är det inte önskvärt att, med tanke på att resecentrum är ett centralt och allmännyttigt inslag i utvecklingen av Lerums centrum, ta in frågeställningar som riskerar att försvåra och fördröja planprocessen.

Planförslaget baseras inte enbart på dokumentet Forma Lerum för framtiden från 2007. Innan detta togs fram finns flera dokument som visar på likartade scenarier och därefter har flera utredningar och program framtagits som underlag för utbyggnad av Lerums Centrum och det resecentrum som aktuell plan avser. Exempel på dokument som också ligger till grund för det framlagda förslaget är; Förbättrade vägförbindelser till Lerums centrum, från 2005; Vägar och gator i Lerums centrum 2006-03-27; Så här vill parterna utforma Lerums resecentrum, från 2008; Vision Nya Lerums centrum maj 2009; Gestaltningprogram Lerums Centrum 2010; och Gestaltning av offentliga rum i Lerums centrum 2012. Gemensamt för alla tidigare nämnda dokument är att man redovisar ett resecentrum på den plats som även nu föreslås. I några äldre utredningar har det funnits alternativ, med en gatusträckning närmast järnvägen, och resecentrum närmast Solkatten, men detta har visat sig ha stora nackdelar som avgör att valt alternativ förordats. Den största anledningen till att alternativet med en gata utefter järnvägen valts bort är att det kräver större trafikytor och därför inte får plats, samt att det kräver mer komplicerade trafiklösningar som gör att alternativet inte är genomförbart. Från kommunens sida får vi därför anföra att de idéer som framförs är ogenomförbara. De studier vi gjort visar att det inte får plats, är orealistiska ur ekonomisk synvinkel och ökar bullret i centrum genom att byggnaden i form av bullerskydd hamnar längre ifrån bullerkällan.

Planförslaget reglerar markanvändningen för resecentrum till trafik och centrum inklusive undervisningslokaler för gymnasie- och vuxenutbildning. Det innebär att resecentrum, förutom funktioner för kollektivtrafik och resenärer, kan innehålla olika typer av verksamheter, exempelvis bibliotek och vuxenutbildning men även andra centrumfunktioner som butiker, service eller kontor. Även parkering passar in under denna markanvändning. Att resecentrum ska innehålla ett bibliotek är därför inget som detaljplanen styr, utan detta hanteras som ett separat politiskt ärende.

Att förbättra kopplingen mellan södra och norra Lerum har varit en viktig utgångspunkt i programarbetet för Lerums centrum (Forma Lerum för framtiden 2007). En ny gångförbindelse från resecentrum, över E20 och järnvägen till södra Lerum via perrongen, hade dels bidragit till att skapa närhet till- och ett större flöde genom biblioteket och resecentrum och dels ökat tryggheten och tillgängligheten mellan centrumsidan, resecentrum och Lerums södra sida. Om en sådan förbindelse kan bli aktuell är en ekonomisk fråga för Lerums kommuns politiker, Västtrafik och Trafikverket.

Plan- och bygglagen innehåller inga bestämmelser kring organisationen för antagande av detaljplaneprogram. Vad gäller antagandet av programmet för Lerums centrum, gjordes detta på samma sätt som vad som är brukligt i kommunen, det vill säga detaljplaneprogrammet antogs av kommunstyrelsen.

En ny bro över Sävån planeras för närvarande inte och förslaget till detaljplan för resecentrum med dess trafiksystem förutsätter inte en ny bro över Sävån. Skulle en ny bro aktualiseras igen kommer detta att gynna den föreslagna placeringen ytterligare. Den avlänkning av trafiken från Göteborgsvägen som föreslås, refererat till vägutredning 2005, görs inte idag men kan göras i framtiden. Kommunens förslag är anpassat till nuvarande situation men är flexibel för kommande förändringar. Avlänkningen är inte aktuell att göra så länge trafiken inte kan fortsätta på en ny bro över Sävån, som visas i samma utredning. Då först är den meningsfull och den är en

av två delar i ett förslag som är helt beroende av varandra. Med en avlänkning och en bro skulle Göteborgsvägen avlastas mycket trafik och kontakten mellan centrum och Säveån förbättras och Brobacken kunna göras helt bilfri, men detta är inte en förutsättning för planförslaget. Med avlänkning av trafik, men utan bro, måste denna trafik gå vidare ut via Brobacken, vilket inte är önskvärt.

#### 14. Studiecirkeln God Miljö i centrum

##### *Planprogram*

Planförslaget baseras på planprogrammet Forma Lerum för framtiden. Vi har vid flera tillfällen tidigare meddelat vår uppfattning, att detta program inte är aktuellt av flera skäl och därför inte bör tas som utgångspunkt för detaljplaner inom centrumområdet. Om det ändå åberopas som bas för detta planförslag finns följande avvikelser från planprogrammet:

Två olika alternativ visas, dels ett parkeringshus och en bussterminal parallellt med järnvägen dels enbart en bussterminal i samma läge med busstrafik runt det befintliga stationshuset. Byggnadens innehåll anges med bussterminal och butiker i bottenvåningen och parkeringsplatser i våningarna 2 och 3. Planförslaget överensstämmer inte med detta. Planförslaget förutsätter att tillfarten till bussterminalen sker runt stationshuset enligt planprogrammet. Eftersom detta är en nödvändig funktion av terminalen bör stationshuset ingå i planförslaget. Planförslagets uppgift att kommunen avser att lägga bibliotek och utbildningslokaler i byggnaden är en programpunkt som inte redovisas betr. underlag och beslutsnivå.

##### *Resecentrums placering*

Den föreslagna placeringen söder om den befintliga Stationsvägen medför att gående måste korsa Stationsvägens biltrafik på väg till Bagges Torg. GMC har tidigare lämnat och publicerat ett förslag till resecentrum med Stationsvägen förlagt närmast järnvägen så att endast en gångförbindelse finns mellan byggnaden och bebyggelsen vid Bagges Torg, som kompletteras med butikslokaler mot denna gångväg. Kontakten mellan bussterminal och tågplattform sker planskild dels genom förlängning av befintlig gångtunnel, dels med en ny gångbro i perrongens västra ände och i förlängning av Adelstorpsvägen även över E20. Då ökar även säkerheten genom att avståndet till järnvägen blir större och gångförbindelsen med södra Lerum blir bättre. I vårt förslag sker tillfarten till busshållplatserna norr om stationshuset, som därigenom kan sammanlänkas med gamla Brobacken med nybebyggelse i samma stil på nuvarande parkeringsplatsen. I samrådsförslaget isoleras stationshuset från gångtrafiken, den föreslagna bussleden inkräktar dessutom på järnvägsområdet och gör stationshusets lokaler svåra att använda.

Vårt förslag innebär också att Stationsvägen inte öppnas som en ny affärsgata som skulle konkurrera med andra stråk. Vi förordar att Göteborgsvägen - Brobacken prioriteras och utvecklas som centrums centrala stråk. Stationsvägens funktion kommer inte att bli den som samrådsförslaget förutsätter dels genom att en ny avfart från E20 inte kommer till och dels genom att en ny bro över Säveån inte har stöd i kommunens övriga planering och enligt vår uppfattning är onödig. Ett parkeringshus väster om planområdet skall tillgodose befintliga och nya parkeringsplatser. Enligt vårt förslag bör

huset byggas på den mark som nuvarande vägramp ligger och Stationsvägen flyttas intill järnvägen med förlängning under viadukten. Förbindelsen med Södra Långvägen över viadukten byggs som del av och tillfart till parkeringshuset. Parkeringshuset bör byggas tidigare än resecentrum för att tillgodose det nuvarande behovet.

#### *Detaljplaneförslaget*

Den snäva begränsningen av detaljplaneförslaget medger inte någon bedömning av sambandet med omgivningen. Detta bör redovisas mera konkret än vad planprogrammet gör.

Att bygga lokaler för bibliotek och utbildning över bussterminalen innebär allvarliga störningar genom buller och riskerna från farliga transporter. Läget i flera våningar över marknivå gör dem svårtillgängliga, en nackdel särskilt för biblioteket. Föreskrifterna om slutna fasader gör lokalerna svårplanerade. Hur störningar genom buller, markvibrationer och risker från trafiklederna skall lösas redovisas inte i planförslaget.

Med den förslagna lokalanvändningen innebär de stora problem. Enligt riskutredningen är det olämpligt att förlägga bibliotek m.m. enligt planförslaget. Föreslagna konstruktioners effekt att höja säkerheten framgår inte tillräckligt. Med denna risknivå borde inte sådana lokaler placeras i byggnaden. Dessa ytor bör istället disponeras för parkeringsplatser, såsom anges i planprogrammet. Vårt förslag innebär också ett större avstånd mellan byggnaden och närmaste järnvägsspår.

Trafiksystemet förutsätter dels en ny avfart från E20 och dels en ny bro över Sävån. Dessa förutsättningar gäller inte längre. Att utforma Stationsvägen som en ny affärsgata med en intimare miljö är inte den rätta lösningen. I det föreslagna läget måste gatan korsas av flera övergångar för gående, vilket innebär stora olycksrisker och utsätter de gående för bilarnas avgaser och buller. I vårt förslag enl. ovan undviks dessa nackdelar. Västra stambanans utrymmesbehov för den framtida utvecklingen är än så länge oklar, vilket inte framgår. Om spårområdet måste utvidgas ifrågasätts hela planförslaget

Att leda bussarna runt stationshuset som tillfart till terminalen är troligen inte möjligt av utrymmesskäl och olämpligt med hänsyn till stationshusets användning. För att klarlägga dessa problem bör stationshuset ingå i planområdet.

Att placera cykelparkeringen i P-huset väster om planområdet är orealistiskt, avståndet till cyklisternas mål är för stort och medför cykelparkering på olämpliga platser.

Dagvattenhanteringen genom lokalt omhändertagande torde knappast kunna ske inom planområdet. Det är dock en av förutsättningarna för projektets genomförande och måste därför klarläggas i samband med detaljplanen.

Plankartan innehåller en linje för egenskapsgräns som dock saknas på kartbilden. Bestämmelsen p<sub>1</sub> torde avse endast bottenvåningen. Avsikten med en mur med blott 20 cm höjd är oklar.

#### *Planprocess och genomförande*

Flera viktiga utredningar hänskjuts till fortsatt planarbete liksom uppgifterna om genomförandet och kostnader. Därigenom inskränks möjligheten att rätt bedöma förslagets genomförbarhet. Samrådsförslaget har inte presenterats för allmänheten på sådant sätt att samråd genom dialog med planmyndigheten var möjlig. Inte heller

redovisas på vilket sätt tidigare meddelade synpunkter bl.a. från vår sida har beaktats eller avvisats och på vilka skäl. Det är av stor betydelse för kommunens vision 2025, där kreativitet och inflytande är väsentliga slagord.

### *Slutsats*

Som framgår ovan anser vi planförslaget bristfälligt i en rad avseenden och olämpligt utifrån synpunkter vad gäller den översiktliga planeringen av centrum. Den snäva begränsningen av planområdet gör bedömningen av sambanden med omgivningen problematisk. Vi föreslår därför att planförslaget omarbetas med en samtidig omprövning av planprogrammet.

### *Kommentarer*

Detaljplaneprogrammet Forma Lerum för framtiden anger på sin huvudkarta (sidan 17 i programmet) användningen av marken på denna plats till centrumfunktion – handel, kultur, bostäder, arbetsplatser och nöjen. Detaljplaneförslaget överensstämmer med denna markanvändning. De beskrivningar som yttrandet hänvisar till kan ses som illustrationer av möjlig utveckling för området och inte som fasta förslag.

Kommunstyrelsen fattade 2009-03-25 (§97) beslut att bibliotek och del av vuxnas lärande ska flyttas till ett framtida resecentrum. Beslutet bekräftades 2013-03-13 (§87). 2014-04-23 (§158) togs frågan upp igen för aktualisering i kommunstyrelsen.

Kommunstyrelsen beslutade då att biblioteket som idag är lokaliserat i Dergårdsgymnasiet ska inrymmas i det planerade resecentrat i Lerum C samt att kommunen ska hyra ett våningsplan, cirka 2000 m<sup>2</sup>, i resecentrum.

Vad gäller placering av resecentrum i direkt anslutning till Solkatten, se kommentarer till yttrande från Miljöpartiet de gröna, nummer 13.

Vad gäller illustration över hela utvecklingen av Lerums centrum, se kommentar till yttrande från Lerums pensionärsförening PRO, nummer 11.

Vad gäller tillgängligheten till centrumlokaler ovan markplan, se kommentar till yttrande från Demensförening Lerum, nummer 12.

Vad gäller vibrationsstörningar, buller och risker med transporter av farligt gods, se kommentar till yttrande från Demensförening Lerum, nummer 12.

Föreslaget trafiksystem förutsätter inte en ny bro men om en ny bro skulle byggas framöver är placeringen anpassad så att en sådan lösning ger ytterligare fördelar i framtiden, framförallt för kollektivtrafiken. Inte heller förutsätter förslaget en ny avfart från motorvägen. En sådan avfart ger fördelar för trafiken till Lerums affärscentrum och avlastar andra delar i trafiksystemet men har ingen ytterligare fördel för kollektivtrafiken.

Vad gäller utrymme för bussangöring och riksintresset för kommunikationer Västra Stambanan, se kommentar till yttrande från länsstyrelsen, nummer 1.

Vad gäller säkerhet för gång- och cykeltrafikanter på Stationsvägen, se kommentar till yttrande från Demensförening Lerum, nummer 12.

Vad gäller planområdets avgränsning, se kommentar till yttrande från Miljöpartiet de gröna, nummer 13.

Cykelparkering i tillräcklig omfattning kommer att anläggas både väster och öster om resecentrum samt i det tillkommande parkeringshuset.

Planförslaget bygger inte på att dagvatten hanteras inom planområdet. I ett redan tätbyggt och till stor del hårdgjort centrumområde är det inte alltid möjligt att hitta dagvattenlösningar inom den egna fastigheten. Därför har en dagvattenutredning tagits fram, som pekar ut gemensamma lösningar för dagvattenhanteringen inom hela centrumområdet. Dagvattenhanteringen kommer att lösas enligt intentionerna i denna utredning. Detta beskrivs i planbeskrivningen.

Egenskapsgränsen finns på plankartan för att avskilja bygggrätt och prickad mark inom området för Trafik och centrum. Bestämmelsen p<sub>1</sub> gäller för byggnadens alla våningar. Bestämmelse om en 20 cm hög mur har införts i enlighet med riskutredningens resultat. Muren ska, vid en olycka på järnvägen, förhindra att brandfarlig vätska kan rinna mot detaljplaneområdet.

Att inte alla frågor är lösta till samrådsskedet, som ligger tidigt i planprocessen, är både ett vanligt sätt att hantera planprocessen och i enlighet med lagstiftningen. Frågorna förtydligas inför granskningsskedet och allra senast till antagandet av detaljplanen.

Vad gäller formen för samråd, se kommentar till yttrande från Lerums pensionärsförening PRO, nummer 11.

#### 15. Hörselskadades förening

Först vill HRF påtala att Lerum, som skall bli en miljökommun, måste ta ökad hänsyn till det kommunikationsstörande bullret under 85 dB. Det kommunikationsstörande bullret är ett folkhälsoproblem samtidigt som det innebär att många Lerumsbor har svårt att höra i en miljö som är audiokommunikationshämmande.

För att få en tyst och god ljudmiljö inom planområdet, önskar vi att bussarna och andra motorfordon kör på en gata söder om resecentrum. Bussarna vänder i resecentrum och går tillbaka samma väg som de kommit. Kollektivtrafikfordonen står under tak så att resenärerna kan kliva på och av i en torr miljö. Bilarna använder samma väg ut och in från sina parkeringar. Stationsvägen går då att göra om till en gårdsgata/gåfartsgata där gående har företräde framför motorfordon och cyklar. Morgondagens motorfordon kommer att vara ännu tystare än dagens fordon som redan idag är ett problem för många som har nedsatt hörsel -ca 15 % av Sveriges befolkning har nedsatt hörsel. Därför måste det bli en gårdsgata/gåfartsgata för allas bästa, samtidigt som Lerum tar ett steg till för att bli en miljökommun.

På sidan 10 står det att det finns stora möjligheter att åstadkomma god tillgänglighet till området för alla. Detta tolkar vi så att ljudmiljön blir den bästa möjliga annars är det inte en god tillgänglighet.

På sidan 14 står det under Buller att den nya bebyggelsen kan fungera som en bullerskärm. Detta tycker vi är mycket bra, men i nästa stycke vill vi ha en hårdare kravskrivning. I byggnaden kommer det troligtvis att finnas kulturlokaler. I dessa lokaler skall det vara en god ljudmiljö som inte överskrider gällande gränsvärde. Vi anser att samma gränsvärde skall gälla i korridorer och foajéer mm. Det är skönt att som hörselskadad kunna höra bra även i dessa utrymmen.

### *Kommentarer*

Vad gäller gata söder om resecentrum, se kommentar till yttrande från Miljöpartiet de gröna, nummer 13.

Vad gäller bullernivåer inomhus kan detta inte hanteras i detaljplan. Vid fortsatt projektering och bygglov kommer det att tillses att gällande riktvärden inte överskrids.

### 16. Lerums Bygdegille

Lerums Bygdegille anser att området för samrådet är för snävt för att bedöma om placering och utformning av det tilltänkta resecentrumet är tillfredsställande. Vi anser att samrådet också skulle ha omfattat hela det område som kommer att påverkas av resecentrums placering med t.ex. framtida planerad trafikstruktur och byggnation. Om man ser till en sådan större helhet är vi oroliga för att den tänkta placeringen av byggnad och "Huvudgata" eventuellt kan påverka framtida beslut om åtgärder i kulturhistorisk värdefull miljö, i första hand Östra Brobacken.'

### *Kommentarer*

Vad gäller planområdets avgränsning, se kommentar till yttrande från Miljöpartiet de gröna, nummer 13. Östra Brobacken omfattas inte av någon nyexploatering. Kommunstyrelsen beslutade dessutom 2013-03-27 att låta det röda huset inom Dergården 1:10, "Sushihuset", vara kvar, viket tidigare bedömts som angeläget att flytta.

### **Övriga**

#### 17. Elisabeth Sandén & Bertil Sandén, von Holtens väg

Först av allt vill vi hävda att det samrådsmöte som vi kommuninvånare fick del av via Lerums Tidning måste ifrågasättas. Det var sex dagars varsel till mötet 23.10 kl. 17-19. Vi och många andra som vi har talat med hade ingen chans att frigöra sig att komma dit med så kort notis. 14 dagars varsel brukar vara minimum i officiella sammanhang. Det gavs då inget tillfälle till öppen diskussion dialog mellan politiker, tjänstemän och allmänhet. Därför anser vi att det måste kallas till ett nytt samrådsmöte.

Låt resecentrum bli ett renodlat centrum för resande. Förslaget som har lagts fram är gammalt, troligen från år 2007. Sedan dess har många förutsättningar ändrats. Ekonomin är mer ansträngd och kommunen har antagit en ny vision. Den huvudsakliga uppgiften för ett resecentrum är att utgöra en bra bas för resande. Många pendlare bor avlägset till och måste ta bilen till tåg/buss. Dessa måste ha bra parkeringsmöjligheter nära stationen så att de kan gå torrskodda under tak från bil till tåg. Det bör även ordnas så man kan gå till köpcentret Solkatten under tak. Givetvis måste vi ha ett hyfsat utrymme för väntande. Sådant har vi haft, men kommunen har valt att stänga det genom att låta en kiosk/pressbyrå flytta in. Tidigare fanns väntrum i den gamla stationsbyggnaden. Där är nu restaurang. Iden om att kombinera resecentrum med diverse olika kontors- och affärslokaler är dyrt och dåligt. Genom att försöka mixa ihop olika verksamheter i syfte att fördela kostnaderna på fler händer ökar risken att detta blir halvdåligt för många. En mindre "privat research" på olika orters resecentrum har gett oss stöd i uppfattningen att resecentrum framför allt bör vara centrum för resande. Se

tex Alingsås, Härryda vid Mölnlycke Centrum, Borås, Mölndal, Kungsbacka, Jönköping för att nämna några. Varför skall då "lilla Lerum", en småskalig landsortskommun ha hybris och bygga en koloss?

Särskilt motsätter vi oss förslaget om att flytta biblioteket till resecentrum. Biblioteket ligger nu i samma byggnad som gymnasiet. Med nuvarande placering är biblioteket lätt tillgängligt för studerande, som t ex på håltimmar, i vinterkylan eller då man bara har en kort paus känner motstånd mot att ta på sig ytterkläder och gå iväg. Risk finns kanske för att man istället "hänger kvar" i korridoren. Tätt samarbete förekommer: lärare-bibliotekarier- studerande. Intervjuer med personal och studerande har bekräftat detta nära samarbete. Även korta avstånd utomhus medför tröghet och försämrad kommunikation. En kulen, regnig novemberdag tvekar man nog inför att gå utomhus. Förväntad kraftigt höjd hyra kan dessutom medföra färre bokinköp, kanske också minskning av personalstyrkan. Att planera för att utnyttja biblioteket som en bullerskärm och en draghjälp för att klara av finansieringen av ett ifrågasatt projekt är starkt upprörande!

Lagen kräver bibliotek för gymnasium. Skall det bli en liten filial på skolan? Hur attraktiv och väl sorterad kan ett sådant bli? Varför splittra upp? Lerums gymnasium har hitintills hävdad sig väl i konkurrens med t ex Göteborgs gymnasier. För att vi skall kunna behålla en hög kvalitet på gymnasiet måste vi inse vikten av bibliotek. Skulle bibliotekets yta anses vara alltför knapp, så satsa då istället på en utbyggnad av befintligt hus och kombinera med andra kulturverksamheter, samlingslokaler!

Barnen, särskilt de mindre, behöver lockas till att bekanta sig med biblioteksmiljön. Det förekommer sagostunder och andra aktiviteter för barnen. Sommartid går man ibland utomhus till den närliggande parken. Där får man då en mysig vrå för sagoläsning. Hur skall det bli? Skall barnen sitta vid Stationsvägen? För de halvstora barnen som kan ta sig till bibliotek på egen hand är nuvarande lokalisering vid Alingsåsvägen att föredra.

Biblioteken är i dagens samhälle en av de allra viktigaste kulturinstitutionerna. Lerums bibliotek är redan mycket uppskattat och välbesökt av människor i alla åldrar. Särskilt för personer med ovana att besöka bibliotek är denna aspekt viktig. Tanken att tågpendlare skall slinka in på biblioteket på hemväg från arbetet är god men helt orealistisk. Många års eget tågpendlande och intervjuer med andra pendlare har gett oss erfarenheten att efter arbetet så vill de allra flesta snabbt komma hem eller hämta barn på förskola. Att stanna till på resecentrum, att ta sig upp till andra våningen för att botanisera bland böcker kan vara omständigt och är inget naturligt val. I åtskilliga städer där man under senare år har uppgraderat sina bibliotek finns en tydlig trend att låta biblioteken få en både estetiskt tilltalande och lättillgänglig placering. För många är biblioteket en plats för tystnad och stillhet. Böckerna skall tala! Placeringen kloss an mot bullrande järnväg och motorväg är helt kontraindicerad.

Lerums ekonomi är rejält svajig. De senaste tio åren har kommunen gått in i många mycket kostnadskrävande projekt. När skall vår kommun inse att man måste "rätta mun efter matsäck"?

#### *Kommentarer*

Vad gäller formen för samråd, se kommentar till yttrande från Lerums pensionärsförening PRO, nummer 11.



Syftet med att lägga centrumlokaler som bibliotek i resecentrumbyggnaden är både att bredda utbudet i centrum, vilket är svårt att göra på annan plats då det saknas större obebyggda tomter och konkurrensen om markanvändningen i centrum är stor, och att skapa ett resecentrum som är levande under fler tider på dygnet och på så sätt locka till resande med kollektivtrafiken. Detta förtydligas i planbeskrivningen.

Vad gäller flytt av biblioteket, se kommentar till Miljöpartiets yttrande, nummer 13.

#### 18. Björn H. Håkanson, Lilla Goråsvägen

Då Diligentia visat intresse för att bygga bostadshus vid lastkajerna till Solkatten så anser jag att resecentrums bästa placering blir under detta bostadshus. Detta ger en möjlighet att resecentrum och Solkatten blir sammanväxta till en enhet. En enhet som måste vara till stor möjlighet för handlarna i Solkatten samt för Lerums lokala handel. Samtidigt så kommer Stationsvägen att hamna så att det trafikbuller hamnar utanför det som i projektet resecentrum hamnar emellan resecentrumförslaget och blivande Diligentiahus. Ljudet kan exempelvis tas upp av ett parkeringshus. Att flytta Stationsvägen ger också en säkrare trafikmiljö då övergångsställena försvinner. Samt om det byggs en ny bro och eventuellt ny motorvägsavfart blir av, så kommer en flytt av Stationsvägen ge ett bättre trafikflöde.

Eftersom denna planerade resecentrumbyggnad kommer att få i stort sätt sina långsidor mot syd och norr så är det lämpligt att utnyttja det till att placera paneler för solel mot ett söderläge. Detta genom att höja upp taket i lämplig vinkel mot söder. En höjning av taket ger också tredje våningens rum en högre och luftigare rymd. Samt att detta rum också får in mer ljus från högre fönster i norrläget. Något som kan vara tillgodo om lokalerna skall utnyttjas exempelvis till vuxenskola.

Flytta inte biblioteket till resecentrum låt det finnas kvar i Dergårdsgymnasiet.

#### *Kommentarer*

Vad gäller placering av resecentrum i direkt anslutning till Solkatten, se kommentarer till yttrande från Miljöpartiet de gröna, nummer 13.

Kommunen tar med sig goda förslag på utformning av byggnaden. Solceller på byggnaden diskuteras och möjligheten till detta kommer att utredas under efterföljande processer.

Vad gäller flytt av biblioteket, se kommentar till Miljöpartiets yttrande, nummer 13 samt kommentar till yttrande från E och B Sandén, nummer 17.

#### 19. Ewy och Lars Agelii, Godhemsbacken

Vi anser att det påtänkta resecentrumet behöver innehålla väntsal, kiosk och möjligen café. Möjlighet för parkering tillkommer också. Med tanke på kommunens skulder och dåliga ekonomi samt Västtrafiks tveksamhet att medfinansiera mer än nödvändigt finns ingen anledning att bygga så storvulet som är planerat.

Att flytta biblioteket till en busstation vore rena katastrofen. Vi har ett fint och välordnat bibliotek som också gymnasiets ungdomar har nytta av, varför förstöra detta. Huruvida biblioteket skulle ligga mera centralt i resecentrum beror ju helt på var i kommunen man bor. Eftersom vi har förstått att kommunen måste förbinda sig att hyra lokalerna i

resecentrum för dyra pengar finns också risken att man inte har råd att vare sig ha personal eller förnya bokbeståndet.

Att ha utställningslokaler i resecentrum (om det är planerat) är med tanke på buller och tillgänglighet inget som vi ser fram emot. Det har i flera olika sammanhang framkommit en önskan om kulturhus i Lerum. Förslag finns att bygga detta i anslutning till Dergården för att samla flera olika kulturaktiviteter inom ett område. Detta skulle ge Lerums kommun ett positivt omdöme både av kommuninvånarna och omvärlden.

I övrigt vad gäller sakfrågor gällande resecentrum hänvisar vi till Naturskyddsföreningens och God miljö i centrums yttranden.

### *Kommentarer*

Västtrafik står för kostnaderna för ytor för resenärer medan en exploatör för kostnaderna för centrumlokaler där kommunen ska hyra yta för bibliotek och eventuellt vuxenutbildning. Eftersom exploatör för resecentrum inte utsetts, är det i dagsläget oklart hur stora kommunens kostnader blir. Konsekvenser för den kommunala ekonomin förtydligas i planbeskrivningen. Intressant i sammanhanget är både hyresnivå för kommunala lokaler och hur mycket pengar kommunen kan få för marken.

Vad gäller flytt av biblioteket, se kommentar till Miljöpartiets yttrande, nummer 13 samt kommentar till yttrande från E och B Sandén, nummer 17.

Vad gäller området vid Dergården har kommunstyrelsen gett Ernst Rosén AB markanvisning för bostadsbyggnation samt beslutat att pröva planläggning för detsamma. Kulturhus placerat vid Dergården är därför inte aktuellt.

## 20. Holger Mattsson, Samuel Bagges Väg

- Varför behövs ett nytt stationshus, det gamla ska ju stå kvar?
- Enligt beskrivningen ska "väntrum, möjlighet till information och biljettköp göra kollektivresandet mer attraktivt", men är det verkligen en avgörande faktor när alltmer kan hanteras elektroniskt?
- Varför ska biblioteket flyttas?
- Är det lämpligt att placera bibliotek och utbildningslokaler på avstånd från Dergårdsskolan, vars elever idag utgör en stor del av målgruppen?
- Hur blir tillgängligheten för funktionshindrade och äldre till bibliotek i lokaler "en trappa upp"?
- Hur påverkas tågresenärernas närhet till anslutande bussar och parkerade bilar?
- Hur ersätts de parkeringsplatser som tas i anspråk för bebyggelsen?
- Vad kommer huset att kosta, och hur påverkar det oss skattebetalare?
- Om trafikansvariga anser att kostnaden för en hållplats i Aspedalen är onödiga, varifrån kommer då pengar till ett nytt resecentrum som detta?

Tyvärr var jag förhindrad att ta del i den öppna presentation som ska ha ägt rum den 23 oktober, och säkert många andra med mig. Om ni ber om synpunkter på ett projekt utan att vara tydligare med bakomliggande behov och dess effekter även i den skriftliga

presentationen blir det sannolikt bara invändningar. Så kära tjänstemän och beslutsfattare, utgå inte från att vi kommuninnevånare är lika insatta som ni själva i centrumplanens delprojekt, utan ta er tid att förklara på hemsidan och gärna också i Lerums Tidning vilka framtida behov som styr just detta projekt, och varför detta är en bra lösning. Det är inte alls säkert att vi är motståndare, men vi vill förstå vad det är vi får för pengarna innan vi säger ja. Slutligen ett tack till Lerums Tidning, till Martin Zollitsch och andra debattörer, som hjälper oss att förstå och följa utvecklingen av Lerum och dess centrum.

#### *Kommentarer*

Den äldre stationsbyggnaden är i privat ägo och ombyggd för att innehålla affärs- och restauranglokaler. Utrymmena motsvarar inte de krav på väntutrymmen med tydlig koppling till perronger och busshållplatser som idag efterfrågas. Att ett resecentrum bör innehålla väntutrymmen, möjligheter till aktuell information om ankomster och avgångar med mera samt biljettköp anses nödvändigt, oavsett utökad elektronisk hantering i framtiden.

Vad gäller flytt av biblioteket, se kommentar till Miljöpartiets yttrande, nummer 13 samt kommentar till yttrande från E och B Sandén, nummer 17.

Vad gäller tillgängligheten till centrumlokaler ovan markplan, se kommentar till yttrande från Demensförening Lerum, nummer 12.

Kopplingen mellan perronger och bussar blir enklare i förslaget resecentrum i jämförelse med nuvarande situation. Parkeringsplatserna ersätts i det nya parkeringshuset som kommer att byggas i anslutning till resecentrum och stå klart när resecentrum börjar byggas.

Vad gäller konsekvenser för kommunens ekonomi, se kommentar till yttrande från E och L Agelii, nummer 19.

#### 21. Josef Johansson, Bergsslingan

Om målet är att göra det bekvämt och attraktivt att resa kollektivt så är detta förslag väldigt kostnadsineffektivt. Det behövs inte en jättebyggnad i tre våningar. Satsningen borde få delas på hela kommunen, t.ex. genom en uppvärmd väntsal vid varje hållplats längs järnvägen och vid de största busshållplatserna. Jag ser också en risk att kommunen drar på sig onödigt dyra hyres- och underhållskostnader. Min slutsats: "det osar skrytbygge om det här".

Om man ska göra en större förändring så anser jag att det skall finnas mycket goda skäl till det. I fallet med biblioteket kan jag inte se några sådana skäl, snarare tvärtom! Biblioteket ligger idag i direkt anslutning till gymnasiet vilket måste ses som en mycket stor tillgång för skolans elever, och att flytta biblioteket så att det hamnar i direkt anslutning till en järnväg vilket oundvikligen kommer att innebära ökade bullernivåer verkar rent ut sagt korkat! Min slutsats: att flytta biblioteket= "dyrt och dumt".

#### *Kommentarer*

Västtrafik står för kostnaderna för ytor för resenärer medan en exploitör för kostnaderna för centrumlokaler där kommunen ska hyra yta för bibliotek och eventuellt

vuxenutbildning. Utbyggnad av resecentrum i tre våningar sker därför inte på bekostnad av satsningar på andra hållplatser i kommunen. Vad gäller konsekvenser för kommunens ekonomi för övrigt, se kommentar till yttrande från E och L Agelii, nummer 19.

Vad gäller flytt av biblioteket, se kommentar till Miljöpartiets yttrande, nummer 13 samt kommentar till yttrande från E och B Sandén, nummer 17.

## 22. Markus Wahl

Önskar att ombyggnaden för resecentrum för Lerums Station utökas med s.k. cykelboxar, sådana som finns vid stationer längs Ale-pendeln, så att man kan låsa in sin cykel på stationen.

### *Kommentarer*

Eventuell placering av cykelboxar är på en för detaljerad nivå för att det ska vara lämpligt att styra den i detaljplanen. Dock ger detaljplanen möjligheter att åstadkomma cykelboxar inom torgområde öster om föreslagen byggnad. En annan möjlig placering av cykelboxar vore inom parkeringshuset väster om föreslaget resecentrum. Synpunkten noteras inför fortsatt projektering av resecentrum, parkeringshus och offentliga miljöer.

## 23. Sven Wolf

För oss som bor i Lerum men jobbar i Göteborg är de goda kommunikationerna mellan orterna kritiska för att vardagen ska fungera. Upprustningen av perrongerna, de nya pendeltågen, Lerumexpressen och de utökade pendelparkeringarna har givit oss kollektivtrafikanter en bättre service och antalet resenärer har följaktligen ökat (De nya P-platserna börjar redan ta slut!). Denna positiva utveckling drivs naturligtvis även på av trängselskatten i Göteborg. Att man i Lerum planerar för ett resecentrum är i detta sammanhang en utmärkt idé och ett naturligt nästa steg för att ytterligare stärka argumenten för att lämna den egna bilen hemma. Att byggnaden kan utformas som en ljudbarriär mot E20 och järnvägen är en fin bonus och förhoppningsvis kan även de centrala delarna av Lerum nu ges en mer estetisk och trivsamt inramning. Så långt allt gott. Det jag vill lyfta fram är tre konkreta förslag som skulle kunna bidra till att resecentrum också blir en plats för innovation inom resande och hållbarhet!

### *Effektiva flöden för multimodalt resande*

En av kollektivtrafikens svagheter är att den endast tar dig från hållplats A till hållplats B, medan bilen oftast tar dig från där du är till dit du vill. För att överbrygga detta växer nya koncept fram där flera olika transportslag kombineras för att lösa "hela resan", så kallad multimodalitet. T.ex. kan en resa utgöras av en kombination av taxi, pendel och bilpoolsfordon som via en smart tjänst i din telefon/dator paketeras en smidig resa för just dig. I Göteborg testas detta koncept i en pilot just nu ([www.ubigo.me](http://www.ubigo.me)). I praktiken innebär detta för Lerums resecentrum att det behöver finnas fysiskt utrymme för resande att byta mellan pendel, buss, taxi, bilpoolsbil och cykel på ett riktigt bra och effektivt sätt. Det måste vara smidigt, snabbt, säkert och bekvämt - på riktigt. Det betyder motsatsen till vad det är idag - man blir utsatt för regn och stormvindar, passerar över

dåligt upplysta och trafikerade ytor samt måste utstå urinstinkande och ouppvärmade utrymmen.

#### *Utrymme för resenärsförening och resenärsounge*

I takt med att allt fler reser kollektivt och inom kort även multimodalt, kommer kraven från denna växande grupp att bli större och tydligare än idag. Det finns sedan en tid tillbaka planer på att etablera en resenärsförening i Lerum, med avsikten att mobilisera resenärerna så vi kan utgöra en positiv kraft i omställningen till ett mer hållbart resande. Oförutsedda möjligheter finns för en sådan gruppering att formulera och framföra de behov resenärerna verkligen har och driva deras intressen i samverkan med kommun och transportleverantörer. Detta kan till exempel vara krav på avgasfria fordon som drivs med förnybar energi, rättvisa och jämställda arbetsvillkor för förare och annan personal, ekologiska rengöringsprodukter och bättre kompensation vid bristande service. Genom medlemskap i resenärsföreningen skulle man även kunna få tillgång till integrerade multimodala resetjänster, samkörning med "matkasse" och andra anpassade tjänster för vardagsresenären. En viktig del är även en resenärsounge där man kan ta en eko-reko kaffe, sitta bekvämt och kolla sina email medan man väntar på pendeln. Här finns bland annat förvaringsskåp för cykelhjälm och regnkläder, toaletter och en lugn miljö. Utrymme i resecentrum för denna typ av behov/verksamhet skulle öppna för en mycket spännande och innovativ utveckling för oss resenärer!

#### *Solceller som syns*

Resecentrum har en ypperlig plats med bra orientering för att placera solceller. Genom att maximera ytan med solceller både på tak och fasad, och därigenom producera avsevärda mängder förnybar energi, skulle hela anläggningen kunna göras självförsörjande på elektricitet. Precis som det redan planerade " solvärmefångande bullerplanket" så skulle solcellerna vara ett mycket visuellt sätt att visa för såväl Lerumsbor som förbipasserande att Lerum är en kommun med ambitioner att **bli** Sveriges ledande miljökommun 2025!

#### *Kommentarer*

Dessa frågor är inget som kommunen kan reglera eller hantera i detaljplanen men vi tar med oss dessa goda idéer till kommunens energirådgivare och miljösamordnare som jobbar med denna typ av frågor och som ligger i linje med kommunens visionsarbete, att bli Sveriges ledande miljökommun år 2025.

Solceller på byggnaden diskuteras och möjligheten till detta kommer att utredas under efterföljande processer.

## Sammanfattning av synpunkter

### Kollektivtrafik, biltrafik, gång- och cykeltrafik

- Finns tillräckligt med utrymme för bussangöringen även i en framtid då Västra stambanan eventuellt är utbyggd? (länsstyrelsen, Trafikverket, Västtrafik, Lerums naturskyddsförening)
- Västra stambanan och väg E20 är utpekade som riksintresse för kommunikationer och ska skyddas. (Trafikverket)
- Gångkontakt mot Solkatten och Bagges torg ska ske utan att man korsar biltrafik. (Demensförening Lerum, Studiecirkeln God miljö i centrum, B Håkansson)
- Resecentrum ska integreras med Solkatten och Stationsvägen ska gå närmast spåren. (Miljöpartiet, Studiecirkeln God miljö i centrum, Hörselskadades förening, B Håkansson)
- Gång- och cykelmöjligheterna mot södra Lerum bör förbättras. (Demensförening Lerum)
- Motsätter sig Stationsvägen som huvudgata och menar att huvudgatan är Göteborgsvägen-Alingsåsvägen. (Miljöpartiet)
- Förslaget prioriterar inte de oskyddade fotgängarna som föreskrivs i trafikplanen. Bilisterna som kör genom centrum prioriteras samtidigt som parkeringarna kommer längre från centrum. (Miljöpartiet)
- Parkeringar med väderskyddad förbindelse till Solkatten skulle gynna handeln. (Miljöpartiet)
- Adeltorpsvägen borde göras bilfri genom tillfart från en ny rondell vid polishuset vilket skulle innebära att man blir av med svängande trafik utanför Tingshuset och därmed förbättra trafiksituationen där och ge ett närmast bilfritt centrum. (Miljöpartiet)
- Det är olämpligt att dra den tunga trafiken genom Brobacken. (Lerums pensionärsförening PRO)
- Den föreslagna utformningen förutsätter att en ny bro byggs över Sävån. (Lerums naturskyddsförening, Studiecirkeln God miljö i centrum)
- Vid resecentrum behövs utrymme för att byta mellan pendel, buss, taxi, bilpoolsbil och cykel på ett riktigt bra och effektivt sätt. (S Wolf)
- Att placera cykelparkering i parkeringshuset väster om planområdet är orealistiskt, avståndet till cyklisternas mål är för stort och medför cykelparkering på olämpliga platser. (Studiecirkeln God miljö i centrum)
- Önskar cykelboxar så att man kan låsa in cykeln på stationen. (M Wahl)

### Risker med transporter av farligt gods

- I planhandlingarna saknas en beskrivning till varför ett så kraftigt avsteg från rekommendationen för lämplig markanvändning skulle vara motiverat. (länsstyrelsen)

- Riskanalysen beaktar endast en byggnad i tre våningar, inte i fem våningar som planen tillåter. (länsstyrelsen)
- Resecentrumet bör utföras robust, med tanke på den höga riskbilden utan exempelvis större fönsterpartier i fasaden mot järnvägen, framförallt från våning två och uppåt. (länsstyrelsen)
- Placeringen av friskluftsintag och nödstopp av ventilation är åtgärder som verkar riskreducerande mot inträngande av gaser. Då det inte är fråga om automatisk avstängning av ventilation genom gasetektorer ställs det krav på en fungerande organisation som kan hantera ett sådant scenario. Detta behöver beskrivas i underlaget. (länsstyrelsen)
- Hur påverkas resultatet av riskanalysen av att ett parkeringshus inte kommer till? Då denna byggnad inte finns planerad, kan den heller inte tas med som en förutsättning i denna plan. (länsstyrelsen)
- Ett förtydligande kring utredningens tabell 11 och 12 önskas. (länsstyrelsen)
- Tabell 13 saknas i bilaga 2 av riskutredningen. (länsstyrelsen)
- I riskanalysen finns en rekommendation om att överväga ytterligare åtgärder eftersom risknivån ligger högt även efter införandet av ett antal riskreducerande åtgärder. Bland annat föreslås urspårningsskydd och uppgradering av vägräcke övervägas. Någon sådan diskussion redovisas inte i planen. Dessa åtgärder är rimliga att överväga med hänsyn till den höga risknivån. (länsstyrelsen)
- Eftersom vägräcke och avåkningsskydd skulle ge en betydande bättre säkerhet bör dessa åtgärder vara en förutsättning snarare än en eventuell framtida åtgärd. (Räddningstjänsten)
- Det får inte ställas framtida krav på E20 och Västra stambanan avseende riskreducerande åtgärder. (Trafikverket)
- Att enbart bygga en byggnad med vänthall och eventuellt café eller annan verksamhet direkt kopplat till resandet innebär en förbättrad situation ur risksynpunkt. Att däremot höja en redan för hög risk genom att förlägga bibliotek, samlingslokal och utbildningslokal i byggnaden är direkt olämpligt. (Räddningstjänsten)
- Att bygga lokaler för bibliotek och utbildning över bussterminalen innebär allvarliga störningar genom buller och riskerna från farliga transporter. (Studiecirkeln God miljö i centrum, E och B Sandén)
- Utredningar har bara vägt två alternativ mot varandra, ingen byggnad alls eller en byggnad innehållande bibliotek, samlingslokal och utbildningslokal. Alternativet med ett resecentrum utan dessa funktioner bör också utredas. (Räddningstjänsten)
- Föreskrifterna om slutna fasader gör lokalerna svårplanerade. (Studiecirkeln God miljö i centrum)
- Avsikten med en mur med blott 20 cm höjd är oklar. (Studiecirkeln God miljö i centrum)

### **Föreslagen bebyggelse**

- Publika lokaler ovan gatuplanet inte lämpligt. (Demensförening Lerum, Miljöpartiet, Studiecirkeln God miljö i centrum)
- Våningarna ovan bussterminalen bör innehålla parkeringsplatser. (Demensförening Lerum, Miljöpartiet, Studiecirkeln God miljö i centrum)
- Bussresenärer gynnas av resecentrum ur väderskyddsynpunkt men tågresenärerna gör det inte. (Miljöpartiet)
- Att flytta biblioteket till resecentrum är fel. (Miljöpartiet, E och N Sandén, B Håkansson, E och L Agelii, J Johansson)
- Idén om att kombinera resecentrum med kontors- och affärslokaler är dyrt och dåligt. (E och B Sandén, E och L Agelii)
- Gångbrons placering i slutet av perrongen gör att man inte kommer att passera andra våningen på resecentrum där biblioteket är föreslaget. (Miljöpartiet)
- TSD, europeisk standard för personer med funktionsnedsättning gäller för resecentrum. (Trafikverket)
- Diskussionen om att integrera tunnelmyning och trappa med resecentrums entréfunktioner, som då kan få ett överhäng över allmän plats-mark bör fortsätta. (Västtrafik)
- Det finns behov av en samlingslokal där Lerums pensionärer kan träffas dagtid. Det vore lämpligt att vid byggandet av resecentrum ta hänsyn till detta behov. (Lerums pensionärsförening PRO)
- Utrymme för en resenärslounge med möjligheter att dricka kaffe, sitta bekvämt och kolla email, förvaringskåp och toaletter bör finnas i resecentrum. (S Wolf)
- Solpaneler eller solceller bör placeras på byggnaden. (B Håkansson, S Wolf)
- En höjning av taket ger tredje våningens rum en högre och luftigare rymd. (B Håkansson)

### **Befintlig bebyggelse**

- Stationshuset bör kunna användas i framtiden och göras mer tillgängligt. (Demensförening Lerum)
- Stationshuset isoleras från gångtrafiken och den föreslagna bussleden gör stationshusets lokaler svåra att använda. (Studiecirkeln God miljö i centrum)
- Tänkt placering av byggnad och huvudgata kan påverka framtida beslut om åtgärder i kulturhistorisk värdefull miljö, i första hand Östra Brobacken. (Lerums Bygdegille)

### **Planhandlingar och planprocess**

- Planprogrammet har grundläggande brister och har aldrig antagits av kommunfullmäktige. Ett nytt planprogram är nödvändigt innan detaljplaner kan behandlas. (Lerums naturskyddsförening, Studiecirkeln God miljö i centrum)



- Programhandlingen för Lerums centrum godkänd av KS 2007-03-28 borde betraktas som förslag till fördjupad översiktsplan och borde ha behandlats i KS. (Miljöpartiet)
- Detaljplaneförslaget innebär avvikelser från planprogrammet. (Studiecirkeln God miljö i centrum)
- Det är svårt att bedöma samband med övriga centrum. (Demensförening Lerum, Lerums pensionärsförening PRO)
- Planförslaget är snävt avgränsat. (Demensförening Lerum, Miljöpartiet, Studiecirkel God miljö i centrum, Lerums Bygdegille)
- Synpunkter kring samrådsmötets form och annonsering (Miljöpartiet, Lerums pensionärsförening PRO, Studiecirkeln God miljö i centrum, E och B Sandén)
- Plankartan bör anpassas till nytt höjdsystem (Lantmäterimyndigheten)
- Markåtkomst med stöd av Plan- och bygglagen, avses fastighetsbildningslagen? Omprövning av gemensamhetsanläggning istället för markinlösen? (Lantmäterimyndigheten)
- Det går inte att tolka vilka regleringar som behöver göras och vilka gemensamhetsanläggningar som berörs. (Lantmäterimyndigheten)
- Beskrivning av vad planen innebär fastighetsrättsligt och hur den ska genomföras saknas. (Lantmäterimyndigheten)
- Fastighetsförteckningen och genomförandebeskrivningen överensstämmer inte vad gäller berörda fastigheter. (Lantmäterimyndigheten)
- Hänsyn till Skanovas kabelstråk ska tas i planarbetet. (Telia Sonera AB)
- Information kring undanflyttning av Skanovas anläggningar ska läggas till i genomförandebeskrivningen. (Telia Sonera AB)
- En flexibilitet avseende placeringen av in- och utfart till från Torp 2:12 samt Dergården 1:136 krävs. Detta för att hitta bästa lösningen för varumottagningen för Solkatten och kommande bostadshus. Det är viktigt att begränsa omfattningen av markintrång avseende allmänplatsmark, huvudgata, då det påverkar möjligheten att utforma rationella bostäder inom Torp 2:12. (Diligentia)
- Föreslagen bussangöring samt delar av planområdet, exempelvis föreslagen mur, ligger inom Trafikverkets fastighet Lerum 20:1. Innan detaljplanen antas ska nödvändiga avtal för planens genomförande ha tecknats mellan kommunen och Trafikverket. (Trafikverket)
- Västtrafik kommer att stå för drift och underhåll av resecentrums terminalbyggnad men inte för omgivande markytor (Västtrafik)
- Västtrafik vill säkerställa ett mer långsiktigt ägarförhållande. (Västtrafik)
- Planförslagets uppgift att kommunen avser att lägga bibliotek och utbildningslokaler i byggnaden är en punkt som inte redovisas beträffande underlag och beslutsnivå. (Studiecirkeln God miljö i centrum)

- Plankartan innehåller en linje för egenskapsgräns som saknas på kartbilden. Bestämmelsen P1 avser endast bottenvåningen. (Studiecirkeln God miljö i centrum)
- Flera utredningar hänskjuts till fortsatt planarbete liksom uppgifterna om genomförandet och kostnader. Möjligheten att bedöma förslagets genomförbarhet inskränks. (Studiecirkeln God miljö i centrum)
- Bakomliggande behov och effekter behöver beskrivas tydligare. (H Mattsson)

### Övrigt

- En komplettering av det geotekniska underlaget avseende maximal skredutbredning och stabilitet behöver tas fram. (länsstyrelsen, Statens geotekniska institut)
- Hur ser riskerna för vibrationsstörningar ut? Behövs reglering i plan? (länsstyrelsen, Trafikverket)
- Det saknas en tydlig beskrivning av hur man ämnar ta hand om dagvattnet. (länsstyrelsen, Studiecirkeln God miljö i centrum)
- Dispens krävs för att ta bort/ersätta träd väster om den nuvarande busshållplatsen, då de omfattas av biotopskydd. (länsstyrelsen)
- Boverkets byggregler och svensk standard för ljudklassning ska följas. (Trafikverket, Hörselskadades förening)
- För att verka som bullerskydd måste resecentrumhuset gå förbi Adeltorpsvägen och en bit till. (Miljöpartiet)

## Ändringar i planförslaget

### Ändringar föranledda av inkomna yttranden

#### Underlagsmaterial

- Komplettering av geoteknisk utredning
- Utredning om flytt av träd i befintlig allé längs Stationsvägen
- Revidering av riskutredning
- Ny grundkarta där det nationella höjdsystemet används tas fram
- Fastighetsförteckningen korrigeras med avseende på berörda fastigheter och gemensamhetsanläggningar.

#### Plankarta

- Plangräns anpassas till markbehov för eventuell framtida spårutbyggnad
- Bebyggelsen begränsas till tre våningar. Därutöver får en våning för teknikutrymmen ordnas.
- Mindre korrigering av läge för Stationsvägen, för att minimera intrång på fastigheten Torp 2:12.
- Riskbestämmelser korrigeras i enlighet med reviderad riskutredning
- Väderskydd får uppföras inom torgyta
- Upplysningar kring hantering av vibrationer och risker läggs till

#### Planbeskrivning

- Hantering av risken för vibrationer beskrivs
- Förutsättningarna för borttagande av träd i befintlig allé längs Stationsvägen beskrivs.
- Illustration av föreslagen utveckling av Lerums centrum kompletteras med kommentarer
- Beskrivning av dagvattenhantering utvecklas
- Genomförandebeskrivningen förtydligas, framför allt vad gäller fastighetsrättslig, och ekonomisk konsekvensbeskrivning
- Karta som förklarar kommunens behov av markåtkomst med anledning av planförslaget förtydligas

## Övriga ändringar

### Underlagsmaterial

- En solstudie har tagits fram

### Plankarta

- Ett 4,5 meter brett område i direkt anslutning till järnvägsområdet undantas från bebyggelse
- Bestämmelse om lägsta fasadhöjd tas bort
- Upplysningar kring hantering av reflektion av buller läggs till

### Illustrationskarta

- Resecentrums förhållande till förslaget torgområde nordöst om byggnaden illustreras tydligare
- Parkeringshusets placering och utbredning revideras i enlighet med nyare förslag

### Planbeskrivning

- En karta som beskriver cykelvägar i anslutning till planområdet samt möjligt cykelparkering läggs till
- En beskrivning av Räddningstjänstens tillgänglighet till planområdet samt placering av brandposter läggs till
- Redaktionella ändringar

## **Namnlista på dem som inte har fått sina synpunkter tillgodosedda och som är behöriga att föra talan mot detaljplanen**

- Diligentia AB, ägare till fastigheten Torp 2:12

### **Övriga som helt eller delvis inte har fått sina synpunkter tillgodosedda**

- Räddningstjänsten, Storgöteborg
- Lerums Naturskyddsförening
- Lerums pensionärsförening, PRO
- Demensförening Lerum
- Miljöpartiet de gröna, Lerums kommun
- Studiecirkeln God miljö i centrum
- Hörselskadades förening
- Lerums Bygdegille
- E och B Sandén
- B. H. Håkansson
- E och L Agelii
- J Johansson

## Medverkande

I framtagandet av samrådsredogörelsen har följande personer deltagit:

- Emelie Johansson, planarkitekt
- Åsa Hüffmeier, White arkitekter AB
- Ingemar Larsson, mark- och exploateringsingenjör
- Ingela Bengtsson-Schiötz, projektledare för Lerums centrum
- Bengt Holm, trafikingenjör

### SEKTOR SAMHÄLLSBYGGNAD

Emelie Johansson  
planarkitekt

Ann-Christin Wellander  
planchef