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

Samrådsredogörelse - Granskningshandling

SEKTOR SAMHÄLLSBYGGNAD
Planenheten
2014-05-26
Innehåll

Hur samrådet har genomförts 5

Inkomna synpunkter och kommentarer 5

1. Länsstyrelsen .......................................................... 5
   Program för Lerums centrum ................................... 5
   Länsstyrelsens samlaade 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. Västrafik Göteborgsområdet AB ................................ 16

Berörd grannkommun .................................................... 17

7. Partille kommun .......................................................... 17
8. Räddningstjänsten, Storgöteborg ................................ 17

Kommunala internremisser ............................................. 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. Häkanson, Lilla Goråsvågen ............................ 33
19. Ewy och Lars Agelii, Godhemsbacken ............................. 33
20. Holger Mattsson, Samuel Bagges Våg ........................... 34
21. Josef Johansson, Bergsslingan ..................................... 35
22. Markus Wahl ............................................................... 36
23. Sven Wolf .................................................................... 36

Sammanfattning av synpunkter 38

Kollektivtrafik, biltrafik, gång- och cykeltrafik ....................... 38
Risky med transporter av farligt gods .................................. 38
Föreslagen bebyggelse ...................................................... 40
Befintlig bebyggelse ......................................................... 40
Planhandlingar och planprocess ......................................... 40
Övrigt ............................................................................. 42
Ändringar i planförslaget

Ändringar föranledda av inkomna yttranden ........................................................................... 43
Underlagsmaterial ..................................................................................................................... 43
Plankarta .................................................................................................................................. 43
Planbeskrivning ....................................................................................................................... 43

Övriga ändringar ....................................................................................................................... 44
Underlagsmaterial ..................................................................................................................... 44
Plankarta .................................................................................................................................. 44
Illustrationskarta ..................................................................................................................... 44
Planbeskrivning ....................................................................................................................... 44

Namnlista på dem som inte har fått sina synpunkter tillgodosedda och
som är behöriga att föra talan mot detaljplanen .................................................................. 45
Övriga som helt eller delvis inte har fått sina synpunkter tillgodosedda ............................. 45

Medverkande .......................................................................................................................... 46
Hur samrådet har genomförts


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 förtäning 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 löisas 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:**


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.


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. 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 vänning 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 byggnadprövning.


Geoteknik


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 dagvattenrenning har betydelse för naturvärden resp. miljökvalitetsnormer för vatten i Säveån.

Trädraden väste om den nuvarande busshållplatsen omfattas per definition av biotopsskydd (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


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 för därvid 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 samhällsskada för resecentrum utan åtgärder är konservativt beräknad och därmed överskattad. Den resultatmässiga effekten blir att resecentrummet med åtgärder i beräkningarna ges en överskattad riskreducerande effekt jämfört med resecentrumet 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 tryckvägen 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 uppskattningsvärdig 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 samhällsrisken. 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 tryckväg. 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 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 stämer 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.


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 ansvarar att uppgradera vägräcket. Ambitionen är att detta avtal ska vara tecknat innan detaljplanen antas. När det gäller urspårningsskydd har det bedömts att persöndets bäst nära spårområdet, kommer att minska sannolikheten för att urspårande tåg lämnar spårområdet. Därutöver har det bedömts vara betydligt svårare att få till stånd en överenskommelse om urspårningssäkerhet och därfor har vägräcket prioriterats.


Riskutredningen visar att personer i resecentrumbyggnaden 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 utrymmena 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 dispensansökande borttagande av befintlig allé har lämnats in till länsstyrelsen. Förutsättningarna för denna beskrivs i planbeskrivningen.

2. Lantmäterimysindheten

Plankarta med bestämmelser


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 plangärselfen 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.


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.


Arrende finns även för Västtrafik enligt beskrivningen av planens genomförande.
Kommentarer

Ny grundkarta där det nationella höjdssystemet används tas fram till granskningsskedet. Dergården ga:3 och ga:4 blir föremål för omprövning av gemensamhetsanläggnings utbredningsområde. Intrång på fastigheterna Lerum 20:1, Lerum 20:10 och Torp 2:12 hanteras enligt fastighetsbildningslagens regler.


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


Bohusgeo har i sin utredning bedömt att de primära glidytorerna inte berör planområdet. Vi delar denna bedömning. Bohusgeo har vidare bedömt den maxima utbredningen av följdskred till ca 120-150 m från Säveåns mittfära. 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 tillfredsställande 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 Säveån.

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 Säveån etc. bör särskilt beaktas. Beräkningar efter inträffat initialsked och efter succiva följskred kan rekommenderas. Kan planområdet inte säkert bedömas vara tillfredsställande stabilt efter ett maximalt utvecklat skred måste förstärkningsåtgärder vid Säveån vidtas.

Slutligen vill vi framhålla att vi ser det som angeläget att vidta åtgärder för att minska skredriskerna för den befintliga bebyggelsen utmed Säveån, 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.


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, regionång, fjärrtåg och godståg ska samsas om den tillgängliga kapaciteten.
Samrådsredogörelse - Granskningshandling

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


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 komplex och det brukar vara lämpligt att Trafikverket är ansvarigt för genomförandet av sådana åtgärder. För att minimera störningen av tägtrafiken 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 framtidiga 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 framtidiga 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 el säkerhetskraven. 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, förvärnt 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 resecenrumbyggnad som finns framme. Vi vill dock förtydliga att:

- Västtrafik kommer att stå för drift och underhåll av resecenrumsmals terminalbyggnad (resenärsytor i markplan) dock inte för omgivande markytor (allmän mark) 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 (kvartersmark).
- Västtrafik önskar att vidare planprocess tydliggör att planförslaget har utformats så att utrymme finns för både ytterligare järnvägsplats och tillfart bussterminal.
- Västtrafik önskar kunna fortsätta diskussionen om att försöka integrera tunnelmynnning och trappa med resecenrumbyggnadens entréfunktioner som då kan komma att få överhäng över allmän mark. Ny riktning av trappa från tunnel kan därmed komma att bli en konsekvens.
Kommentarer
I och med att exploatör ska utses, som kommer att äga resecentrumbyggnaden, är frågan om ett långsiktigt ägarförhållande inte längre aktuell. Både Västrafrik och kommunen kommer enligt nuvarande förslag att hyra lokaler i byggnaden.

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

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

Berörd grannkommun
7. Partille kommun

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 förståligt 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, samlingslokaler 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 i byggnaden. 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 avväckningsskydd 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
Samrådsredogörelse - Granskningshandling

den totala samhällsriskens 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 samhällsriskens 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.


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 ansar 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 markintrång.

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 synpunktena 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 alltfersom 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 exploaterorns 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 ledd 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 miljökonsekvens.

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.


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 Säveån planeras för närvarande inte och förslaget till detaljplan för resecentrum med dess trafiksystem förutsätter inte en ny bro över Säveån. 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


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 granskningsskedet.

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 stormötet 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

Planförelaget är mycket snävt avgränsat, vilket gör det svårt att bedöma dess samband med övriga centrum.
Placeringen av publika lokaler i våningarna ovan ga tuplanet inte lämpligt. Dels innebar 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.


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 ständig 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 bygglovsgivning 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 Säveån 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/bushållplats, tillfart till parkeringsplats med mera. Taxibilar och bushållplatser 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 kompenserar 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


I förslaget är de bussar i huvuddelen av bottenplanet. Blir alltså snappast 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 Adeltorpsvägen och en bit till.


**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 parkingarna 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 lastkajområdet på andra sidan nuvarande Stationsvägen. Det är kopplat detaljplanemässigt till Triangelomten, men det är ju resecentrum som är ”granne”. Triangelomten och lastkajområdet hör inte ihop. Även området väster om föreslaget område borde varit med. Varför har det inte gjorts?

**Samrådsredogörelse - Granskningshandling**

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

Denna remiss gäller detaljplanen och egentligen inte flytt av bibliotek. Vi anser kommunstyrelsens beslut att flytta bibliotek och vuxenutbildning till resecenrum, 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 läsas 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 tåg Perrongen skulle kunna komma till resecenrum via en ny gångbro. Nu har det klarlagts att gångbron måste komma vid slutet av Perrongen, d.v.s. långt från resecenrumhuset. De som skall till eller från tåget kommer alltså inte att passera andra våning som på resecenrum- vilket borde vara en förläggningsförslag för bibliotek i andra våning.

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


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


Nedan finns den princip vi förordar:

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.


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 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 kommunens 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.


14. Studiecirkeln God Miljö i centrum

Planprogram
Planförslaget baseras på planprogrammet Forma Lerum för framtid. 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:


Resecentrums placering

Vårt förslag innebär också att Stationsvägen inte öppnas som en ny affärsstråk Vi förordrar 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 byggs 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.

**Detaljplanförslaget**

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.


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.


**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
Detailplanprogrammet 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 nåjen. Detailplanförslaget överensstämmer med denna markanvändning. De beskrivningar som yttrandet hänvisar till kan ses som illustrationer av möjlig utveckling för området och inte som fasta förslag.


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 länstyrelsen, 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.


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 ökat hänsyn till det kommunikationsstörande bullret under 85 dB. Det kommunikationsstörande bullret är ett folkhälso Problem samtidigt som det innebär att många Lerumsbor har svårt att höra i en miljö som är audiokommunikationshemmande.


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 överskridar 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 överskrider.

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


Övriga

17. Elisabeth Sandén & Bertil Sandén, von Holtens väg


Samrådsredogörelse - Granskningshandling

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


Lerums ekonomi är rejält svag. 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 
obbyggda 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 kollektivtraffen. Detta fördyldigas i planbeskrivningen.

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

18. Björn H. Håkanson, Lilla 

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 
Diligentiais. Ljудet 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. Denna 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 förster i norrlåget. Något som kan vara tillgodo om 
lokalerna skall utnyttjas exempelvis till vuxenskola.

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

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 good 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 möjlichen 
café. Möjlighet för parkering tillkommer också. Med tanke på kommunens skulder och 
dåliga ekonomi samt Västtrafiks tveksamhet att medfinansiera mer än nödvändigt finns 
ingén anledning att bygga så storvulet som är planerat.

Att flytta biblioteket till en busstaware rena katastrofen. Vi har ett fint och välordnat 
bibliotek som också gymnasiums ungdomar har nytta av, varför förstörta 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**


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 eleven idag utgör en stor del av målgruppen?
- Hur blir tillgängligheten för funktionshindrade och äldre till bibliotek i lokaler "en trappa upp"?
- Hur påverkas tägresenärernas 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 öppet hus 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 kommuninnehavare 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 föreslaget 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 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 resecenrum 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 resecenrum 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


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 drifs naturligtvis även på av trängelskatten i Göteborg. Att man i Lerum planerar för ett resecenrum 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 trivsam inramning. Så långt allt gott.

Det jag vill lyfta fram är tre konkreta förslag som skulle kunna bidra till att resecenrum också blir en plats för innovation inom resande och hållbarhet!

Effektiva flöden för multimodalt resande

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

**Uttrymme för resenärsförening och resenärlounge**

I takt med att allt fler reser kollektivt och inom kort även multimodal, 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 resenärlounge där man kan ta en eko-reko kaffe, sätta bekvämt och kolla sina e-mail medan man väntar på pendeln. Här finns bland annat förvaringsskåp för cykelhjälm och regnkläder, toaletter och en lugn miljö. Uttrymme 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 avsevärd mängder förnybar energi, skulle hela anläggningen kunna göras självförsörjande på elektricitet. Precis som det redan planerade "solvarmefångande 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)
- Förlaget 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 Säveån. (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 ifasaden mot järnvägen, framförallt från våningen 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 gasdetektorer 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 övervåga ytterligare åtgärder eftersom risknivån ligger högt även efter införandet av ett antal riskreducerande åtgärder. Bland annat föreslås urspårningsskydd och uppradering 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 framtidiga 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 innebära 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 tågresenärerorna 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 tunnelmynning och trappa med resecentrums entréfunktioner, som då kan få ett överhang över allmän plats-mark bör fortsätta. (Västrafik)
- 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, förvaringsskåp och toaletter bör finnas i resecentrum. (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)
- Detaljplanförslaget 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 markinlösning? (Lantmäterimyndigheten)
- Det går inte att tolka vilka regleringar som behöver göras och vilka gemensamhetsanläggningar som beröras. (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)
- 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)
- Västrafik kommer att stå för drift och underhåll av resecentrums terminalbyggnad men inte för omgivande markytor (Västrafik)
- Västrafik vill säkerställa ett mer långsiktigt ägarförhållande. (Västrafik)
- 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
- Plangränns anpassas till markbehov för eventuell framtida spårutbyggnad
- Bebyggelsen begränsas till tre våningar. Därutöver får en våning för teknikutrymmen ordnas.
- Mindre korrigerande 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  Ann-Christin Wellander
planarkitekt      planchef