



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Koncept 2017-04-18
Datum: 2017-05-23
Diarienummer: 0723/14
Aktbeteckning: 2-xxxx

Maria Lejon
Telefon: 031-368 18 49
E-post: maria.lejon@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Bostäder vid Distansgatan/Marconigatan inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg, en del av BoStad2021, utökat planförfarande

Samrådsredogörelse

Handläggning

Stadsbyggnadskontoret har, på uppdrag av Byggnadsnämnden, genomfört samråd för detaljplaneförslaget med utökat planförfarande. Planförslaget har sänts för yttrande under tiden 9 november – 20 december 2016. Handlingarna har under samrådstiden varit utställda på Stadsbyggnadskontoret och Högsbo bibliotek. Ett samrådsmöte i form av öppet hus hölls på Högsbo Bibliotek den 22 november 2016. Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1.

Sammanfattning

Synpunkter från remissinstanser handlar främst om att mer underlag och utredningar önskas, exempelvis gällande dagvatten, påverkan på vatten, markmiljö, komplettering av luftutredning och tydligare beskrivning av hur bullerkraven klaras.

Planhandlingarna har kompletterats med de utredningar och beskrivningar som efterfrågats, och kontoret bedömer utifrån det som framkommit att planförslaget är lämpligt att gå vidare med. Det tio våningshus som fanns med i planförslaget har utgått då det inte var lämpligt ur bullersynpunkt.

Ca 160 skrivelser har inkommit från boende i BRF Flatås 1 som idag har parkeringsplatser på ytan som ska bebyggas, varav endast en är positiv till förslaget. Ett par är positiva till bebyggelse på parkeringsplatserna, men efterfrågar en lägre exploatering och mer öppen struktur mot Distansgatan. De flesta synpunkterna handlar om parkeringslösningen (antal, avstånd och kostnad), oro för ökad trafik, skuggpåverkan på befintliga

bostäder och om träden som avses tas ner. Nästan 100 av de boende i BRF Flatås 1 har endast skrivit att de inte godtar förslaget.

Kontoret har bedömt att exploateringen inte har en betydande påverkan på de befintliga bostäderna, då de inte påverkas av skuggning från den nya bebyggelsen under hela sommarhalvåret. Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

I samband med beslut om samråd uttrycktes önskemål från byggnadsnämnden om att planförslaget ska justeras så att en ökad grad av integration i gatunätet uppnås, särskilt vad gäller Svängrumsgatans koppling till Marconigatan. Planförslaget har justerats så att mellanrummet mellan parkeringshuset och östra bostadskvarteret har flyttats västerut, vilket innebär en rakare sträckning i förhållande till Svängrumsgatan.

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

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetskontoret är positiva till den föreslagna detaljplanen. Detaljplaneförslaget bidrar starkt till att uppnå det bostadspolitiska målet, att möjliggöra fler bostäder i centrala lägen. Kontoret anser att den föreslagna bebyggelsen är ett viktigt tillskott för staden och stadsdelen. Genom en komplettering och förtätning av ett befintligt område utnyttjas befintlig infrastruktur och service på ett bättre sätt vilket är positivt ur alla hållbarhetsaspekter. Projektets planekonomi bedöms som god.

Fastighetskontoret tillstyrker föreslagen detaljplan för bostäder vid Distansgatan/Marconigatan.

Kommentar:

Noteras.

2. Park – och naturnämnden

Förvaltningens främsta synpunkter är:

1. Att planbestämmelsen träd och n_1 ska ändras till trädallé.

För att träden ska kunna ersätta de nedtagna alléträden är det av stor vikt att de nya träden planteras i en allé och av tillräckligt antal för att kompensera de befintliga träden. Planbeteckningen kan villkoras genom ett angivet antal träd.

Den rödlistade getlaven finns på en av lindarna som planeras att tas ner i samband med planen. Dispens från artskyddsförordningen har sökts hos Länsstyrelsen och svar inväntas. Getlaven trivs bäst på ädellövträd och därav föreslås att de nya träden som planteras består av någon art inom denna kategori.

2. Att planförslaget redovisar hur den planerade byggnationen påverkar befintliga träd som bevaras.

Exempel på förändringar i trädens livsmiljö är förändrad grundvattennivå, hantering av dagvatten eller skyddsbestämmelser under byggtid. Genomförandet av planen får inte på något sätt påverka befintliga träd negativt.

3. Att planförslaget redovisar hur den nya gång- och cykelbanans dragning längs med Nymilsgatan påverkar befintliga träd och omgivande vegetation.

Planförslaget innehåller en ny gång- och cykelväg som dras längs med Nymilsgatans västra sida. För att minimera påverkan på befintliga träd föreslår förvaltningen att gång- och cykelvägen dras på Nymilsgatans östra sida, där gatuparkering kan tas i anspråk för att bredda gatan och dess funktion. I den fortsatta planprocessen behöver gc-vägens läge och påverkan på befintlig vegetation redovisas.

4. Att ytan betecknad GÅNG ändras till beteckning GATA med underrubrik gång, eftersom planbeskrivningen anger att ytan ska förvaltas av trafikkontoret.

Förvaltningen påpekar att planen innebär att park- och naturnämnden får mer ytor att förvalta i form av en trädrad på ca 60 träd.

För att minska trycket på stadsdelsparken Flatåsparken och lekplatsen som finns där anser förvaltningen att det är av stor vikt att gröna innegårdar med sociala värden skapas i de nya kvarteren. Värden som möjliggör vardaglig rekreation på kvartersmark. Det innebär att bjälklag i förekommande fall bör utformas för att tåla plantering.

Förvaltningen bedömer att planen inte påverkar några särskilda kultur- eller sociotopvärden, samt att tillgängligheten och tryggheten i och omkring planområdet förbättras genom planförslaget.

Kommentar:

1. Trädalléer skyddas genom miljöbalken vilket innebär att krav och förutsättningar för dispens och kompensation regleras genom annan lagstiftning är Plan- och bygglagen. Plankartan ska inte dubbelreglera sådant som styrs av annan lagstiftning. Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att upplysning på plankartan tillsammans med utpekande av områdena genom bestämmelserna ”n₁” och ”träd” är tillräckligt för att uppmärksamma alléernas värde. Beslut om dispens och kompensationsåtgärder fattas av Länsstyrelsen. Beslutade kompensationsåtgärder kommer att regleras i avtal med exploatörerna.
2. Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av påverkan på de bevarade träden.
3. Konsekvenserna av den föreslagna gång- och cykelvägen har kompletterats i planhandlingarna. Det finns ingen gatuparkering på den östra sidan om Nymilsgatan, att lägga gång- och cykelvägen där skulle innebära att mark som upplåts med tomträtt skulle behöva lösas in. En fördel med placeringen på västra sidan av Nymilsgatan är att gång- och cykelvägen får en direkt anslutning till förskolan.
4. Användning har ändrats från GÅNG till GATA.

Förvaltning av trädraden skrivs in i planbeskrivningen.

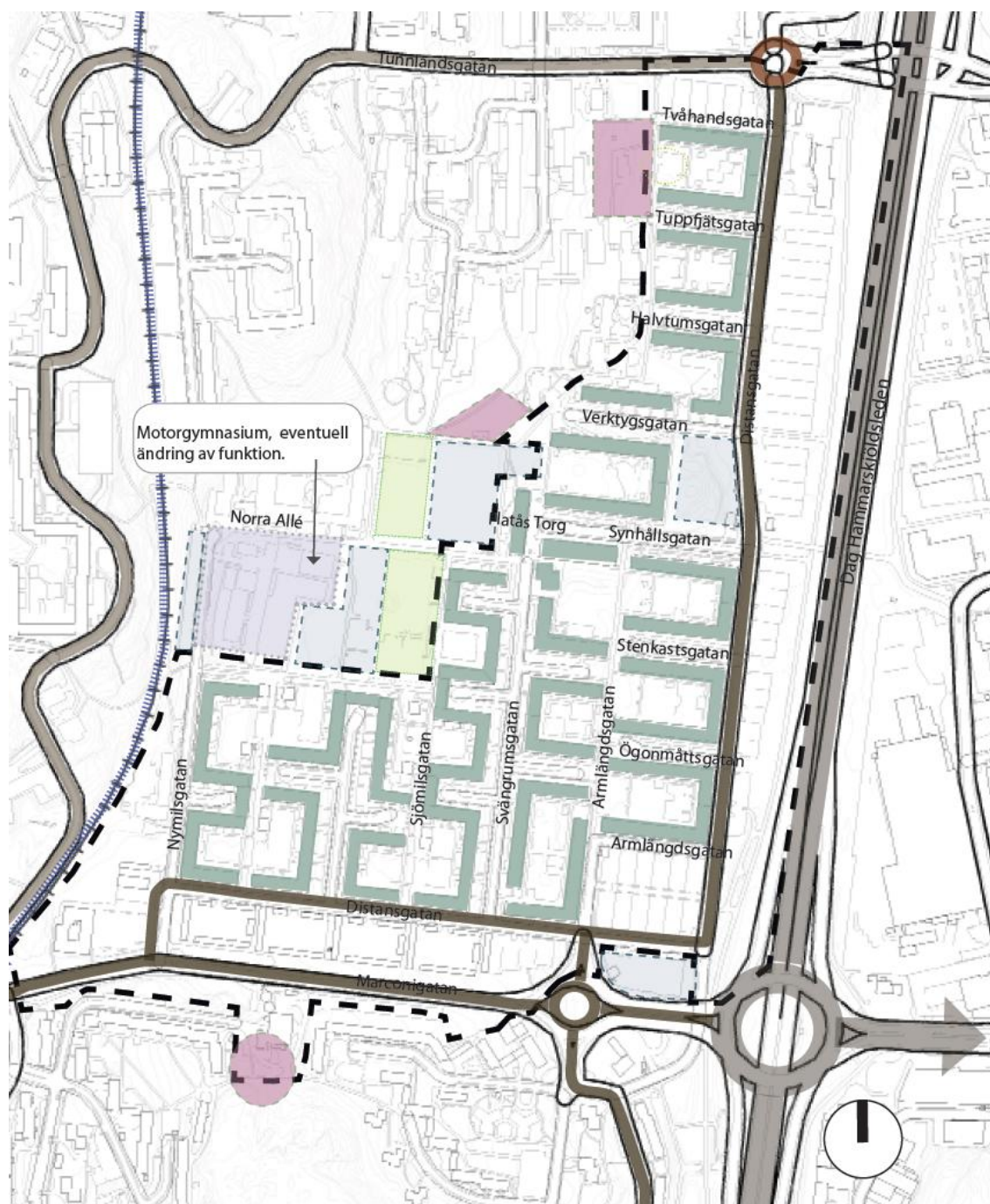
De kringbyggda gårdarna skapar förutsättning för en god ljudmiljö och trygg miljö för rekreation och barns lek. Gårdarna innebär goda möjligheter för gröna miljöer, men det regleras inte på plankartan.

3. Lokalförvaltningen

Lokalförvaltningen har inget särskilt att anmärka, men uppmärksammar att behovet av skola och förskola ökar i stadsdelen om ca 450 nya bostäder byggs enligt föreslagen detaljplan.

Kommentar:

Noteras. I samrådsredogörelsen för Program för Distansgatan Marconigatan – delar av Flatås, pekades översiktligt tre möjliga platser för framtida förskolor ut, se rosa markeringar på bilden nedan. Även i pågående stadsdelsprogram för Frölunda pekas platsen söder om Marconigatan ut som möjlig placering för utbildningslokaler.



Ur samrådsredogörelsen för Program för Distansgatan Marconigatan – delar av Flatås, 2013. Rosa markeringar visar möjliga lägen för förskolor.

4. Kulturförvaltningen

Anser att de kvaliteter som finns i bostadsområdet bör beaktas. Flatåsområdets enhetliga bebyggelse har rätt omfattande volymer, men det finns ingenting i miljön som dominerar genom sin höjd eller skala. Utformningen är enhetlig och harmonisk.

Den föreslagna nya bebyggelsen får en högre volym men bildar en egen kompakt enhet. Därför bedöms påverkan på de utpekade kulturhistoriska värdena som godtagbar.

Kommentar:

Noteras. Till granskningen har förslaget justerats genom att punkthuset har tagits bort, och ljusa fasadmateriell samt sadeltak mot Marconigatan och Distansgatan regleras på plankartan. Detta förstärker upplevelsen av den nya bebyggelsen som en enhet.

5. Stadsdelsnämnden Askim- Frölunda- Högsbo

Anser att en komplettering av fler bostäder på Distansgatan/Marconigatan är positivt med hänseende till bostadsbristen. SDN belyser även bristen på föreningslokaler i stadsdelen och efterfrågar möjligheten för föreningar att hyra lokaler i nybyggnationen.

På samråds- och dialogmöten med boende har de framfört farhågor om bland annat höjd parkeringsavgift, att parkeringsplatserna inte kommer att räcka till och att avståndet till parkeringarna blir för långt. SDN anser att en fortsatt dialog med de boende är nödvändig.

SDN uppmärksammar att parkeringshus kan upplevas som otryggt och efterfrågar därför att gestaltningen av parkeringshuset bör ägnas särskild vikt i det fortsatta arbetet.

I nybyggnationen ingår preliminärt seniorbostäder i bostadsrätter. Det finns behov av fler och bättre boendelösningar för äldre personer. Efter år 2020 förväntas en rejäl ökning ske inom den äldre befolkningen i Göteborg och det saknas nya former av mellanboenden för äldre i såväl stadsdelen som i staden. Särskilt behövs det trygghetsboenden, som har en inriktning mot äldre som är 70 år och uppåt samt hyresrätt som upplåtelseform.

SDN uppmärksammar att det finns bostäder som i den föreslagna utformningen inte kommer att uppfylla riktvärdena i bullerförordningen och därför krävs vidare studier. SDN anser att det är nödvändigt att säkerställa att samtliga bostäder uppfyller riktvärdena.

Kommentar:

Detaljplanen tillåter centrumändamål i alla entréväningarna och ställer krav på sammanlagt 270 kvm lokaler för centrumändamål, vilket exempelvis kan användas för föreningslokaler.

I dialog med bostadsrättsföreningens styrelse har förslaget ändrats så att parkering även tillåts på taket på parkeringshuset. Det innebär att det blir möjligt att ersätta samtliga platser som försvinner.

Gestaltningen av parkeringshuset är som påpekats i planhandlingen viktig. Plankartan har kompletterats med utformningsbestämmelser för parkeringshuset, för att bryta upp den upplevda volymen och säkerställa en viss genomsläpplighet för ökad trygghet.

Detaljplanen reglerar inte upplåtelseformer eller typ av boende. Ikano Bostad, Riksbyggen och kommunen har i markanvisningsavtalen reglerat inriktning på fördelning av hyresrätter och bostadsrätter som är 1/3 för hyresrätter och 2/3 för bostadsrätter.

I fortsatta studier visade det sig svårt att hitta en bra lösning för punkthuset som klarade bullerriktvärdena, varför punkthuset har tagits bort till granskningsskedet. Genom planlösningar med genomgående lägenheter bedöms nästan alla lägenheter kunna uppfylla riktvärdena i bullerförordningen, avsteg för några hörnlägenheter kan bli nödvändigt men bedöms godtagbart.

6. Räddningstjänsten Storgöteborg

Anser att det är viktigt att möjliggöra för uppställning av maskinstege vid varje fasad som utgör en förutsättning för utrymning. Detta kan innebära ett behov att även kunna köra runt det östra och västra kvarteret, samt komma intill södra fasaderna utan att komma i konflikt med trädallén. Brandposterna bör placeras med ett avstånd som inte överstiger 150 meter.

Kommentar:

Planförslaget förutsätter att utrymning sker från gården. Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av utrymningsvägar.

Information om brandposter har införts i planbeskrivningen.

7. Kretslopp och vatten

Anser att trafiksituationen behöver ses över vid miljörummet längst till väster i detaljplanen, så att sopbilen kan angöra trafiksäkert intill miljörummet. För miljörummet näst längst åt öster uppmärksammas att dragvägen vid kärthantering inte får överstiga 25 meter från avfallsrummets mitt fram till sopbilen. Tillgodoses inte måttet med angöring längs Distansgatan behöver sopbilen kunna köra in till miljörummet. Detaljplanen ska i sådana fall möjliggöra en backvändning.

Vid detaljutformning observera att manuell hämtning av sopkärl kräver jämn, hårdgjord och dragväg utan trösklar, trappsteg eller kantstenar. Tillgängligheten är viktig både ur arbetsmiljösynpunkt och för människor med funktionsnedsättning som ska lämna avfall. Det är även viktigt att tillräckliga ytor avsätts för källsortering inne i lägenheter och lokaler. Även grovavfallsrum är ett bra alternativ då det medför en hög service för de boende. Väljs en lösning med utplacering av container behöver det finnas en tillräckligt stor yta där containern kan stå och som det enkelt går att hämta ifrån.

Anslutning till allmänt ledningsnät kan ske till Distansgatan. Då det har planterats träd ovanpå de befintliga serviserna gällande dagvatten rekommenderas att flytta förbindelsepunkterna i samband med upprättande av förbindelsepunkter för dricks- och spillvatten.

Kretslopp och vattens fördröjningskrav för dagvatten ska uppfyllas innan anslutning till allmänt ledningsnät.

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på minst 4 m mellan trädets rothals och ytterkant ledning ska hållas.

Materialval för utvändiga ytor ska väljas med omsorg om miljön. Exempelvis ska oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas, detta för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Planområdet ligger i närheten av en Berganläggning. Vibrationsskapande arbeten ska utföras så att skador inte uppkommer på Berganläggning eller i dess installationer. Förbesiktning av Berganläggning och installationer kan komma att utföras. Kretslopp och vatten ska kontaktas tidigt i planeringsskedet, minst 6 månader innan arbetet ska utföras. Remiss lämnas till Kretslopp och vatten enligt Kretslopp och vattens ”Arbeten under mark” som hittas på Göteborgs stads hemsida.

Kommentar:

Placering och angöring till soprum har setts över i samråd med Kretslopp och Vatten. Planbeskrivningen har kompletterats med principskisser för avfallshantering. För att slippa backvändning behöver befintlig avstängning på Distansgatan bytas ut mot en öppningsbar bom.

Förbindelsepunkter regleras inte i detaljplanen men frågan hanteras vidare i genomförandeskedet.

Planhandlingarna har kompletterats med en dagvattenutredning som har sammanfattats i planbeskrivningen.

Trädens placering är anpassad till att uppfylla kravet på avstånd till ledning.

På plankartan finns en upplysning om berganläggningen.

8. Göteborg Energi

Anser att det är av stor vikt att hänsyn i kommande planarbete tas till Göteborgs Energis Nät AB:s behov av utrymme för flera nya elledningstråk för både befintliga och tillkommande elledningar. En ny transformationsstation behövs byggas i området.

Göteborg Energi betonar att ett E- område ska reserveras i plankartan i parkeringshusets sydvästra hörn.

Kommentar:

E-område för transformatorstation har reserverats enligt önskemål.

9. Göteborg stad parkering AB

Noterar att parkering löses på egen tomtmark och anser att mobilitetsfrågan är tillräckligt omhändertagen.

Kommentar:

Noteras.

10. Miljö- och klimatanmänden

Tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Ljudmiljö

Förvaltningen anser sig inte kunna bedöma ljudmiljön fullt ut då åtgärder för att klara riktvärden för buller ska utvärderas till granskningen, men håller med om att slutna kvarter är fördelaktigt ur bullersynpunkt och ger god ljudmiljö på gårdarna.

Naturmiljö

SBK bör komplettera planbeskrivningen med en utvecklad beskrivning av de särskilda skäl som åberopas för dispens från biotopskydd och fridlysning.

Markmiljö

Förvaltningen kan inte bedöma markmiljöaspekterna eftersom markundersökning ska göras inför granskningsskedet, men anser att utgångspunkterna för undersökningen redovisas på ett bra sätt i planbeskrivningen.

Dagvatten

Kan inte bedömas då dagvattenutredningen inte tagits fram, men ser positivt på ambitionen att nyttja öppna diken och fördröjningsdammar. Utredningen bör innehålla beräkning av föroreningshalter och förväntade reningsalternativ.

Mobilitet och parkering

Förvaltningen ser positivt på ambitionen att underlätta boende utan bilberoende och ser gärna att till exempel bilpool uppmuntras.

Miljömål

Förvaltningen anser att stadsbyggnadskontoret bör komplettera miljömålsavstämningen med att redovisa en bedömning för alla relevanta mål, t ex *Begränsad klimatpåverkan*, *God bebyggd miljö*s delmål om buller och *Ett rikt växt och djurliv*

Kommentar:

Planbeskrivningen har förtydligats avseende buller.

Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av särskilda skälen för dispensansökan och kompletterats avseende miljömålsavstämningen.

Inför granskningen har en markmiljöundersökning, dagvattenutredning och mobilitetsutredning utförts. Utredningarna finns bilagda planhandlingarna och har sammanfattats i planbeskrivningen.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

11. Statens geotekniska institut

Har följande synpunkter: SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. De geotekniska bedömningarna baseras på några få undersökningspunkter utanför planområdet. De bedömningar som har gjorts baseras inte på verifierade uppgifter från fält- och laboratorieundersökningar inom planområdet, utan på antagande om de geotekniska förhållandena. Därmed bedömer SGI en svaghet i det geotekniska underlaget.

Enligt utredningen i planhandlingarna bedöms mark med marklutning 1:10 ha tillfredställande stabilitet för befintliga förhållanden. Stabiliteten bedöms även som tillfredställande efter exploatering. Det anges dock inte vilken tillåten markbelastning, fyllnadshöjder etc. som stabilitetsbedömningen baseras på. SGI påpekar att förtydligande måste göras i detaljplanen avseende planerade förhållanden inom planområdet och de konsekvenser det kan ha på stabiliteten samt eventuella behov av restriktioner.

Utifrån geoteknisk säkerhetssynvinkel är planläggning möjlig förutsatt att ovanstående synpunkter beaktas.

Statens geotekniska instituts samrådsyttrande har bilagts, se bilaga < >.

Kommentar:

I planskedet skall geoteknikern i första hand bedöma om markområdet är lämpligt för planerad exploatering och identifiera eventuella geotekniska risker. Självklart skall det göras utredningar och stabilitetsberäkningar om det bedöms föreligga geotekniska risker och om det förekommer mark som lutar mer än 1:10. I fallet ovan Detaljplan för Bostäder vid Distansgatan/Marconigatan påpekas av SGI att det inte anges tillåten markbelastning, fyllnadshöjder etc som stabilitetsbedömningen efter exploateringen baseras på. Förtydligande måste göras i detaljplanen avseende planerade förhållanden inom planområdet och de konsekvenser de kan ha på stabiliteten samt eventuella behov av restriktioner.

Området är i stort sett plan, vilket innebär liten risk för stabilitetsproblem. Uppfyllningar över 0,5 meter regleras av marklov och eventuella bärighetsproblem i samband med det hanteras av bygglovavdelningen inom kommunen.

Som det står beskrivet i det geotekniska utlåtandet för detaljplanen kommer flerbostads- husen troligen behöva pålgrundläggas på grund av varierande jorddjup och sättningsbenägen lera. Detta har bekräftats i en mer detaljerad geoteknisk utredning inför detaljprojekteringen för området (Tellstedt, 2106-09-07), som även konstaterar att området är lämpligt för föreslagen bebyggelse.

12. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen instämmer med Statens geotekniska institut (SGI) som anser att bedömning av geotekniska förutsättningar har baserats på otillräckligt underlag. De konsekvenser det kan ha på stabilitet samt eventuella behov av restriktioner måste belysas.

Resultatet i luftutredningen tillhörande planhandlingarna visar anmärkningsvärt låga halter av kvävedioxid. Därför efterfrågar Länsstyrelsen att en analys och validering av beräkningsresultaten som inkluderar jämförelser med mätningar och andra beräkningar för området eller liknande områden.

Planförslaget behöver beskriva hur planerade åtgärden inte påverkar möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten t.ex. med stöd av uppgifter från den planerade dagvattenutredningen. Dagvattenutredningen behöver innehålla en bedömning av föroreningsinnehåll i dagvattnet från planområdet efter en exploatering jämfört med befintliga förhållanden.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap 10§

Frågor som berör hälsa/ säkerhet eller risk för olyckor, översvämning eller erosion/ miljö kvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredställande sätt, detta då antaganden inte ska provas i Länsstyrelsen.

Geotekniska förutsättningar

I det medföljande geotekniska utlåtandet anges att inom planområdet finns högsensitiv lera och eventuell kvicklera. Länsstyrelsen instämmer med Statens geotekniska institut (SGI) som betonar att de geotekniska förutsättningarna inom planområdet behöver klargöras i detaljplanen. Konsekvenser på stabilitet samt eventuella begränsningar behöver belysas.

Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Enligt planförslaget bedöms inte att MKN för vatten överskrids, men en motivering saknas. Kommunen behöver beskriva hur planerade åtgärder påverkar möjligheterna att nå uppsatt MKN för vatten, förslagsvis av uppgifter från planerad dagvattenutredning.

Dagvatten

Det är av stor vikt att en dagvattenutredning förtydligar behovet av fördröjning av dagvatten och behov av rening. För att nå en samlad bedömning av planområdets påverkan på MKN för vatten är det av stor vikt att en dagvattenutredning innehåller en bedömning av föroreningsinnehåll i dagvatten från planområdet efter en exploatering, jämfört med befintliga förhållanden.

Förorenad mark

I planbeskrivningen framgår att en utredning av eventuella markföroreningar kommer att tas fram till granskningsskedet. För närvarande har Länsstyrelsen ingen kännedom om det finns markföroreningar inom planområdet, men misstänker att det kan finnas i fyllnadsmassorna.

En riskbedömning ska göras mot bakgrund av föroreningssituationen och den planerade markanvändningen, beroende på vad som framkommer i dessa undersökningar. Den kommer att ligga till grund för bedömning av vilka föroreningshalter som kan accepteras för planerad markanvändning. Utredningar och bedömningar ska vara klara innan detaljplanen kan antas.

Råd enligt PBL och MB

Luftföroreningar Miljökvalitetsnormer (MKN) för luft

Enligt luftutredningen tillhörande planhandlingarna visar resultatet på låga halter av kvävedioxider med marginal för MKN. Länsstyrelsen efterfrågar en analys och validering av beräkningsresultaten som inkluderar jämförelser med mätningar och andra beräkningar för området, alternativt liknanden områden.

Länsstyrelsen ifrågasätter om beräknade halter av kvävedioxider för planområdet är underskattade. Trots det bedömer Länsstyrelsen att det är sannolikt att MKN för kvävedioxider kommer klaras inom planområdet.

Allmänna intressen

Naturmiljö

Planförslaget innehåller 113st biotopskyddade lindar och eventuellt ytterligare några biotopskyddade lövträd utmed Nymilsgatans södra del. Den fridlysta arten getlav växer på ett utav träden som ska fällas. En ansökan för biotopskyddsdispens har lämnat för förfrågan om att fälla 65 av de 113 lindarna. För träden med getlav på har dispens sökts enligt artskyddsförordningen.

Länsstyrelsen uppmärksammar att om dispens medges, så kommer träden längs Distansgatan att bevaras. De träd som växer längs Marconigatan ska fällas och ersättas med samma antal träd.

Länsstyrelsen har noterat att kvarvarande träd och nyplanterade ersättningsträd har föreslagits få skyddsbestämmelse på plankartan.

Trafik

Trafikalstring från planområdet kan innebära konsekvenser på den redan belastad Västerleden. Västerleden är utpekad riksintresse enligt 3 kap §8 miljöbalken. Länsstyrelsen håller med Trafikverkets att det är viktigt att gemensamt finna lösningar och genomföra dessa genom åtgärdsvalsstudien ÅVS Mellanstaden, som staden har initierat.

Grundvatten

Underjordiska källare planeras. En åtgärd som kan innebära bortledning av grundvatten, vilket är tillståndspliktigt. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktiga ska samråd med Länsstyrelsens vattenvårdsavdelning göras i ett tidigt skede. Det är verksamhetsutövarens ansvar att göra denna bedömning.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen instämmer med kommunens bedömning att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Alltså behövs inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga < >.

Kommentar:

Till granskningsskedet har planhandlingarna kompletterats med geoteknisk utredning, dagvattenutredning och markmiljöundersökning. Utredningarna har bilagts planhandlingarna och sammanfattats i planbeskrivningen.

Luftutredningen har kompletterats med beräkningar för 2013 års väder, emissionsfaktorer och bakgrundshalter på grund av att SIMAIR verkar underskatta halterna för år 2015. De nya beräkningarna visar att samtliga miljökvalitetsnormer för kvävedioxid troligen kommer klaras.

En grundvattenutredning pågår och **kommer vara klar i maj 2017**. Utredningen kommer bl.a. ligga till grund för bedömningen om byggnation av källare kommer innebära bortledning av grundvatten.

Se även kommentar till SGI (nr 11) och Trafikverket (nr 13).

13. Trafikverket

Har följande synpunkter: Västerleden är i nuläget kraftigt belastad och kan inte hantera en kraftig trafikalstring. Den är av stor vikt att den åtgärdsvalsstudien som staden har initierat identifierar lösningar och att dessa genomförs och följs upp. Trafikverket är positivt inställda till förtätning i kollektivnära lägen, då ett minskat bilberoende kan åstadkommas och på längre sikt nå mål om minskad biltrafik.

Trafikverket ser det som positivt att P-tal för bygglov istället för det högre P-talet för detaljplaner används i förslaget. Trafikverket uppmuntrar Staden till att införliva en mer

progressiv parkeringsnorm, då låga bilparkeringstal är en av nyckelfaktorerna för att Staden ska lyckas med sin trafikstrategi.

Trafikverkets samrådsyttrande har bilagts, se bilaga < >.

Kommentar:

Arbetet med planerna i BoStad2021 pågår parallellt med arbetet med Åtgärdsvalsstudien ÅVS Södra Mellanstaden. ÅVS:en planeras vara klar tredje kvartalet 2017. ÅVS:en arbetar med att hitta åtgärder på systemnivå för Västerleden. Under tiden som arbete med ÅVS:en pågår är inriktningen är att varje detaljplan ska bidra till den omställning av trafiksystemet som är nödvändig för att trafikstrategins mål ska uppnås. Åtgärder som identifieras i planarbetet, men inte kan åtgärdas inom ramen för detaljplanen, kommer föras in i arbetet med ÅVS:en för att komplettera med åtgärder på systemnivå. Angreppssättet är avstämt med Länsstyrelsen och Trafikverket och de önskar en underbyggd avsiktsförklaring av stadens arbetssätt och ambitioner. Arbeta med framtagande av en sådan beskrivning pågår. Hur aktuellt planförslag bidrar till den omställning av trafiksystemet som är nödvändig har kompletterats i planbeskrivningen.

Staden har arbetat fram ett förslag till nya riktlinjer för mobilitets- och parkeringsplanering i Göteborg. Förslaget till riktlinjer är framtagna utifrån ett uppdrag i mål och inriktningsbeslutet för 2015 för fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret. Uppdraget lyder: "Vägledning för parkeringstal ska ses över så att den bättre stöder trafikstrategins inriktning för minskat bilåkande och medverkar till att säkerställa utbyggnadsplaneringens mål. Till exempel ska flexibla parkeringstal kunna prövas i detaljplaneskedet och vid ungdoms- och studentbostäder ska parkeringstalen hållas nära noll." Förslaget har skickats på remiss under våren 2017.

Inom BoStad2021 har hanteringsprinciper för parkeringstal tagits fram, med utgångspunkt i gällande vägledning för parkeringstal. Detta innebär att bygglovtalet används istället för det högre talet för detaljplaner. För att uppmuntra till att bo i området utan bil kan mobilitetsåtgärder tas fram och p-talet sänkas ytterligare. Avtal mellan staden och byggaktörerna krävs för mobilitetsåtgärder. Mobilitetsutredning har bilagts planhandlingarna.

I den aktuella detaljplanen har parkeringstalet sänkts med hänsyn till att kollektivtrafiken har förbättrats sedan vägledningen för parkeringstal togs fram. Upplysning har införts på plankartan om att ett sänkt p-tal ska tillämpas.

14. TeliaSonera Skanova Access AB

Har följande synpunkter: Skanova har bland annat anläggningar i östra delen av planområdet, för vilka u-område är inlagt i planen. Som nämns i planbeskrivningen, skall åtgärder i närheten av Skanovas anläggningar planeras i samråd med ledningsägaren.

Sammantaget har Skanova inget att invända mot planförslaget.

Kommentar:

Noteras.

15. Lantmäterimyndigheten

Har följande synpunkter:

I planbeskrivningen redogörs att fastigheter utanför planområdet kan ha behov av parkering. Om det innebär att en gemensamhetsanläggning ska inrättas får den i ett senare skede prövas vid lantmäteriförrättning.

Berganläggningen har inte något reservat i plankartan. Berganläggningen kan få skydd i detaljplan genom höjdangivelser där kvartersmark och grundläggning begränsas till visst djup.

Lantmäterimyndighetens synpunkter på plankartan är att planen kan behöva inlösen av allmän plats för gång och cykelväg. Det finns även svårigheter att uttyda vilken linjesort som används i vissa korta linjer, särskilt linjer som avgränsar egenskap ”infart”. Prickmark gör att linjesorten för användningsgräns och egenskapsbestämmelser blir svåra att skilja åt. Plankartan behöver visa närmare var gårdarna finns eller vilken avgränsning gårdarna har.

Lantmäterimyndighetens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga < >.

Kommentar:

Berganläggningens läge är sekretessbelagt, den ska därför inte ha ledningsrätt eller reservat i plankartan. I bygglovskedet bevakas att berganläggningen inte påverkas negativt av exploateringen. På plankartan finns en upplysning om berganläggningen. Inlösen pga allmän plats för gång- och cykelväg kan bli aktuellt för fastigheten Järnbrott 758:620. Inlösenfrågan hanteras i lantmäteriförrättning.

Linjerna har förtydligats i plankartan. Genom att en bestämmelse reglerar att bebyggelsen ska uppföras som kvarter anser kommunen att det är tydligt att gårdarna avser områdena innanför bostadsbyggnaderna.

16. Vattenfall Eldistribution AB

Har inget att erinra då de inte har några anläggningar i området.

Kommentar:

Noteras.

Sakägare

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

17. Tomträttshavare, Riksbyggen Bostadsrättsförening Flatås 1

Advokatfirman Wåhlin AB är enligt insänd skrivelse ombud för bostadsrättsföreningen. Skrivelsen har bilagts i sin helhet, **bilaga XX**.

Sammanfattat framförs följande synpunkter:

I tidigare planläggning för detaljplan Flatås Park anser man att de kommunala instanserna medgav att trafikökningen kunde bli besvärande och att skisser, på att anlägga ett parkeringsdäck vid Svängrumsgatans mynning, arbetats fram i efterföljande diskussioner för att försörja de nya bostäderna i dp Flatås Park med parkeringsplatser. Dessa skisser ska ha använts senare för att övertyga Brf Flatås 1 att vid stämma år 2010 gå med på planförslaget. Att Brf 1 ställde sig positiva till skisserna om parkeringsdäck menar man byggde på att det då gick att i all väsentlighet bibehålla områdets karaktär av bilfrihet. Enligt uppgift har idén om parkeringsdäcken helt frångåtts utan att Brf 1 har blivit informerade om detta. Föreningen anser att kommunen bör hålla sitt löfte om parkeringslösningen.

Föreningen anser att höjden på ny bebyggelse inte ska överskrida befintlig bebyggelse. Det framlagda förslaget består av någon enstaka fyravåningsbyggnad, men i huvudsak

fem- och sexvåningshus och ett hus upp till tio våningar. Byggnaderna placeras så nära Distansgatan som möjligt vilket anses innebära att gatan blir mörk och framkalla klaustrrofobiska känslor.

Med hänvisning till programmet för Distansgatan/Marconigatan från 2013, där det beskrevs att området kunde bebyggas med 50-60 lägenheter i radhusbebyggelse i kombination med flerbostadshus och verksamhetslokaler, framhävs att det har gått inflation i hur många lägenheter man vill pressa in.

Den planerade förtätningen anses för omfattande och ha negativa effekter på boendemiljö och trafikmiljö. Det konstateras att framtagna utredningar visar att bullernivåer överskrider vid både Marconigatan och Nymilsgatan. Områdets bilfria miljö anses påverkas drastiskt av förtätningens omfattning. Med hänvisning till att boendemiljön som skapades på 60-talet är prisbelönt framhävs vikten av att bevara miljön i största möjliga utsträckning. Ingen långtgående förändring bör beslutas i avvaktan på Göteborgs Stadsmuseums och Stadsbyggnadskontorets arbete med "Moderna Göteborg".

I skrivelsen hänvisas till gällande översiktsplan som anger att mellanstaden ska utvecklas som bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor bevarade. Förnyelse ska ske genom om-, ny- och påbyggnad med hänsyn till den befintliga bebyggelsens kostnader och innehåll. Översiktsplanen anger till och med att "befintliga kvaliteter ska behållas och förstärkas". Ingenting anges i översiktsplanen om förväntad exploateringsgrad.

Föreningen anser inte att grönyttans och trädens naturvärde har kunnat återskapas tillräckligt i förslaget. Att halvera allén och ta bort gräsytan som används av många hundägare anses strida mot målet att mellanstaden ska bevaras med grön- och rekreationsytor bevarade. En större del av allén bör bevaras eftersom den bedöms som "påtagligt positiv för den biologiska mångfalden" och är skyddad av Miljöbalken 7 kap 11 §.

Föreningen anses förlora investeringar på ca 20 miljoner kronor som satsats på 19 nya garage, 58 carportar, renovering av 118 garage och eluttag för motorvärme till samtliga p-platser. Föreningen protesterar mot den föreslagna parkeringslösningen som innebär att 20% av föreningens parkeringsplatser försvinner, platserna blir flerfaldigt dyrare än dagens genomsnittskostnad på 270 kr/månad och avståndet till parkeringsplatserna blir längre. Parkeringsutredningen anses inte visa att behovet av parkeringsplatser ska minska, varför det anses oacceptabelt att minska antalet parkeringsplatser avsevärt. Vidare anses full kompensation ha utlovats och finnas med som villkor för markanvisningen.

Föreningen anser att tillsammans med övriga pågående byggnationer och planer om sammanlagt 1100 lägenheter, kommer detaljplanen bidra till att förstöra idén om bilfrihet som området är baserat på.

Föreningen åberopar även innehåll i yttrande avseende detaljplan för Bostäder vid Nymilsgatan som bilagts skrivelsen.

Kommentar:

[\[Planen för Flatås park?\]](#)

Planförslaget bedöms vara i linje med översiktsplanen och utbyggnadsplaneringen som beskrivits i planbeskrivningen. Enligt utbyggnadsplaneringen bedöms stråket från Opaltorget via Frölunda torg och vidare till Marklandsgatan, där planområdet ingår, kunna rymma 2600-3000 nya bostäder fram till år 2022, och därefter ha en utbyggnadspotential på ytterligare 3000-4100 bostäder. Flatås ligger centralt i detta stråk, och är en del i den kraftsamling som görs för att minska bostadsbristen och bygga ihop staden.

Efter att programmet för Distansgatan/Marconigatan från 2013 har ett stadsdelsprogram för Frölunda påbörjats, där de sociala, ekonomiska och miljömässiga fördelarna med hög täthet lyfts fram, vilket ändrat inriktningen på områdets utveckling. Det aktuella

planområdet utpekats där som primärt utvecklingsområde för tät blandstad, vilket varit utgångspunkten i denna detaljplan. Radhus hade också varit svårt att genomföra på grund av bullerproblematiken som kommer av att det finns gator på alla sidor om planområdet.

Planförslaget ligger i anslutning till, men utanför, det område som pekats ut i planeringsunderlaget "Moderna Göteborg". Förslaget förändrar inte området och bedöms inte påverka området på ett betydande sätt.

Avståndet mellan nya och befintliga hus blir ca 25 meter. Ljusförhållandena på gatan kommer att förändras, men staden bedömer inte att påverkan är så betydande att den kan framkalla klaustrofobi. För att säkerställa en så ljus gatumiljö som möjligt har en bestämmelse om att fasader ska vara ljusa införts på plankartan.

Genom att bygga på parkeringsytorna och samla p-platserna i ett parkeringshus bedöms de boendekvaliteter och den bilfria känsla som präglar BRF Flatås område till största delen bevaras. Planförslaget innebär ökad trafik på Distansgatan som redan idag är trafikerad, men inte på gatorna inne i BRF Flatås område dit de boende i de nya bostäderna inte har någon anledning att köra. Genom att arbeta med mobilitetsåtgärder för den nya bebyggelsen och förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik minimeras trafikalkstringen som tillförs i området.

En dispensansökan för att ta ner träden har skickats till Länsstyrelsen, som är den myndighet som bevakar det generella biotopskyddet som allén omfattas av. Länsstyrelsen avgör också om den föreslagna kompensationsåtgärden är tillräcklig. Istället för den gräsremsa som idag finns längs Marconigatan möjliggörs grönska på gårdarna och mellan bostadskvarteren.

Planförslaget har justerats så att parkeringar på taket av p-huset möjliggörs. På så sätt kan samtliga p-platser ersättas.

I tomträttsavtalet har frågor reglerats rörande carportar och garage.

18. Telia Company

Upplyser om att Telia har en telestation i närheten av planområdet och skickar med riktlinjer för sprängning och borrhning.

Kommentar:

Noteras. Riktlinjerna vidarebefordras till exploatörerna för hänsynstagande i kommande arbeten.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Synpunkter från de boende i Riksbyggens bostadsrättsförening BRF Flatås 1 rör i huvudsak fyra ämnen; påverkan på befintliga bostäder, parkering, trafik samt träd och grönytor. Nedan sammanfattas synpunkterna som inkommit kring de olika frågorna och ges därefter ett samlat svar. Samtliga inkomna synpunkter har därefter sammanfattats. Kommentarer hänvisar till de frågor som sammanfattas här, eller kommenteras separat om de rör andra frågor.

A. Påverkan på befintliga bostäder

Boende längs Distansgatan har uttryckt oro för försämrade ljusförhållanden som skulle innebära att lägenheterna kommer upplevas mörka och instängda. Flera anser att höjden inte ska överstiga befintlig bebyggelse, eller att strukturen mot Distansgatan bör öppnas upp för att släppa in mer ljus till de befintliga lägenheterna, samt för att bidra till större

gemenskap mellan de boende i BRF Flatås 1 och i det nya området. Flera anser att den nya bebyggelsen har negativa effekter på boendemiljön.

Några boende i området anser att nybyggnationen påverkar områdets bebyggelsekaraktär negativt och att värdet på befintliga bostäder kommer minska.

Kommentar:

De solstudier som gjorts visar att skuggan från de nya byggnaderna inte når fasaderna på norra sidan av Distansgatan under hela sommarhalvåret mellan vårdagjämning och höstdagjämning. Skuggningen kommer framför allt från de träd som står längs gatan idag. Under vinterhalvåret kommer den nya bebyggelsen skugga de befintliga lägenheterna. Staden gör bedömningen att det inte innebär en betydande olägenhet och att det inte motiverar en sänkning av bebyggelsen, då även en lägre exploatering skulle innebära skuggning av de befintliga bostäderna vintertid.

Avståndet mellan de befintliga och de nya bostäderna kommer bli minst 25 meter. Utsikten från lägenheterna längs Distansgatan kommer att förändras, men med tanke på avståndet och den täta trädrad som står mellan den nya och befintliga bebyggelsen bedöms den nya bebyggelsen inte ha en betydande påverkan på de befintliga lägenheterna. Att öppna upp bebyggelsen mot Distansgatan bedöms inte som lämpligt, då det skulle försämra ljudmiljön på gårdarna. Slutna gårdar är också viktigt med hänsyn till att barn ska kunna leka fritt på gårdarna i detta läge med trafik på alla sidor om området. För att ge gaturummet en så ljus känsla som möjligt har plankartan kompletterats med en bestämmelse om att fasader mot allmän plats, vilket inkluderar Distansgatan, ska ha ljusa fasader.

Den nya bebyggelsen ligger i anslutning till, men utanför, det befintliga området. Området i sig kommer inte förändras av genomförandet av planen, dock kommer parkeringslösningen och omgivningen förändras. Detta bedöms inte påverka upplevelsen och värdet av det befintliga området negativt.

B. Parkering

Många boende i Rikbyggens BRF Flatås 1 protesterar mot parkeringslösningen. Anledningarna är främst ökade kostnader för parkering, längre avstånd från bostaden till parkeringsplatsen, vilket kan vara besvärligt för personer som har svårt att gå, och oro för att inte tillräckligt många parkeringsplatser ersätts. Många pekar på ett stort bilberoende i området och någon anser att den stora fördelen med Flatås är de låga parkeringskostnaderna. Några boende med handikapptillstånd har skrivit att de inte kommer kunna bo kvar i området om nuvarande parkeringsplats försvinner.

Några betonar att föreningen har investerat i garage och carportar som nu kommer rivas, och att de kommer få fortsätta betala av dessa investeringar även när anläggningarna rivits.

Kommentar:

Efter granskningen har förslaget justerats så att parkering även möjliggörs på taket till parkeringshuset, vilket innebär att ca 530 parkeringsplatser ryms. Det innebär att föreningen kan få fler parkeringsplatser än idag. Överkapaciteten i parkeringshuset är tänkt att täcka behovet om tomträtten för fastigheten Järnbrott 758:573, där föreningen har ca 70 parkeringsplatser, sägs upp. Överkapaciteten kan även utnyttjas när andra parkeringsytor i närområdet bebyggs.

Handikapparkering ska enligt Boverkets Byggregler (BBR) vid behov kunna anordnas inom 25 meter från entrén. Detta hanteras inte i detaljplanen, men BRF Flatås 1 kan söka bygglov för att anordna parkeringar i närheten av entrén för dem som har behov av handikappplats.

Detaljplanen reglerar inte kostnad för parkering, men kostnaderna för parkering kommer rimligtvis att öka. Höjda parkeringsavgifter kan slå hårt mot privatekonomin. Samtidigt är det en starkt utpekad strategi för stadens fortsatta utbyggnad att bygga på markparkeringar för att bygga samman staden, minska barriärer, skapa möjligheter för en mer hållbar stad och utnyttja markens potentiella värde bättre. Nya parkeringslösningar är en förutsättning för den utvecklingen. Den kostnad som boende i BRF Flatås hittills haft har inte motsvarat värdet på marken som parkeringen upptagit. Enligt stadens trafikstrategi ska biltrafiken minska till år 2035, trots att befolkningen ska öka. En prisbild som mer realistiskt motsvarar kostnader för parkering är ett sätt att uppnå det, kombinerat med ökade möjligheter att välja andra alternativ till att äga en egen bil.

Enligt stadens parkeringspolicy (antagen 2009) ska avstånd till parkering jämföras med avstånd till kollektivtrafik. I det här fallet får de som har närmast till spårvagnshållplatsen längst till parkeringshuset. Längst till parkering får de som bor vid Nymilsgatan, ca 500 meter.

I tomträttsavtalet har frågor kring föreningens investeringar reglerats. Kommunen och BRF har haft kommunikation rörande frågorna.

C. Trafik

Stor oro uttrycks för ökad biltrafik och att den bilfria karaktären i området ska förstöras. Många anser att förslaget innebär en sämre trafikmiljö, och några anser att den ökade trafiken medför miljöförstöringar och ökat buller.

Många boende längs Svängrumsgatan är oroliga för ökad trafik.

Kommentar:

För den nya bebyggelsen har parkeringstalet sänkts med hänsyn till att området har god tillgång till kollektivtrafik och nära till service. Genom att byggherrarna genomför en rad mobilitetsåtgärder som gör det lättare för de boende att klara sig utan egen bil i vardagen kan parkeringstalet reduceras ytterligare, vilket innebär att ökningen av trafik i området blir mindre än.

Ny trafik tillkommer i utkanten av befintliga bostadsområdet och tillkommande trafik kommer främst belasta Distansgatan, där det finns trafik redan idag. Boende i de nya kvarteren kommer inte ha någon anledning att köra på återvändsgatorna inne i BRF Flatås område. Troligtvis handlar en del av synpunkterna om ökad trafik på Nymilsgatan och Svängrumsgatan som orsakas av detaljplanen för Flatås Park som vunnit laga kraft och där byggnation påbörjats, och detaljplanen för bostäder och förskola vid Nymilsgatan som antagits av byggnadsnämnden i april 2017.

Staden anser att planen bidrar till en bättre trafikmiljö genom att möjliggöra fler bostäder utan att skapa biltrafik på nya platser. Nya gång- och cykelvägar förbättrar säkerheten, orienterbarheten och möjligheterna att välja andra transportmedel än bil. Kvartersgatorna mellan de nya kvarteren ger möjligheter till ett finmaskigare gång- och cykelnät istället för den barriär som stora parkeringsytor utgör i staden.

Lokalt ökad trafik innebär inte automatiskt större miljöpåverkan. Genom att bygga nya bostäder där tillgång till kollektivtrafik och service är god och minskar behovet av att köra bil till vardags. I ett större perspektiv är stadens mål att den totala biltrafiken ska minska, vilket är bra miljön.

Trafikökning på Svängrumsgatan beror på utbyggnaden av Flatås Park, och berörs inte av denna detaljplan.

D. Träd, grönytor

Flera protesterar mot att träden tas ner, några med hänvisning till Miljöbalken. Träden är uppskattade i området.

Några protesterar mot att grön- och rekreationsytor tas i anspråk, vilket anses gå emot översiktsplanens ambitioner som pekar ut området som bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor. Någon anser att nedtagning av träden rimmar dåligt med att värna om miljön.

Kommentar:

Träden längs Distansgatan bevaras. Efter granskningen har förslaget justerats så att även de flesta träden mot Nymilsgatan kan bevaras. Alla träd som tas ner ska ersättas med ett nytt träd inom planområdet, de flesta längs Marconigatan. Detta under förutsättning att Länsstyrelsen, som är den myndighet som bevakar det generella biotopskyddet enligt Miljöbalken, beviljar staden dispens för att ta ner träden. Staden har bedömt att trädens naturvärden kan återskapas genom nyplantering, även om det dröjer innan de nya träden får samma storlek som de befintliga.

På kort sikt och lokalt kan det ses som en miljöförsämring att träd tas ner. På lång sikt kan trädens naturvärden återskapas, samtidigt som genomförandet av planen är ett steg mot en mer hållbar stad, där infrastruktur och mark utnyttjas mer effektivt och fler kan leva utan att vara beroende av att äga en egen bil i vardagen.

19. Hyresgästföreningen Frölunda

Anser att det är bra att det byggs nya lägenheter, men ifrågasätter varför så stor andel är bostadsrätter när de flesta som står i bostadskö är ungdomar som behöver mindre billiga lägenheter.

Anser att priserna måste pressas ner och att kartellbildningar idag styr kostnaderna. Anser att kommunen har ett ansvar i att det byggs billigare.

Påpekar att säkra gångvägar, belysning, minskad biltrafik m.m. måste ses över.

Kommentar:

I markanvisningsavtalet har det reglerats hur lägenhetsfördelningen i planområdet ska se ut. Inriktningen är 1/3 för hyresrätter och 2/3 för bostadsrätter. I markanvisningsavtalet är det vidare marknadsmässiga villkor som gäller för byggandet.

Planförslaget innebär förbättringar av gång- och cykelvägar både längs Marconigatan och Nymilsgatan. Inom den nya bebyggelsen har även ett reducerat parkeringstal använts för att minska biltrafiken.

20. Boende på Distansgatan 45.

Godtar inte förslaget. Föreslår att en förtätning istället sker i området Näset eller Askim.

Kommentar:

Det finns vissa pågående planer även i Näset och Askim, men staden fokuserar på de områden som ingår i den så kallade mellanstaden som pekats ut i *Strategi för utbyggnadsplanering*.

21. Boende på Distansgatan 47.

Är starkt emot nybyggnation längs Distansgatan och att de välbyggda garagen ska rivas. De befintliga lägenheterna kommer att upplevas instängda och bli mörkare. Den nuvarande bebyggelsen utgör en god boendemiljö.

Kommentar:

Se kommentar ovan till A. Påverkan på befintliga bostäder

22. Boende på Distansgatan 47.

Godtar inte förslaget. Framför samma synpunkter som Riksbyggens bostadsrättsförening BRF Flatås 1.

Boende vill bevara trädallén och hänvisar till miljöbalken. Boende protesterar mot den presenterade parkeringslösningen och påpekar att föreningens medlemmar kommer att få gå ännu längre till flerdubbelt dyrare parkeringar.

Kommentar:

Se kommentarer till A, B, C och D ovan samt kommentarer till Riksbyggens bostadsrättsförening BRF Flatås 1 (nr 17).

Avståndet från Distansgatan 47 till parkeringshuset blir ca 100 meter, vilket staden bedömer vara acceptabelt avstånd.

23. Boende på Distansgatan 47

Protesterar mot ny bebyggelse på befintliga parkeringsplatser. Boende är emot en kostnadsökning för parkering och att parallellt avbetala de investeringar som gjorts för garage och carport. Boende önskar behålla de befintliga träden och hävdar att miljön blir sämre om ett parkeringshus uppförs istället för de fina träden.

Boende menar att marknadsvärden sjunker på de befintliga lägenheterna.

Önskar fortsatt arrende eller att föreningen får köpa loss marken.

Kommentar:

Se kommentar till A, B och D ovan.

24. Boende på Distansgatan 47

Godtar inte förslaget. Motsätter sig förslaget att bygga bostäder på parkeringarna. Boende menar att förslaget innebär en värdeminskning på bostadsrätterna på grund av ökad insyn istället för trädallén och en kostnadsökning för parkeringsplatserna.

Kommentar:

Se kommentar till A och B ovan. Träden längs Distansgatan kommer vara kvar mellan de nya och befintliga bostäderna, vilket minskar insyn mellan bostäderna.

25. Boende på Distansgatan 47

Godtar inte förslaget. Boende motsätter sig förslaget angående nybyggnation på parkeringarna. Boende önskar behålla den gröna och fina trädallén runt parkeringarna. Boende motsätter sig nybyggnation utmed Distansgatan och Marconigatan, då byggnation innebär värdeminskning för föreningens medlemmar. Boende motsätter sig förhöjd parkeringskostnad.

Kommentar:

Se kommentar till A, B och D ovan.

26. Boende på Distansgatan 47

Godtar inte förslaget. Är emot bebyggelse på parkeringsplatserna. Boende undanber bebyggelse som skymmer sikten. Boende betonar att föreningen har investerat i parkeringsplatserna och efterfrågan en ersättning.

Kommentar:

Se kommentar till A och B ovan.

27. Boende på Distansgatan 50

Godtar inte förslaget. Boende är kritisk till förtätning av området. Boende betonar att många som bor i området är beroende av sina bilar i vardagen. Boende menar att det är ett stort misstag att ta bort parkeringsplatserna för boende i området.

Kommentar:

Se kommentar till B ovan.

28. Boende på Distansgatan 51

Godtar inte förslaget med motivering att förändringen innebär försämringar för befintliga bostadsrätter.

Kommentar:

Se kommentar till A ovan.

29. Boende på Distansgatan 51

Godtar inte förslaget. Föreslår att de nya husen längs Distansgatan inte överskrider höjden på den nuvarande bebyggelsen, med anledning av att ljusinsläppet annars blockeras. Boende föreslår även att husfasader längs Distansgatan öppnas upp, i syfte att öppna upp och bidra till en större gemenskap mellan de boende i Flatås 1 och de boende i det nya området. Boende tror att den planerade stadskänsla som planen syftar till, även kan åstadkommas om höjden på de nya byggnaderna sänks och glesar upp området. Boende har inga synpunkter gällande planeringen längs Marconigatan.

Kommentar:

Se kommentar till A ovan.

30. Boende på Distansgatan 55

Godtar inte förslaget. Hänvisar till översiktsplanen som föreskriver att gröna rekreationsytor ska bevaras. Ny planerad bebyggelse innebär en försämrad boendemiljö. Bostadsföreningen har investerat i de befintliga parkeringarna och att bygga på den marken innebär en ekonomisk skada, vilket de boende kommer försätta att betala. Boende önskar bilparkering till samtliga med möjlighet för laddning av elfordon. Boende uttrycker missnöje med dyrare och mindre antal parkeringsplatser. Boende uttrycker att det inte går att lita på staden.

Kommentar:

Se kommentar till A, B och D ovan.

Detaljplanen reglerar inte laddning av elfordon. Önskemålet har vidarebefordrats till exploatörerna för kännedom och vidare hantering. Avstämning har gjorts med Göteborg Energi för att säkerställa att den nya transformatorstationen har kapacitet att försörja laddstolpar för elfordon.

31. Boende på Distansgatan 55.

Har inkommit med 6 skrivelser, varav en med stöd av 13 namnunderskrifter.

Önskar att planarbetet avslutas för att bibehålla områdets karaktär. Hävdar att planförslaget innebär väsentligt ökade kostnader för bilinnehav och längre avstånd till parkeringar, vilket kommer leda till att äldre blir beroende av färdtjänst.

Med hänvisning till äldre plan- och bygglagen (1987:10:ÄPBL) anses inte att skälighänsyn ha tagits till befintlig bebyggelse, äganderätts- och fastighetsförhållanden.

Anser att fastighetskontoret inte i tid erbjudit BRF Flatås 1 att förlänga tomträttsavtalet alt. friköpa marken då tomträttsavtalet gick ut. Ifrågasätter varför Ikano/Riksbyggen fick förköpsrätten.

Hänvisar till andra pågående planer i närområdet och deras påverkan på områdets bilfria karaktär och bostäder med sovrumsfönster ut mot gatorna. Anser att den ökade trafiken på Distansgatan kommer innebära betydande olägenhet för de boende och oöverskådliga negativa miljökonsekvenser, och att förslaget inte tillför några livskvaliteter till varken området eller BRF Flatås 1.

Anser att kommunen bryter ett oskrivet avtal när man förändrar den miljö som byggdes upp för över 50 år sedan och som därefter förvaltats av de boende i området. Ifrågasätter vems intressen som bör få företräde, kommunala/politiska, kommersiella eller enskilda intressen i BRF Flatås 1.

Önskar att politiker tillsammans med tillsynsmyndigheter ser till att befintlig bebyggelse inklusive befintliga biluppställningsplatser blir tillgänglighetsanpassade.

Boende beskriver ärendet som korrupt och juridiskt ogiltigt. Boende menar att enligt föreningens stadgar så gäller inte det undertecknade dokumentet som dåvarande vice ordf. undertecknat. Boende betonar att undertecknat och godkänd uppsägning inte ska uppfattas som ett styrelseuppdrag, av den anledningen att dåvarande vice ordf. saknar verifierat mandat att företräda både styrelsen och föreningens medlemmar.

Framför samma synpunkter som Riksbyggen Bostadsrättsförening BRF Flatås 1.

Anser att den juridiska processen vid uppsägningen av tomträtten inte gått rätt till. Styrelsen har enligt den boende inte bevakat föreningens intressen när en styrelsemedlem utan mandat godkänt uppsägningen. Boende anser att föreningen kunde få en möjlighet att friköpa markområdet.

Ifrågasätter att Riksbyggen har bråttom med att bygga p-huset innan detaljplanen är fastställd. Anser att Riksbyggen/Ikano istället borde bygga bostäder öster om Dag hammarsköldsleden.

Boende är kritisk till att nybyggnation överskrider befintliga hus i området. Boende menar att förslaget innebär att boendemiljön kommer att försämrats i och med förtätningens omfattning. Boende är emot lindalléns halvering. Boende menar att föreningen förlorar investeringar i och med den föreslagna parkeringslösningen.

Boende anser att området överexploateras. Boende anser att processen präglas av många juridiska frågetecken. Boende vädjar till ansvariga både på SBK, Riksbyggen och företrädare för Riksbyggens Brf Flatås 1 att reda ut frågetecken, innan ärendehandlingar kan fortgå.

Kommentar:

Se kommentar till A och D ovan, samt kommentar till Riksbyggens bostadsrättsförening BRF Flatås 1 (nr 17).

BRF har i november 2016 ansökt om att få friköpa bostadsfastigheterna som är upplåtna med tomträtt. BRF har fått nej. I framtida eventuella planläggningar kan frågan bli aktuell.

32. Boende på Distansgatan 59

Godtar inte förslaget. Är besviken på de planer för nybyggnation och förtätning som planeras i området. Boende önskar uppmärksamma till långsiktigt tänkande och bevarande av de kvaliteter som byggdes med goda intentioner för området.

Kommentar:

Planförslaget förändrar inte kvaliteterna i det befintliga området i någon stor utsträckning. De stora öppna gårdarna och skalan på den befintliga bebyggelsen förändras inte av detaljplanen. Förslaget stämmer väl med de långsiktiga inriktningar som staden tagit fram i översiktsplanen och strategin för utbyggnadsplanering.

33. Boende på Distansgatan 63

Kan inte bo kvar i området om nuvarande parkeringsplats försvinner. Boende har parkeringstillstånd för handikappad och bor i bottenvåning. Med ny bebyggelse tätare inpå kommer det inte bli trevligt att bo i området. Lägenheten kommer att bli mörk och kantas av mycket biltrafik.

Kommentar:

Se kommentar till A, B och C ovan.

34. Boende på Distansgatan 65

Anser att förslaget inte är godtagbart då ny bebyggelse kommer att skymma ljusstillingen till befintlig bebyggelse. Boende föreslår att de nya husen inte ska överskrida höjden på de befintliga byggnaderna på Distansgatan. Boende menar att den befintliga planen inger intrycket av ett "closed Community" och föreslår att man glesar upp den planerade bebyggelsen längs med distansgatan.

Kommentar:

Se kommentar till A ovan.

35. Boende på Distansgatan 65.

Boende med lägenheter längs med Distansgatan får i dagsläget solljus endas från lågstående som under vintertid. Den nyplanerade bebyggelsen kommer skugga befintlig bebyggelse. Boende föreslår att de nya byggnaderna placeras på ett sätt att ljus även vintertid kan försätta att falla in mot den boendes fasad.

Kommentar:

Se kommentar till A ovan.

36. Boende på Distansgatan 65

Godtar inte förslaget. Boende anser att ombyggnation av parkeringsplatser till bostadshus utmed Distansgatan är en kränkning mot boende i Flatås.

Kommentar:

Noteras.

37. Boende på Distansgatan 65

Godtar inte förslaget. Uppmärksammar att den föreslagna planen längs med Distansgatan stänger till ljuset för hög utsträckning. Boende föreslår att ny bebyggelse inte byggs högre än den befintliga bebyggelsen samt glesar upp den planerade bebyggelsen längs med Distansgatan.

Kommentar:

Se kommentar till A ovan.

38. Boende på Distansgatan 67

Godtar inte förslaget. Motsätter sig nybyggnation på befintliga parkeringsplatser.

Kommentar:

Noteras.

39. Boende på Sjömilsgatan 2, med stöd av 10 namnunderskrifter

Godtar inte förslaget. Är starkt emot en prishöjning av parkeringsplatserna. Boende betonar att den stora fördelen med Flatås är de låga parkeringskostnaderna. Boende befarrar att solljuset inte kommer nå befintliga byggnader i samband med nybyggnation. Boende påstår att det finns felaktigheter i parkeringsutredningen.

1. Det finns ett årsstämmobeslut på att någon påbyggnad på BRF Flatås 1 inte ska ske.
2. Resonemang kring antal parkeringsplatser som ska finnas. Boende föreslår att lika många p-platser som lägenheter grundar sig på goda siffror.
3. Besöksparkeringen utnyttjas 100 % under helgdagar.
4. Boende ifrågasätter varför det finns ett resonemang om p-platser i angränsande delar. Boende önskar bilen i närheten av sin bostad.
5. Boende belyser punkt 4.2, angående att minska behovet av p-platser. Boende hävdar att bilpool, endast fungerar vid tidsmässiga begränsade ärenden. Att cykla är inte ett alternativ under årets alla årstider.

Sammantaget vädjar boende att politiker ska respektera redan tagna beslut och försöka förstå att boende är beroende av nuvarande parkeringsplatser.

Ifrågasätter att solstudier inte visar vintersolståndet, då solen står allra lägst.

Kommentar:

Se kommentar till A och B ovan.

Angående parkeringsutredningen:

1. Ja. Parkeringsutredningen togs fram i ett tidigt skede när möjligheten att ta med påbyggnader i detaljplanen utreddes. Den delen utgick sedan ur planarbetet och årsstämmobeslutet togs efter att parkeringsutredningen togs fram. I detaljplanearbetet har bara de delar som berör det aktuella planområdet beaktats.
2. Dagens parkeringstal är lägre än det var på 60-talet, eftersom man nu vet mer om vilka problem en stor privatbilism medför, med bland annat buller, luftföroreningar och trängsel. Med det sagt har detaljplanen ändå justerats så att parkeringshuset kan rymma alla de parkeringsplatser som kommer tas bort.
3. Enligt beläggningsstudien var den högsta beläggningsgraden på de avgiftsbelagda besöksparkeringarna kvällstid 31 %, det vill säga 20 av 65 platser. Behovet av besöksparkering för den tillkommande bebyggelsen är 25 platser (räknat med 10 % reduktion för god kollektivtrafik). Även om beläggningsgraden skulle vara något högre på helger än kvällar bedöms att kapaciteten är tillräcklig.
4. Genom att studera parkeringssituationen i närområdet ges en helhetsbild av parkeringsutbudet och situationen i ett större perspektiv. De ytor som tagits med i utredningen ligger inom 500 meters radie från BRF Flatås, vilket kan anses vara ett acceptabelt avstånd.
5. Nej, bilpool är inte ett bra alternativ för den som använder bilen dagligen, t.ex för att ta sig till och från arbetet. Däremot kan det vara ett bra alternativ till att ha en extra bil eller egen bil för den som använder bilen mera sällan. Fler och fler cyklar även vintertid, och det kommer nya tekniska lösningar för att underlätta cyklande året om. Men det är sant att inte alla vill cykla oavsett väder. Därför är det viktigt att kollektivtrafiken fungerar som ett bra komplement när vädret inte är cykelvänligt.

Kommunen bedömer att förslaget stämmer överrens med de politiska mål och strategier som tagits fram som underlag för planeringen av staden. Att minska bostadsbristen och bygga ihop staden prioriteras högre än att bevara billiga parkeringsplatser.

40. Boende på Sjömilsgatan 2

Föreslår att parkeringshuset ska placeras högre upp på Distansgatan, mellan Riksbyggens två kvarter. Menar att det då blir mer luft mellan husgrupperna och parkeringshuset blir mer bevakat. Önskar att alla hushåll får varsin parkeringsplats.

Hänvisar till parkeringsutredningen och ifrågasätter hur en parkeringsplats kan bli dyrare än hyran för en lägenhet. En cementerad yta på 2*3 meter skulle kosta 50 000/ år eller 500 000/10 år. Vill att bebyggelsen stoppas.

Kommentar:

Se kommentar till B ovan.

Parkeringshusets placering beror till viss del på att det finns ledningar under marken där huset placeras. Ledningarna behöver vara åtkomliga även efter bebyggelse vilket inte skulle vara möjligt om man istället placerade bostadskvarter där. Att placera bostäder längst i öst skulle även innebära att nya bostäder skulle utsättas för högre buller.

I parkeringsutredningen anges följande kostnader för olika parkeringslösningar. En markparkering (cementerad yta) skulle enligt tabellen kosta 15 000 kr att anlägga, och ge en månadskostnad på ca 700 kr eller en årskostnad på ca 8000. Var siffran 50 000 kr/år kommer är oklart. Kanske syftar det på garageplan -3 i tabellen, vilket innebär ett garage i tre våningar under mark. Det finns inga planer på att placera parkeringar för BRF Flatås 1 under mark.

41. Boende på Sjömilsgatan 3

Godtar inte förslaget då avståndet till parkeringsplatsen ökar. Vid flytten till området fanns bland annat butiker, bank och post i området. Så är inte fallet nu vilket medför att många äldre blir bilberoende. Friheten berövas de äldre som har svårt att gå längre sträckor och svårt att gå uppför trapporna till spårvagnshållplatsen.

Kommentar:

Se kommentar till B ovan. Förhoppningen är att fler boende i området ger underlag för mer lokal service i området.

42. Boende på Sjömilsgatan 4.

Godtar inte förslaget. Motsätter sig den tilltänkta förtätningen och den ökade biltrafiken i det tidigare bilfria området.

Kommentar:

Se kommentar till C ovan.

43. Boende på Sjömilsgatan 4

Godtar inte förslaget. Valde att flytta till området tillsammans med partner, då området är välbekant som bilfritt och lugnt. Boende menar att kommunen inte tar hänsyn till de uttryckta önskemålen från bostadsrättsföreningen Flatås 1.

Kommentar:

Se kommentar till C ovan.

44. Boende på Sjömilsgatan 5.

Godtar inte förslaget. Är en del av en yngre generation och nyinflyttad. Valde att flytta till området då området präglas av trivsamma miljöer med nästintill obefintlig biltrafik,

samt närhet till naturnära områden. Boende ifrågasätter att lindarna ska kapas ner, då det rimmar dåligt med att värna om miljön.

Kommentar:

Se kommentar till C och D ovan.

45. Boende på Sjömilsgatan 5.

Godtar inte förslaget. Menar att förslaget förstör boendemiljön, då grön och rekreationsytor kommer att bebyggas. Boende betonar att föreningen kommer lida stor ekonomisk skada, om parkeringsplatserna bebyggs. Dessutom kommer medlemmarna i föreningen att fortsätta att betala.

Kommentar:

Se kommentar till B och D ovan.

46. Boende på Sjömilsgatan 9

Är kritisk emot förhöjd parkeringsavgift. Boende efterfrågar huruvida parkeringsmöjligheterna är jämlika, om nej, varför? Tycker sig se att villaägare kan parkera på egen mark och dessutom fritt på gatan. Boende inser att staden vill uppmuntra till cykling och ett minskat bilberoende genom marknadskrafter men menar att cykla inte är attraktivt för äldre och hänvisar till olycksstatistik. Uppmärksammar att det bor ca 300 äldre personer i området och att de inte kommer att ha råd med en förhöjd parkeringsavgift och de vågar inte cykla.

Kommentar:

Se kommentar till B ovan.

Synen på parkering har varierat under de ca 100 år som bilen har funnits, och olika områden har planerats utifrån rådande syn i den tid de byggts. Det kan innebära att parkeringssituationen ser olika ut i olika områden.

Kommunens nuvarande policy är att boende- och besöksparkering så långt det är möjligt ska ordnas på kvartersmark. I en del fall upplåts boende- och korttidsparkering på gatumark. Kommunen har dock ingen skyldighet att upplåta gaturummet för parkering och möjligheten att parkera på gatan kan dras in om andra anspråk väger tyngre, exempelvis behovet att prioritera andra trafikslag. Inriktningen går mot att besöksparkeringar även i villa- och radhusområden ska finnas på kvartersmark.

47. Boende på Sjömilsgatan 11.

Godtar inte förslaget. Anser att det förslaget innebär mer biltrafik området, vilket är otryggt för barn.

Kommentar:

Se kommentar till C ovan.

48. Två boende på Sjömilsgatan 12.

Godtar inte förslaget om nybyggnation vid distansgatan, med motivering att nybyggnationen byggs för högt i förhållande till befintlig bebyggelse, antalet parkeringsplatser minskar, kostnaderna för dessa ökar samt ökad trafik i ett område som hittills är ”bilfritt”.

Kommentar:

Se kommentar till A, B och C ovan.

49. Boende på Distansgatan 47

Godtar inte förslaget. Föreslår att föreningen tillåts köpa marken och upprätta bostäder, i syfte att den enskilda invånaren inte drabbas negativt. Boende hävdar att föreningens medlemmar inte har råd att betala det mångdubbla för nyetablering av parkeringsplatser.

Kommentar:

Se kommentar till B ovan.

BRF har i november 2017 ansökt om att få friköpa bostadsfastigheterna som är upplåtna med tomträtt. BRF har fått nej. I framtida eventuella planläggningar kan frågan bli aktuell.

50. Boende på Sjömilsgatan 12

Godtar inte förslaget, med motivering att nybyggnationen innebär försämringar för boende i Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1. Det förändrar den ursprungliga planen för Flatås, som prisbelönats för sin utformning med bl.a. den relativa bilfriheten. Nybyggnationen kommer påverka nuvarande hus på Distansgatan negativt, då de minskar inflödet av solljus. Byggnade av ett parkeringshus innebär mindre antal parkeringsplatser. Om alternativa bränslen inklusive eldrivna bilar blir vanligt förekommande, kan nuvarande antal p-platser komma att behövas. Boende tycker att kostnadsökningen för det nya parkeringsplatserna är för hög. Boende undrar hur parkeringsfrågan ska tillgodoses under byggnation.

Kommentar:

Se kommentar till A, B och C ovan. Att minska antalet parkeringsplatser kan vara viktigt även om bilar i framtiden blir mer miljövänliga och ger mindre buller, eftersom för många privatbilar i trafiken även innebär trängsel och köbildningar. Trots det har planförslaget justerats så att parkeringshuset kan rymma alla de platser som tas bort.

51. Två boende på Sjömilsgatan 13.

Godtar inte förslaget. Betonar att de önskar att SBK återgår till den ursprungliga planen som Bostadsföreningen ställde sig bakom år 2011. Boende vill att löftet ska hållas angående bygget av parkeringsdäck med plats för bilar till samtliga lägenheter, samt längre bostadshus på befintliga parkeringsplatser.

Kommentar:

Se kommentar till A och B ovan.

52. Boende på Sjömilsgatan 16

Godtar inte förslaget med motivering att det nya planförslaget innebär ett generationsskifte. Boende är relativt nyinflyttad och har valt att köpa en bostad med tillhörande parkering i området. Boende har inte råd med en kostnadshöjning och befärar att behöva flytta, då pensionen inte kommer räcka till.

Kommentar:

Se kommentar till B ovan.

Boende på Sjömilsgatan 16

Godtar inte förslaget på grund av att parkeringsutgiften ökar. Anser att det inte råder bostadsbrist.

Kommentar:

Se kommentar till B ovan.

53. Boende på Sjömilsgatan 23

Godtar inte förslaget. Boende är emot nybyggnation på befintliga parkeringsplatser. Boende menar att en demokratisk handling innebär ett samarbete med föreningen för att nå en godtagbar lösning för båda parter.

Kommentar:

Kommunen har efter dialog med styrelsen för BRF Flatås ändrat förslaget så att alla parkeringsplatser som tas bort kan ersättas.

54. Boende på Svängrumsgatan 6

Godtar inte förslaget. Befarar att området kommer bli kraftigt överexploaterat på ett icke önskvärt och otrivsamt sätt. Boende anser att förslaget innebär en försämring av den befintliga boendemiljön. Boende anser att trafiken har ökat sedan etableringen av matvarubutiken Lidl och menar att trafiken kommer att öka i negativ bemärkelse i samband med en planerad förtätning.

Kommentar:

Se kommentar till A och C ovan.

55. Boende på Svängrumsgatan 6.

Befarar att kommunen förstör hela området runt Flatås. Anser att kommunen låtit parken förfalla. Boende är emot förslag kring parkeringsmöjligheter. Boende menar att nybebyggelse kommer stjäla dagsljus från lägenheterna kring Distansgatan.

Kommentar:

Se kommentar till A och B ovan.

Parken ingår inte i planområdet, men upprustning av parken pågår under 2016-2017.

56. Boende på Svängrumsgatan 6

Protesterar mot förslaget att bygga bostäder på parkeringarna. Vill ha kvar parkeringar och gröna ytor runt dem.

Kommentar:

Se kommentar till B ovan.

57. Boende på Svängrumsgatan 6

Godtar inte förslaget. Betonar att husen i området inte är byggda för den nya miljö som planeras. Motsätter sig mer trafik i området och det buller det medför. Boende är emot högre parkeringskostnader och önskar bevara den trivsamma miljön som området präglas av.

Kommentar:

Se kommentar till B och C ovan.

58. Boende på Svängrumsgatan 8

Godtar inte förslaget. Befarar att planerad nybyggnation medför en ökad biltrafik, med medföljande miljöförstöringar samt minskning av grönområden.

Kommentar:

Se kommentar till C och D ovan.

59. Boende på Svängrumsgatan 14

Godtar inte förslaget. Boende är emot förslaget att bygga bostäder på parkeringarna. Boende vill behålla parkeringar, grönytor, träd. Boende vill inte betala för högre parkeringskostnader.

Kommentar:

Se kommentar till B och D ovan.

60. Boende på Svängrumsgatan 16

Godtar inte förslaget. Boende menar att förslaget innebär att de boende som inte har råd eller vill låsa sina pengar i en dyr bostadsrätt blir hänvisade till lägenheter med tung trafik runt knuten. Medan de som bor i bostadsrätterna kommer att få en lugnare trafikmiljö med garage i källaren.

Kommentar:

Inom nybyggnationen kommer bostadsrätter och hyresrätter blandas i samma kvarter, med gemensamma parkeringsgarage under gårdarna. Boende i hyres- och bostadsrätter kommer få samma miljö och förutsättningar för parkering.

61. Boende på Svängrumsgatan 16

Begär att parkeringshuset byggs först, och sedan kan p- platserna rivas. Anser att det är galemt att ta ner trädallén och att gröna lungor måste värnas.

Kommentar:

Se kommentar till D ovan.

Parkeringshuset kommer att byggas innan hyresavtal för resten av parkeringarna sägs upp. Tillfälliga parkeringsplatser kommer ordnas för de bilar som idag står där p-huset ska byggas tills de kan flytta in i det nya p-huset.

62. Boende på Svängrumsgatan 16

Godtar inte förslaget. Ifrågasätter varför det inte byggs på platsen där Högsboskolan tidigare låg.

Kommentar:

Detaljplanen för f.d. Högsboskolan (Bostäder m.m. vid Guldmyntsgatan) antogs av kommunfullmäktige i februari 2015, men har överklagats. Byggnation kan inte påbörjas innan domstolen hanterat överklagandet och planen vunnit laga kraft.

63. Två boende på Svängrumsgatan 18.

Godtar inte förslaget. Är kritiska mot sättet staden förtätar Flatåsområdet. Boende är starkt emot mycket trafik i området, vilket förslaget medför. Boende är emot skövling av träden i området. Boende anser att erbjudandet om ett parkeringshus är högst orättvist mot medlemmarna i föreningen. Boende undrar vilken typ av kompensation som erbjuds.

Kommentar:

Se kommentar till B och D ovan.

64. Boende på Svängrumsgatan 24.

Godtar inte förslaget. Motsätter sig mot all typ av exploatering i området. Anser att man låtit parken förfalla. Menar att planförslaget förstör området runt Flatås 1. Boende betonar att vagnarna i dagsläget är överfulla runt rusningstid vid spårvagnshållplats Nymilsgatan och ifrågasätter kollektivtrafikens belastning om nya bostäder byggs för fler invånare i området. Betonar ett starkt beroende av bilen och parkeringsplatserna för att få vardagen att fungera. Anser att den befintliga cykelvägen kommer att belastas mer på den redan vältrafikerade cykelvägen, om fler invånare bosätter sig i området. Betonar att föreningen Flatås 1 förlorar de investeringar som gjorts i form av renoveringar och nybyggnation av garage.

Boende är negativt inställd till att Svängrumsgatan planeras att öppnas upp för bilar. Boende motsäger sig nybyggnation av ett höghus längs med Distansgatan, då närliggande lägenheter kommer att få mindre dagsljus. Anser att kommunen vill försämrare för boende i Flatås, eftersom det finns stora obebyggda ytor i staden.

Kommentar:

Se kommentar till A och B ovan.

Parken ingår inte i planförslaget. Under 2016-2017 pågår upprustning av parken.

Kapaciteten i spårvagnstrafiken kommer att öka i takt med att de nya längre spårvagnsmodellerna som upphandlats sätts in i trafik. Kommunen överväger att återetablera en hållplats vid Marconimotet samt olika lösningar för att få bussar att stanna där, antingen genom ett ytterligare stopp för expressbussarna som idag trafikerar sträckan eller genom tillköp på ytterligare busstrafik på Dag Hammarskjöldsleden som i framtiden kan komma att omvandlas till stadsgata.

Svängrumsgatan påverkas inte av planförslaget. Synpunkten berör detaljplanen för Flatås Park som vunnit laga kraft och som nu börjat genomföras.

65. Två boende på Svängrumsgatan 24

Protesterar mot förslaget och förtätningshysterin. Boende flyttade till området för dess öppna och gröna boendemiljö och önskar bevara det så.

Kommentar:

Se kommentar till D ovan. Planförslaget bedöms inte påverka boendemiljön i direkt anslutning till bostäder vid Svängrumsgatan 24.

66. Boende på Svängrumsgatan 28

Godtar inte förslaget. Motsätter sig förflyttning av parkeringsplatser och förhöjd kostnad. Påpekar att de nya husen kommer få garage under eller strax utanför sina hus. Befarar att det kommer ske en ökning av trafik i området där det finns många barn. Anser att det behövs billiga hyresrätter, inte dyra bostadsrätter.

Kommentar:

Se kommentar till B och C ovan.

67. Boende på Svängrumsgatan 30

Är starkt emot exploatering som innebär att gamla lindar skövlas. Däremot är den boende positivt inställd till att exploatering sker på parkeringsplatserna, men efterfrågar ett rimligt kostnadsförslag på det planerade parkeringsplatserna.

Hänvisar till planbeskrivningen där det beskrivs att planförslaget bygger vidare på att de karaktäristiska trädraderna och möjliggör nya gröna platser i anslutning till de nya kvarteren. Anser att det inte stämmer då 30-50 år gamla lindar ska fällas. Boende refererar till att lindar i Flatåsparken som skulle bevarats nu ändå har fällts och ersatts med mindre träd. Befarar att detta scenario kommer upprepas. Föreslår att de nya träden planteras först, innan den befintliga miljön förstörs.

Uppmanar staden att inte snåla på antalet platser och undvika onödig trafik inom Flatås.

Kommentar:

Se kommentar till D ovan.

Att plantera de nya träden innan området byggts ut är inte lämpligt, då det skulle innebära en stor risk att de nya träden skulle skadas under byggnationen eller när ledningar ska grävas ner i gångbanan intill dem.

68. Boende på Svängrumsgatan 30

Godtar inte förslaget. Menar att mindre antal parkeringar kommer bidra till ökad trafik i området i jakt på parkeringsplats. Boende menar vidare att kostnadshöjningen för parkeringsplats, kan leda till att boende med familj söker nytt boende. Boende är starkt emot planerad skövling av lindarna i området.

Kommentar:

Se kommentar till B och D ovan.

69. Boende på Svängrumsgatan 30.

Anser att förtätningen går för långt när grönområden och parker bebyggs. Önskar bevara områdets karaktär av bilfrihet, lindarna och behålla parkeringsplatserna till nuvarande pris.

Kommentar:

Se kommentar till B, C och D ovan.

70. Boende på Svängrumsgatan 30

Godtar inte förslaget. Önskar bevara grön och rekreationsytor. Boende anser att den förändring som planeras ske gällande parkeringarna är oacceptabel. Boende menar att föreningens medlemmar får lida stor ekonomisk skada. Boende kräver att befintliga parkeringsplatser ersätts fullt ut.

Kommentar:

Se kommentar till B och D ovan.

71. Boende på Svängrumsgatan 32

Godtar inte förslaget. Boende befärar att nyinflyttade till de nya bostäderna kommer att köra bil på det tidigare bilfria gatorna. Boende befärar en förhöjd risk för skadade barn när trafiken i området ökar. Boende menar att det är högst orättvist att boende som har bott länge i området kommer att få gå längre till sina bilar och betala en högre kostnad för parkering, medan de nya bostäderna får parkering nära. Boende valde att flytta till området då det är ett bilfritt, naturskönt och lugnt område. Faktorer som nu hotas av en förändring. Boende betonar att marknadsvärdet på befintliga bostadsrätterna i området kommer att sjunka.

Kommentar:

Se kommentar till A, B och D ovan.

72. Boende på Svängrumsgatan 32

Godtar inte förslaget. Anser att den föreslagna parkeringslösningen är dålig. Hänvisar till yttrandet från Riksbyggen BRF Flatås 1.

Kommentar:

Se kommentar till B ovan samt kommentar till Riksbyggen BRF Flatås 1.

73. Boende på Svängrumsgatan 34.

Boende påpekar att en förtätning kommer att leda till förhöjd trafik och trafikrisker. Boende vill att den nya generationen ska växa upp i ett tryggt och bilfritt bostadsområde. Boende hävdar att den nybyggnation som planeras på fotbollsplanen kommer medföra ökning av biltrafik på Svängrumsgatan. Vidare måste den ombyggas till en återvändsgata eftersom det inte är tillåten körning på Verktumsgatan.

Kommentar:

Se kommentar till C ovan.

74. Boende på Svängrumsgatan 36.

Godtar inte förslaget. Boende anser att förslaget endast innebär nackdelar. Boende anser att föreningen blivit lurad angående överenskommelse om parkeringsdäck.

Kommentar:

Numera är parkeringsdäck/hus en fråga till största delen mellan Riksbyggen ekonomisk förening och bostadsrättsföreningen.

75. Boende på Svängrumsgatan 38

Godtar inte förslaget. Föreslår att en förtätning kan ske på rena markytor. Boende hävdar att det finns många sådana ytor. Är kritisk till exploatering på parkeringsplatserna.

Kommentar:

Bostadsbristen i Göteborg är stor. Planering för nya bostäder sker på många olika platser samtidigt, kanske även på de ”rena markytor” som den boende hänvisar till.

76. Boende på Svängrumsgatan 44.

Boende är positivt inställd till förtätning. Uppskattar att den ganska sömniga stadsdelen får uppmärksamhet och nya bostäder. Vill gärna se fler lägenheter, högre byggnader och ett större krav på verksamhetsytor i bottenvångarna.

Kommentar:

Utifrån förutsättningarna på platsen bedöms den föreslagna exploateringen lämplig. En högre exploatering skulle innebära svårigheter att lösa parkeringar, sämre ljusförhållanden på gårdar eller för befintliga lägenheter. Planen möjliggör mer verksamhetsytor i bottenvåningarna, som kan byggas ut om det visar sig finnas underlag för det. I dagsläget bedöms de krav som ställs i planen som en rimlig nivå.

77. Två boende på Svängrumsgatan 42

Protesterar mot förslaget. Motsätter sig dyrare parkering, med motivering att de fräntas friheten om de fräntas bilen. Boende motsätter sig att träden tas ner söder om parkeringen där de rastar hundar och promenerar.

Kommentar:

Se kommentar till B och D ovan.

78. Boende på Svängrumsgatan 50.

Hänvisar till detaljplanerna för bostäder vid Nymilsgatan och Flatås Park som får Nymilsgatan som tillfartsgata. Önskar bevara principen att cyklister och gående inte blandas med korsande trafik.

Anser att området utformats med utgångspunkt att parkering sker i utkanten av området och att bebyggelsen därmed är anpassad för en bilfri miljö och hänvisar till att området belönats med pris ur Alma och Per Olssons fond för sin bilfria miljö år 1965.

Anser att boende i hela området kommer att berövas de få grönområden och aktivitetsytor för barn och vuxna som finns. Undrar var alla barn och ungdomar ska få plats för sina aktiviteter och uttrycker oro för att de kan ägna sig åt olämpliga aktiviteter istället.

Föreslår att den planerade nybyggnationen byggs söder om Marconigatan med tillhörande parkeringsplatser i syfte att avlasta trafik och genomfart på Nymilsgatan och Distansgatan, samt skapa fler antal p- platser för framtiden.

Undrar hur kollektivtrafiken ska klara en kraftig ökning av resenärer.

Betonar att Flatåsområdet kommer att förlora sin karaktär av radhuskänsla om det förtätas genom de höghus som föreslagits. Boende upplyser att nuvarande bostadsbestånd sannolikt kommer förlora i värde.

Boende hänvisar till detaljplaner för Flatås Park, Nymilsgatan, Tunnlandsgatan och Pennygången, som tillsammans med detaljplanen för Distansgatan/Marconigatan innebär 2040 nya lägenheter, och är starkt emot nybyggnation i området. Boende betonar att området har utformats i syfte att inge en bilfri miljö. Boende är kritisk till ökad trafik i omkringliggande gatunät. Boende hänvisar till översiktsplanen, som saknar en förväntad exploatering. Boende är starkt emot den kostnadsökning som förväntas i samband med nybyggnation på befintliga parkeringsplatser.

Kommentar:

Se kommentar till B och C ovan.

För att omvandla Marconigatan till en stadsgata bedöms det som ett viktigt steg att bygga på båda sidorna av gatan. Planarbet har inte påbörjats ännu, men det är mycket sannolikt att även södra sidan kommer bebyggas, dock inte istället för på den norra sidan. Trafikökningar som orsakas av andra pågående detaljplaner i närområdet behandlas inte i denna plan.

Kapaciteten i spårvagnstrafiken kommer att öka i takt med att de nya längre spårvagnsmodellerna som upphandlats sätts in i trafik. Kommunen överväger att återetablera en hållplats vid Marconigatan samt olika lösningar för att få bussar att stanna där, antingen genom ett ytterligare stopp för expressbussarna som idag trafikerar sträckan eller genom tillköp på ytterligare busstrafik på Dag Hammarskjöldsleden som i framtiden kan komma att omvandlas till stadsgata.

79. Två boende på Svängrumsgatan 50.

Protesterar mot nybyggnation på p-platserna. Anser att nuvarande parkeringsplatser borde vara kvar. Boende hävdar att bebygga området med bostäder inte bör vara ett alternativ, med hänsyn till geotekniska risker. Boende anser att en generell hushöjd i området bör begränsas till högst sex våningar och utföras i gult tegel, för att få enhetlighet. Hänvisar till den beslutade och påbörjade utbyggnaden av bostäder kring Nymilsgatan och Flatås torg och anser att det är en tillräcklig förtätning av Flatåsområdet. Slutligen menar boende att Riksbyggen via BRF Flatås 1 borde få byggrätten för ev. kommande arbeten för aktuellt område vid Distansgatan.

Kommentar:

Se kommentar till A och B ovan.

Planbestämmelse har införts på plankartan om fasad- och takutformning mot Distansgatan och Marconigatan för att få en enhetlig utformning.

Geotekniska utredningar har gjorts. Kommunen sakkunniga har inte bedömt att det finns sådana geotekniska problem att exploateringen är olämplig. Se även svar till Statens geotekniska institut (nr 11).

80. Boende på Svängrumsgatan 52

Godtar inte förslaget. Påpekar att trafiken längs Marconigatan mot Frölunda torg redan är belastad. Denna gata har blivit en genomfartsgata från Söderledens avfart. Boende påpekar att ytterligare trafik genom ännu mer byggnation kommer att förvärra trafiksituationen ytterligare.

Kommentar:

Se kommentar till C ovan.

Marconigatans trafikmängd är jämförbar med många andra stadsgator och har legat på ungefär samma nivå de senaste 20 åren trots att nya bostäder tillkommit längs Marconigatan och trots utbyggnaden av handeln på Frölunda torg. Genom att gatan på sikt ska anpassas till lägre hastigheter än vad gatan är dimensionerad för idag minskar bullerstörningarna och trafiksäkerheten ökar. Genom att de nya bostäderna kommer att ha ett betydligt lägre antal parkeringsplatser än i befintligt bestånd samt att incitament för att cykla och använda bilpool införs av byggherrarna bedöms de nya bostäderna generera förhållandevis små trafikökningar.

Kommunen planerar att bredda cykelvägen längs Dag Hammarskjöldsleden. I trafikförslaget för Marconigatan ingår en breddning av befintlig cykelväg då Marconigatan utgör en del av det utpekade pendlingscykelnätet.

81. Boende på Svängrumsgatan 59.

Är positiv till förändringar som ligger i linje med Göteborgs Stads så kallade integrerad stad med en hållbar miljö. Framhäver att Flatås är känt för sitt bilfria område. Boende är kritisk mot planerad hög bebyggelse på grund av minskat solljus och hänvisar till hälsoeffekter av brist på solljus. Protesterar mot planerad bebyggelse och förtätning vid Distansgatan/Marconigatan. Anser att staden stressar sina invånare och inte tar ansvar för kommande generationer. Boende uppskattar områdets bilfria och gröna karaktär. Boende efterfrågar en mysig park i området.

Kommentar:

Se kommentar till A ovan.

Det finns inte utrymme inom planområdet att anlägga en ny park. Flatåsparken håller på att rustas upp under 2016-2017.

82. Boende på Nymilsgatan 3

Har inget emot färre och lägre bostäder, men godtar inte förslaget i sin nuvarande form. Boende menar att nybyggnation kommer att påverka samtliga boende i föreningen negativt. Faktorer som kommer att påverkas negativt är ljusinsläpp, parkering, biltrafik, områdets byggnadskaraktär, grönytor och träd.

Kommentar:

Se kommentar till A, B, C och D ovan.

83. Boende på Nymilsgatan 9

Godtar inte förslaget på grund av för stor biltrafik.

Kommentar:

Se kommentar till C ovan.

84. Boende på Nymilsgatan 11, med stöd av 15 namnunderskrifter.

Protesterar mot Jubileumssatsningen i allmänhet och mot Distansgatan/Marconigatan i synnerhet. Ser förslaget som en kränkning då det innebär att många berövas möjligheten att behålla sina p-platser och garage. Boende är emot nybyggnation av parkeringshus, med motivering att kostnaden är för hög, det är för långt att gå samt att parkeringshuset inte kommer passa in i befintlig sextiotalsmiljö. Anser att säkerheten är satt ur spel på grund av den föreslagna parkeringsanläggningen.

Saknar information om förslaget, exempelvis perspektivbilder från gåendes synvinkel, och anser att nuvarande utformning av parkeringsytan med omgivande träd är en tilltalande bild från rondellen mot Frölunda Torg.

Kommentar:

Se kommentar till B ovan.

Svar från Ulf Kamne 2016-12-07:

Hej och tack för ditt mail.

Jag fick det vidareläst av Johannes Hultér. Tråkigt att du och de som skrivit på listan känner er illa behandlade. Jag skickar den vidare till stadsbyggnadskontoret så att den blir ordentligt registrerad och diarieförd.

Jag har stor respekt för att många kan behöva bil i vardagen och att sådana här projekt kan innebära negativa förändringar.

Det hindrar inte att vi samtidigt har en stor bostadsbrist som vi måste jobba jättemycket med att bygga bort så att fler människor ska kunna få ett hem i Flatås, Kaverös, Västra Frölunda eller någon annan plats där de 7 000 bostäderna i jubileumssatsningen ska byggas. Det byggs inte bara inom jubileumssatsningen utan vi behöver bygga mer än det och ökar byggtakten så att alla som köar för bostad ska kunna få det.

Ibland kan det också visa sig att det nya inte var så dåligt som man tänkt utan kan innebära förbättringar. Förhoppningsvis gör detta projektet det också även för din personliga del. Precis som du skriver är det en oundviklig utveckling att fler människor reser mer kollektivt, cyklar och går till vardags för att vi ska få mindre buller, trängsel och miljöpåverkan. Färre bilar på gatorna innebär också att de som behöver ta bilen kan komma fram enklare och slipper fastna i köer osv. För många äldre är bilen viktig men det finns också många äldre utan bil så förbättrad kollektivtrafik, färdtjänst, bättre snöröjning och så vidare är också viktigt.

Vänliga hälsningar

Ulf Kamne

Vice ordförande i kommunstyrelsen, Göteborg

med ansvar för stadsbyggnad, miljö och klimat

Ordförande i Byggnadsnämnden

Gruppledare Miljöpartiet Göteborg

85. Boende på Nymilsgatan 21.

Godtar inte förslaget. Önskar bevara bostadsmiljön som den är, med bilfrihet, grönområden och den tystnad som präglar boendemiljön. Boende har inte bil och vill inte betala en högre avgift för nya lösningar för parkering. Boende föreslår att plats görs för bilpooler. Boende påpekar att ökat antal bilar i området är negativt med hänsyn till förskolan och skolan längs vägen.

Kommentar:

Inom de nybyggda kvarteren avses bilpool finnas. Detaljplanen reglerar inte hur fördelningen fördelar kostnader för parkeringslösningar.

86. Boende på Nymilsgatan 23

Protesterar mot förslaget. Boende refererar till Bostadsföreningens yttrande som påpekar att bullernivån överskrider tillåtet gränsvärde för bostäder både vid Marconigatan och Nymilsgatan, och menar att om så blir fallet, är förslaget skrämmande.

Kommentar:

Planförslaget har justerats så att bullernivåerna vid Fasad mot Nymilsgatan sänkts. Majoriteten av lägenheterna klarar riktvärdena i bullerförordningen, dock kan avsteg behöva göras för några hörnlägenheter. Detta bedöms som godtagbart.

87. Boende på Nymilsgatan 25

Godtar inte förslaget. Boende hävdar att parkeringsmöjligheterna blir sämre, längre avstånd till parkeringsplats till ett för högt pris.

Kommentar:

Se kommentar till B ovan.

88. Två boende på Nymilsgatan 27.

Godtar inte förslaget. Menar att den planerade förtätningen har negativa effekter på boendemiljö som trafikmiljö. Boende önskar bevara de idéer kring boendemiljö som skapades under 60-talet, då området uppfördes. Boende vill bevara trädallén och hänvisar till Miljöbalken. Boende vill att höjden på det nya huset inte överstiger höjden på den befintliga byggnaderna.

Kommentar:

Se kommentar till A, C och D ovan.

89. Två boende på Nymilsgatan 29

Godtar inte förslaget. Anser att planområdet bör utökas och hävdar att förslaget ställer krav på fler daghemsplatser, parkering för boende och besökare, utökande lek och rekreationsytor. Boende hävdar att uppsägning av parkeringsplatser har godkänts av en person som saknar befogenhet. Boende menar att beräkningen av nödvändigt antal parkeringsplatser grundar sig i undermålig utredning.

Kommentar:

Se kommentar till B ovan.

Planområdet kan inte utökas i det här läget. Se även svar till lokalförvaltningen (nr 3).

90. Två boende på Nymilsgatan 29.

Godtar inte förslaget. Är kritiska till att de nuvarande parkerings- och garageplatserna försvinner. Boende är emot att förslaget innebär att boende får promenera en lång sträcka till parkeringsplatserna vilket är ansträngande om boende är äldre. Boende föreslår att kommunen köper in mark vid kommunhuset och bygger ett parkeringshus utanför. Boende betonar en önskan om att området förblir som det är idag, utan nybyggnation på marken.

Anser att de nya bostäderna kommer för nära och orsakar stor trafikökning.

Kommentar:

Se kommentar till B ovan.

De nya bostäder som anses komma för nära och ökad trafikalstring antas hänvisa till detaljplanen för bostäder och förskola vid Nymilsgatan.

91. Boende på

Distansgatan 43,47,49, 51, 55, 57, 63, 65 (14 st),

Nymilsgatan 1, 3, 7, 9, 11, 15, 17, 21, 25, 27, 29 (21 st),

Sjömilsgatan: 1, 5–8, 11–16, 18–22, 24–26, 28, 52 (36 st),

Svängrumsgatan 2, 4, 6, 10, 16, 22, 24, 26, 34, 40, 42, 50 (20 st)

Godtar inte förslaget.

Kommentar:

Noteras.

92. Skrivelse utan angiven adress

Godtar inte förslaget.

Kommentar:

Noteras.

93. Skrivelse utan angiven adress

Godtar inte förslaget. Vill inte att bostäder byggs på parkeringarna, vill behålla parkeringar och de gröna områdena runt parkeringarna.

Kommentar:

Se kommentar till B och D ovan.

Övriga**94. Boende på Skogsmilsgatan 9.**

Godtar inte förslaget. Hänvisar till nio utdrag ur ”Detaljplaner för Bostäder vid Distansgatan/ Marconigatan inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg, en del av BoStad2021” och ger nio synpunkter. Sammantaget anser boende att ett biotopskyddat område bör skyddas i lång utsträckning. Trädallén bör bevaras, boende uppmärksammar att det tar flera år innan nya träd blir fullvuxna. Boende ifrågasätter varför Flatåsparken har fått förfalla i flera år.

Boende är positivt inställt till byggnation på parkeringsplatserna, men önskar bevara grönområden. Boende vill att området ska fortsätta vara bilfria. Boende befärar att det nya förslaget innebär att trafiken i området kommer att öka. Boende påpekar att ljudmiljön mot Marconigatan är inom röd zon.

Boende anser att Flatås torg behöver ses över i detaljplanerna och önskar att torget blir mer levande. Boende hävdar att torget inte är levande idag.

Kommentar:

Se kommentar till C och D ovan.

Flatåsparken ingår inte i planområdet. Upprustning av parken sker under 2016-2017. Planområdet är utsatt för buller, men genom utformningen av kvarteren och planlösningarna klaras riktvärdena för bullernivåer för de flesta bostäderna, och gårdarna får en god ljudmiljö.

Flatås Torg ingår inte i detaljplanen, men fler boende i området kring torget kan innebära att underlaget för verksamheter på torget blir större, vilket kan skapa förutsättningar för ett mer levande torg.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- E-område för transformatorstation införs i östra delen av planområdet. Transformatorstation byggs in i parkeringshuset.
- Planområdet breddas något söderut längs Marconigatan för att rymma en cykelväg på norra sidan av Marconigatan, samt hela planteringszonen för träden.
- Gräns mellan allmän plats och kvartersmark justeras i sydöstra hörnet och mot Nymilsgatan, anpassat till justerat trafikförslag.
- Prickmark mellan östra kvarteret och parkeringshuset flyttas västerut för att stråket ska ge en högre grad av integration vad gäller Svängrumsgatans koppling till Marconigatan.
- Höjder och exploateringsgrad i östra kvarteret justeras efter att punkthus i 10 våningar tagits bort och den byggbara ytan minskat till förmån för stråket mellan Svängrumsgatan och Marconigatan.
- Exploateringsgrad har delats upp mellan huvudbyggnad och komplementbebyggelse samt justerats för att möjliggöra väderskyddad cykelförvaring enligt vägledning för parkeringstal.
- Höjdbestämmelse för parkeringshus har ändrats från våningsantal till byggnadshöjd för att möjliggöra parkering även på taket.
- Utformningsbestämmelser för fasad och takform riktad mot allmän plats samt för parkeringshuset har införts på plankartan.
- Förtydligande kring användning och utformning av förgårdsmark mot Marconigatan har införts på plankartan.
- Parkeringstalet reduceras med 10% för god tillgång till kollektivtrafik, samt sänks ytterligare under förutsättning att avtal tecknas mellan byggaktörerna och kommunen.

Karoline Rosgardt
Planchef

Maria Lejon
Projektledare