



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Utställningsutlåtande

Datum: 2012-12-18

Diarienummer: 0453/08 (FIIa 5171)

Per Osvalds

Telefon: 031-368 18 51

E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Närcentrum vid Brottkärrsmotet, inom stadsdelen Askim i Göteborg

Utställningsutlåtande

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 2012-09-04 att låta ställa ut detaljplaneförslaget. Detaljplaneförslaget har varit utställt för granskning på stadsbyggnadskontoret och på stadsbiblioteket i Askims centrum under tiden 2012-09-19 – 2012-10-16.

Planförslaget har under samma tid sänts till berörda nämnder, styrelser och föreningar enligt bifogade lista över samrådskrets.

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak trafik väg 158, buller, pendelparkering, Krogabäcken, höga hus, finansiering av allmänna platser. Kvarstående erinringar finns från sakägare och privatpersoner som yttrat sig i ärendet. Dessa erinringar gäller främst trafik, bebyggelsetäthet och hushöjder.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda bedömning är att området lämpar sig väl för utbyggnad av bostäder, verksamheter och handel samt att det är viktigt att skapa ett underlag för ett närcentrum och en kollektivtrafikpunkt.

Kontoret bedömer att föreslagna byggnader är anpassade i skala och form till den fördjupade översiktsplanens strategiska målsättning att skapa en bra plats för ett närcentrum med många bostäder.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret. Ett flertal yttranden har svarat på både före-

liggande förslag till detaljplan och grannplanen Detaljplan för Bostäder norr om Uggle-
dal som var ute på samråd samtidigt. Alla insändelser som har haft synpunkter som har
berört båda detaljplanerna har diarieförts i båda ärendena och synpunkterna besvarats i
respektive samrådsredogörelse.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Tillstyrker förslaget

2. Trafiknämnden

Anser att intentionerna med planen är bra och anser att förslaget, som det nu är utfor-
mat, tillgodoser de krav på framkomlighet för kollektivtrafiken och övrig trafik som
finns i området. Stor hänsyn har också tagits till oskyddade trafikanter bl.a. i form av
dubbelriktade gång- och cykelbanor på båda sidor av Billdalsvägen samt förhöjda gång-
och cykelpassager över gatan. Trafikkontoret anser vidare att en utbyggnad av området
stödjer målen om en ekonomisk, ekologiskt och socialt hållbar stadsutveckling.

Exploateringsområdet ligger utanför det i översiktsplanen benämnda mellanstaden vil-
ket i sig skulle kunna innebära en målkonflikt mellan bostadsmålet och hållbarhetsmålet.
I det aktuella fallet är dock den nya bebyggelsen lokaliserad precis intill det stråk i syd-
västra Göteborg, väg 158, som har mycket god kollektivtrafik. Restiden till Järntorget är
idag 23 min och denna kommer bli ännu kortare då nuvarande buss 80, som trafikerar
sträckan, omvandlas till Rosa express. I samband med detta kommer även turtätheten
förbättras. I planen har också hänsyn tagits till att i framtiden möjliggöra ett stopp för
Blå express. Trafikkontoret gör därför bedömningen att exploateringen är ett positivt
tillskott och inte strider mot de övergripande målen. Bebyggelsens placering intill Bill-
dalsvägen innebär dessutom att befintlig infrastruktur utnyttjas på ett bra sätt.
Billdalsvägen är en av de viktigaste huvudgatorna i södra Askim eftersom den samlar
upp trafik från ett mycket stort område. Med de föreslagna utbyggnaderna kommer
trycket på gatan öka vilket dock är hanterat i planen där det ges möjlighet till två körfält
i vardera riktning vilket garanterar framkomligheten för kollektivtrafiken. Ytterligare ett
körfält på Säröleden mellan Hovåsmotet och Brottkärrsmotet i södergående riktning
krävs dock om kollektivtrafiken ska garanteras framkomlighet även där.

Trafikkontoret anser att gång- och cykeltrafiken ges ett bra utrymme i planen med egna
banor på båda sidor av Billdalsvägen. Passagera över gatan förenklas tack vara de för-
höjda gångpassager som är föreslagna vilket är positivt ur både trafiksäkerhets- och
trygghetssynpunkt.

Som underlag för utställningshandlingen har fördjupade utredningar av bullersituationen
gjorts. I dessa har säkerställts att Göteborgs stads riktlinjer för buller säkert uppfylls.
Avstegsprincipen har dock tillämpats då nybyggnationen inte klara 55 dB(A) vid fasad.
Detta har kompenseras med tyst sida vilket kan accepteras med hänsyn till den goda
kollektivtrafiken. I bygglovet bör dock hänsyn tas till bullerförhållandena så att bygg-
nadstekniska åtgärder vidtas för att för att så långt som möjligt förbättra ljudmiljön i de
nya bostäderna och lokalerna.

I bygglovet är det också av största vikt att tillgängligheten till förskola/skola studeras så
att leveranser och hämtning och lämning kan ske på ett bra sätt.

Kommentar:

Noterat.

3. Miljöförvaltningen

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

Bostäder måste ha en tyst eller ljuddämpad sida. Byggnader ska utformas för att ge så bra ljudmiljö som möjligt på uteplatser och gårdsmiljöer, samt att bostäder utformas som genomgående lägenheter. En viktig förutsättning är att skärmande verksamhetsbyggnader och andra bullerskärmar uppförs.

Förtydliga i planhandlingarna att den skolverksamhet som kan bedrivas i det område som har markanvändningen CS utmed Billdalsvägen inte är sådan som kräver lekyta. Den kulvertering av ca 50 meter av Krogabäcken som föreslås i planen bör utformas som en överdäckning med så stor öppen yta kring bäcken som möjligt. Markanvändningen under överdäckningen bör regleras i detaljplanen.

Vi förutsätter att frågan om eventuell kompensation för skada på naturvärden hanteras i tillståndet till vattenverksamhet.

Kommentar:

Planbestämmelserna är utformade utifrån riktlinjer i skriften kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller som bland annat anger att bostäder i kollektivtrafiknära läge bör kunna medges där ljudnivån vid fasad ligger upp till 65 dBA under förutsättning att en tyst eller ljuddämpad sida klaras. Att kraven i BBR uppfylls hanteras i bygglovsskedet.

Som kollektivtrafiknära anges max 500 meter från knutpunkt eller max 300 meter från övriga hållplatser med mer än en linje och mycket bra turtäthet.

Planbeskrivningen kompletteras med text om att skolverksamhet som bedrivs i område betecknat med CS ej kan vara sådan som kräver lekyta.

Reglering av markanvändning under överdäckningen av Krogabäcken sker genom u-område. Öppenytan kring bäcken regleras i tillståndet för vattenverksamhet.

4. Göteborg Energi

Inget att erinra mot denna detaljplan.

Kommentar:

Noterat.

5. Lokalförvaltningen

Ingen erinran mot planförslaget.

Kommentar:

Noterat.

6. Räddningstjänsten

Inget att erinra mot planen.

Kommentar:

Noterat.

7. Göteborgs Hamn AB, GHAB

Har inte några synpunkter på planen då vi inte är berörda och kommer inte komma in med något yttrande.

Kommentar:

Noterat.

8. Park- och naturförvaltningen

Anser att den föreslagna parkytan har fått bättre förutsättningar att bli en trevlig yta att vistas på. Exploatören tar preliminärt på sig utbyggnaden av parken.

Parken har sedan förra planskedet fått bättre och mer central placering i området. Ytan har förutsättningar att utvecklas till en bra vistelseyta som gagnar socialt umgänge. Krogabäckens viktiga värde beskrivs i planhandlingen. Park- och naturförvaltningen ska vara med från planeringsfasen till dess arbetena är slutförda för att hjälpa till att värna bl.a. dessa värden. Arbetena ska anpassas till den tid på året då öringen inte är aktiv. Sociotopvärden tillkommer då en allmän parkyta iordningställs med en lekplats. Förmodligen kommer förslaget innebära att tillgängligheten till Krogabäcken ökar.

Kommentar:

Noterat.

9. Göteborg vatten

Göteborg Vatten och Kretsloppskontoret har i remissvar för samrådet uttryckt att planen kan tillstyrkas under förutsättning att den finansiella täckningsgraden väsentligt förbättras. Kretsloppskontoret vill ha vidare diskussioner med Fastighetskontoret om finansieringen av dessa övriga kostnader. Göteborg Vatten föreslår att plankartan kompletteras under information att Norconsults dagvattenutredning daterad 2011-10-24 bör efterföljas samt att planbeskrivningen kompletteras med text om dricks- spill och dagvatten. Vad gäller återvinningsplatsen önskas en tydligare beskrivning av dess placering och storlek. Det är i plankartan otydligt var den kommer att vara placerad och hur stor yta som är avsatt för ändamålet. Det är viktigt att redan i detta läge planera för att tömningsbilarna enkelt kan komma till och tömma containrarna utan backvändning.

Kommentar:

Noterat. Plankartan kompletteras med text gällande dagvattenutredning under Information. Planbeskrivningen kompletteras med text om dricks- spill- och dagvatten. Bestämnelserna angående dagvatten på plankartan har arbetats fram i samråd med dagvattenkonsult och Länsstyrelsen. Beträffande återvinningsplatsen så tas detta upp i detaljplaneringen av parkeringsytan och gatumarken.

10. SDN Askim-Frölunda-Högsbo

Yttrandet sammanfattas nedan

Förvaltningens överväganden

Origohuset vid Brottkärrsmotet är idag ett etablerat närcentrum med ett relativt brett utbud av handel och service. Detaljplanen möjliggör nya bostäder, förskola, plats för verksamheter, kontor och utveckling av centrumfunktioner samt service.

Stadsdelsförvaltningen ställer sig positiv till att Askim kompletteras med ett välbehövligt tillskott av cirka 500 tillgängliga lägenheter med hiss. Det ensidiga bostadsutbudet med en hög andel stora bostäder gör det svårt för äldre, unga vuxna samt personer med funktionsnedsättningar att hitta en lämplig bostad i Askim

Det är angeläget att bostadsutbudet utökas med en hög andel mindre lägenheter som kan bidra till att ovanstående grupper både kan stanna kvar och flytta in i Nya Hovås. I Hovås saknas hyresrätter.

Stadsdelsnämnden har tidigare lyft fram vikten av att avsätta mark till en ny förskola inom planområdet. I områdets nordöstra del nära bostäderna utmed Björklundavägen avsätts mark för detta. Klåvavägens förskola med sex avdelningar ligger i anslutning till

planområdet och ytterligare en förskola planeras i Detaljplanen för Bostäder norr om Uggledal. I det fortsatta arbetet måste barnens skolvägar till Nygårdsskolan och Brottkärrsskolan detaljstuderas. Det är viktigt att tydligt redovisa hur säkra och gena skolvägar ska åstadkommas.

Detaljplanen framhåller vikten av god kvalitet i området beträffande socialt liv, kulturaktiviteter, tillgänglighet, trygghet och service. En närmiljö som uppmuntrar till möten mellan människor. Området ska utformas så att det blir levande och befolkat under dagar och kvällar. Det ska vara enkelt och tryggt att kunna förflytta sig mellan bostaden och vardagsaktiviteter utan bil. Det planeras för ett kulturhus inom planområdet med bland annat ett bibliotek, skola på dagtid och kursverksamhet samt olika kulturarrangemang på kvällstid. En social neutral mötesplats skapas för alla.

Ett miljöanpassat byggande skall tillämpas vilket är av stor vikt med tanke på resurshushållningen. Byggnaderna ska vara genomtänkta och energisnåla med solfångare på taken. Bostadskvarteren har en insida med möjlighet för de boende att kunna odla i växthus och små planteringar.

Krogabäcken klassas som länsintresse och har ett värdefullt bestånd av vandrande havsöring. Förvaltningen anser att fiskens vandringsmöjligheter inte får påverkas negativt av den föreslagna exploateringen.

Stadsdelsnämndens synpunkter angående kapaciteten på Säröleden, väg 158 är att den i samband med exploateringen måste utökas med ytterligare ett körfält söderut från Hovåsmotet till Brottkärrsmotet. Avsikten är att detta ska utföras i samband med planens genomförande. Avtal ska upprättas mellan kommunen och exploatörerna samt kommunen och Trafikverket innan detaljplanen antas. Trafikprojektet samfinansieras av exploatörerna och Trafikverket.

Brottkärrsmotet skall på sikt utvecklas till en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken. En ökad turtäthet är helt avgörande om fler ska ställa bilen och åka kollektivt in till city. Stadsdelsnämnden har i tidigare remissomgång påtalat behovet av pendelparkering och att det måste tillgodoses i det fortsatta arbetet med planen. En pendelparkering med ett mindre antal platser planeras vid parkeringen norr om Origohuset i nära anslutning till busshållplatsen vilket är en bra början. Om fler människor ska kunna ställa bilen förutsätter det att Trafikkontoret och Västtrafik arbetar vidare med pendelparkeringsfrågan för att säkerställa behovet. ICA Kvantum i Origohuset är fortsatt intresserad av att ha kvar en yta för pendelparkering. Förvaltningen anser att exploatörerna har på ett föredömligt sett hanterat medborgardialogen och är ett gott exempel för hela staden.

Stadsdelsförvaltningen ställer sig positiv till Detaljplanen för Närcentrum vid Brottkärrsmotet.

Kommentar:

Planen tillgodoser enligt trafikkontorets bedömning de krav på framkomlighet för kollektivtrafiken och övrig trafik som finns i området. Stor hänsyn har tagits till oskyddade trafikanter i form av dubbelriktade gång- och cykelbanor på båda sidor av Billdalsvägen samt förhöjda gång- och cykelpassager över gatan.

I genomförandebeskrivningen föreskrivs avtal mellan exploatörer, Trafikverket och Göteborgs stad som behandlar genomförandet av en breddning av väg 158 från Hovåsmotet till Brottkärrsmotet. Inom trafikområdet för huvudgatan finns utrymme avsatt för hållplatser för kollektivtrafiken. På den södergående på farten mot väg 158 finns utrymme för expressbusshållplats.

Ytor för pendelparkering finns i en mindre mängd på allmän plats, och kommer att finnas på parkeringsytan vid Origohuset. Idag finns även ett mindre antal platser i närhet till rondellen Billdalsvägen - Brottkärrsvägen. För framtida behov av pendelparkeringar utreder trafikkontoret möjliga platser.

Fiskens vandringsmöjligheter ska bevaras och förbättras. Hinder vid väg 158 undanröjs.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

11. Länsstyrelsen

Bedömning enligt 12 kap 1 § PBL

Länsstyrelsen har med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL kvarstående erinringar. Planens utformning behöver därför ses över med hänsyn till riksintresse för kommunikationer (väg 158), hälso- och säkerhetsfaktorer (buller, översvämningsrisk, geoteknik) samt dokumenterade naturvärden på land och i vatten (Krogabäcken, strandskydd). Det kan ännu inte uteslutas att planen kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Väg 158, av riksintresse för kommunikationer

Planens förhållande till riksintresse för kommunikationer kommenterades redan i samrådsyttrandet daterat 2012-05-09. Länsstyrelsen har i utställningsskedet erhållit synpunkter från Trafikverket, daterade 2012-10-19, vilka även har skickats direkt till kommunen.

Planen innebär att av- och påfart på den västra sidan av väg 158 flyttas närmare vägen. Av Trafikverkets yttrande framgår att en förutsättning för en flytt av- och påfartsramperna är att en utbyggnad till fyra körfält såväl söder som norr om Brottkärrsmotet kan säkerställas.

Utöver detta skall utrymme för en avfart norrifrån samt påfartsramp söderut kunna säkerställas. Vägområdet skall ligga utanför planlagt område eller ges användningen ”Genomfart” på plankartan. Detta gäller även av- och påfartsramperna. Trafikverket pekar också på att en åtgärdsvalsstudie följt av vägplan sannolikt behövs för att möjliggöra en ombyggnad av Brottkärrsmotet. Verket deklarerar också att de inte tar några kostnader för ombyggnad av motet.

Av planen framgår också att ett framtida betydande tillskott av bostäder med trafikökning på Säröleden som följd, kan erfordra ytterligare ett södergående körfält mellan Hovåsmotet och Brottkärrsmotet. I planbeskrivningen sägs att trafiksituationen på leden inte skall försämrans av den trafik som de nya bostäderna genererar.

Av genomförandebeskrivningen framgår att denna åtgärd måste bekostas av Trafikverket i samfinansiering med exploitörerna. Trafikverket är dock tydligt i sitt yttrande med att inte heller denna åtgärd är finansierad.

Trafikverket har också framfört synpunkter om bullerstörningar (har bäring på influensområdet från vägen och i förlängningen vägens funktion) och möjligheter till uppförande av bullerskydd.

Trafikverket sammanfattar sina synpunkter i sex punkter med bäring på säkerställande av mark för framtida utbyggnad av vägen, finansieringsfrågor för nödvändiga utbyggnadsåtgärder, uppförande av bullerskydd nära vägen som kan påverka dess funktion samt vägens influensområde (också en del av riksintresset).

För att riksintresset skall kunna anses vara tillgodosett; för att vägens funktion nu och i framtiden skall kunna anses säkerställd, så ställer sig Länsstyrelsen bakom Trafikverkets synpunkter enligt ovan och anser att dessa frågor måste klaras ut innan planen antas.

Buller

Länsstyrelsen pekade i samrådet på brister i planeringsunderlaget gällande beräkning av bullerstörningar för den nya bebyggelsen. Denna kritik kvarstår i allt väsentligt. Det saknas fortfarande en sammanfattande bullerutredning för hela området. De olika dokumenten gör det svårt att få en samlad bild av situationen. Underlaget måste överensstämma med den bebyggelse som man planerar för i utställningshandlingen samt de trafikflöden som nuvarande planförslag leder till. Länsstyrelsen efterlyser fortfarande redovisning av bullernivåer för de olika våningsplanerna. Hur bullersituationen blir för den skola/förskola, som planeras i norra delen av området måste också redovisas. Det måste också framgå vilken trafikprognos som ligger till grund för beräkningarna. I detta avseende hänvisas till Trafikverkets yttrande 2012-10-19.

Länsstyrelsen uttryckte i samrådet att detta kan accepteras som ett avstegsläge, under förutsättning att bullernivåerna på den "bullriga" trafiksidan inte överskrider 60 dBA. Denna synpunkt kvarstår i utställningsskedet. Planen anger nu att nivåerna vid fasaderna mot Billdalsvägen kommer att ligga närmare 65 dBA.

Planen måste på ett utförligare sätt redovisa vilka förbättringsmöjligheter som föreligger och konsekvenser av olika åtgärder. Har det t ex någon betydelse att tillfarten till affärerna vid Origohuset nu förlagts närmare väg 158, så att den trafik som kommer därifrån inte behöver passera flerbostadshuset utmed Billdalsvägen? Att uppförande av bullerskydd längs väg 158 är möjligt måste vidare diskuteras med Trafikverket, se TrV yttrande 2012-10-19.

Frågan om planens utformning kontra bullerstörningar har diskuterats på muntligt samråd med kommunen vid LARK-möte 2012-05-25, då Länsstyrelsen bl a framförde ett önskemål om att beskriva störningssituationen vid olika hastigheter och att man bör gå vidare med ett resonemang angående buller som inte endast handlar om större eller mindre avstånd mellan fasader eller flytt av väg. Länsstyrelsen finner att alla tänkbara möjligheter inte avspeglar sig i den nu utställda planen, och anser att fortsatt arbete bör ske i frågan.

Geoteknik, risk för olyckor, översvämning och erosion

Geoteknik: Länsstyrelsen har inhämtat synpunkter från Statens geotekniska institut, se bifogat yttrande daterat 2012-10-15. Av yttrandet framgår att såväl geotekniskt underlag som detaljplan behöver kompletteras för att de geotekniska aspekterna skall anses vara beaktade i tillräcklig utsträckning. Oklarheter föreligger bl a om planerade förändringars påverkan på stabiliteten i området, vilka åtgärder som är nödvändiga och skall genomföras samt hur dessa säkerställs. Länsstyrelsen ställer sig bakom institutets synpunkter och hänvisar till yttrandet 2012-10-15 i sin helhet.

Synpunkten från samrådet kvarstår också om att ingrepp i Krogabäcken måste relateras till och konsekvensbeskrivas i förhållande till bäckens naturvärden. Stabilitetshöjande åtgärder som krävs i och i anslutning till bäcken kan medföra en omfattande miljöpåverkan. Se vidare under rubriken *Prövning enligt annan lagstiftning än PBL*.

Översvämningsrisker: Det framgår av handlingarna att Krogabäckens i perioder har översvämningsproblem. Därför har man tidigare konstaterat att det är viktigt att planerat område inte får bäckens flöde att öka. Planen hänvisar till genomförd dagvattenutredning.

I dagvattenutredningen har man räknat på framtida dagvattenflöden, men bara med skillnaden att området kommer att vara exploaterat. Någon hänsyn till ett i framtiden blötare klimat med ökad nederbörd nämns dock inte.

I planbeskrivningen sägs vidare att ”Sannolikt behöver det göras en större insats för att komma tillrätta med de problem som råder vid de södra delarna av Krogabäcken idag. Öppningen under Säröbanan och sträckan strax väster om Säröbanan klarar inte de flöden som uppstår vid vissa tillfällen och det skapas en fördämning här med översvämningsrisker i området som följd.”

Länsstyrelsen vill i sammanhanget fråga hur detta skall ske och efterlyser en beskrivning av hur planområdet och den planerade bebyggelsen skulle komma att påverkas av en situation med höga flöden i Krogabäcken. Hur påverkas området t ex av ett kraftigt skyfall om inget ytterligare görs för att hantera översvämningsproblematiken som redan finns idag?

När eventuella kompletteringar av underlaget har gjorts anpassat till nederbörd vid ett förändrat klimat, kan planen behöva ses över så att det som föreslås som åtgärder i dagvattenutredningen inte är omöjligt att genomföra. Detta bör även beröras i beskrivning av planens konsekvenser.

Prövning enligt annan lagstiftning än PBL

Prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap MB

Krogabäckens utformning inom det tänkta planområdet ska fastställas genom prövning enligt 11 kap miljöbalken, vattenverksamhet. Länsstyrelsen pekade i samrådsyttrandet på bäckens höga naturvärden, som kräver hänsyn vid utformningen av planförslaget. Planens utformning kan därför behöva anpassas ytterligare utifrån vad som framkommer i nämnda prövning. Ett tillstånd enligt miljöbalken är vidare en nödvändig förutsättning för planens genomförande. Länsstyrelsen bedömer därför att prövning enligt miljöbalken bör föregå vidare arbete med detaljplanen.

Om kommunen trots detta väljer att gå vidare med planarbetet, vill Länsstyrelsen understryka följande:

- Den i planbeskrivningen föreslagna utformningen av Krogabäcken är mycket svår att följa. Om man jämför illustrationsritning Flla 5171 med figur 1 på sidan 23 är det inte tydligt vad som är kulverterat idag och vad man planerar att ”nykulvertera”.

- I figur 1 sid 23 finns angivet ”möjlighet till öppning eller ljusbrunn”. På sid 22 sista raden anges att ”möjlighet finns att där skapa en ny skyddad leklokal och uppväxtmiljö”. Hur skall detta säkerställas? Även detta är ett skäl till att planarbetet bör avvakta tillstånd till vattenverksamhet.

- Dagvattenhantering behöver som framgår under rubriken *Geoteknik, risk för olyckor, översvämningsrisker och erosion* relateras till konsekvenser av ökande flöden i Krogabäcken. Även risk för tillflöde av förorenat vatten från planområdet behöver beaktas. Såväl ökat flöde som kemiska förändringar i vattnet kan påverka biologin i bäcken på ett negativt sätt. Detta behöver behandlas i beskrivning av planens konsekvenser.

Strandskydd

Jämfört med samrådet, har planförslaget reviderats så att ingreppen i område som kommer att omfattas av strandskydd har minskats, vilket är positivt. Dock kvarstår byggnader, som ligger nära bäcken och kan ha indirekt påverkan på flora och fauna genom geotekniska åtgärder, beskuggning etc.

Länsstyrelsen hävdar också fortfarande uppfattningen att ytan inte kan anses vara ianspråktagen mark. Mot bakgrund av bl a bäckmiljöns höga naturvärden, måste särskilda skäl som motiverar just denna utformning av planen presenteras.

Fornlämningar

Beslut om borttagande av fornlämning har fattats enligt lagen om Kulturminnen mm. Undersökning kommer att äga rum efter det att planen har vunnit laga kraft.

Synpunkter i övrigt på det utställda förslaget

Kollektivtrafik

Länsstyrelsen har sedan yttrande över fördjupning av översiktsplanen för Södra Askim pekat på vikten av att skapa förutsättningar för ett hållbart resande som förutsättning för ökad bebyggelse i området. Frågan behandlades även i samrådsyttrandet. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen fortsätter diskussionen med Västtrafik om framtida linjesträckning och trafikering i och till/från området för att detta skall kunna förverkligas. Länsstyrelsen hänvisar även till Trafikverkets yttrande 2012-10-19, som bl a pekar på vikten av en expressbusshållplats vid väg 158.

I sammanhanget bör också behovet av säkra, trygga pendelparkeringar uppmärksammas som en viktig förutsättning för att öka det kollektiva resandet. Då detta även innebär anspråk på ytor, är detta något som måste beaktas i fortsatt planering.

Beredning

Detta ärende har beslutats av Peter Nordström efter föredragning av Karin Slättberg. I beredning av ärendet har Lotta Sahlin-Skoog, Miljöskydds-enheten, Patrik Jansson, Enheten för skydd och säkerhet, Teresia Holmberg, Naturvårds-enheten samt Elisabet Hermansson, Vattenvårds-enheten deltagit. Övriga berörda statliga företrädare har getts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget vid Länsstyrelsens beredning för samhällsbyggnadsärenden 18 oktober 2012. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts, se bilaga

Kommentar:

Översiktsplan för Göteborg fördjupad för södra Askim, anger att investeringar i infrastrukturen är nödvändiga innan en större utbyggnad kan ske. Den fördjupade översiktsplanen anger tre sammanhängande områden för utveckling: Brottkärrsmotet, Svindal och Gatersered. Dessa tre ligger alla vid genomgående stråk för trafiken. Brottkärrsmotet är även angett som en lämplig knutpunkt och ett lämpligt stationsläge för framtida spårbunden trafik.

Avsikten är att ge förutsättningar för resurssnåla och tillgängliga bostäder som tillsammans med verksamheter och service stödjer utvecklingen av det stadsdelscentrum som redan är på framväxt i området. Ett prioriterat mål i kommunen är ökat byggande av bostäder och ökat resande med kollektivtrafik. När det gäller skala och täthet så

framhålls Brottkärrsmotet som den viktigaste framtida knutpunkten i utvecklingen av södra Askim. Centrumpunkten bör, enligt den fördjupade översiktsplanen ha både centrumkaraktär och hög befolkningstäthet.

Riksintressen

Väg

Berörda riksintressen såsom väg 158 tillgodoses med avseende på trafikområde för både väg och spårbunden trafik. Planen ger möjlighet att få en fungerande sträckning söder om Hovåsmotet med 2+2 filer fram till Brottkärrsmotet och vidare söderut.

Vid Brottkärrsmotet tillgodoses kraven genom att yta för avfart av typen kilavfart och påfart med accelerationssträcka medges ur utrymmessynpunkt. Utrymme för av- och påfarter är beräknade för en hastighet av 100 km/t på väg 158.

Breddningen av sträckan från Hovåsmotet till Brottkärrsmotet avses lösas med genomförandeavtal i planprocessen. Söder om Brottkärrsmotet ges utrymme för breddning till två södergående fält. En förbättring av infrastrukturen norr om Brottkärrsmotet ger fördelar även för de delar som ligger utanför planområdet längre söderut.

Vid ökad utbyggnad i området Svindal och Gatersered krävs en ny trafikled med ett nytt mot, det föreslagna Lyckekärrsmotet placerat mellan bebyggelseområdena Svindal och Gatersered. Denna trafikled bedöms kunna avlasta Billdalsvägen i en framtida utveckling av södra Askim.

Dagens trafikmängder på cirka 8 000 fordon på Billdalsvägen har räknats upp till 14 100 vid bullerberäkningar.

Nyttillkommande bebyggelse vid Brottkärrsmotet ger ett ökat underlag för behövliga satsningar på kollektivtrafiken i området. Den tillkommande bebyggelsen kommer att kunna få mycket goda förbindelser mot centrum i och med läget vid väg 158.

Spårtrafik

Ett framtida reservat för spårbunden trafik bedöms i den fördjupade översiktsplanen kunna ligga på östra sidan av väg 158. Den fördjupade översiktsplanen anger att kommunen avser att studera utvecklingsmöjligheter för att stärka Lindåsmotet som en knutpunkt inom kollektivtrafiken. Den anger även att lämpligt avstånd mellan knutpunkter för spårbunden trafik bedöms vara ungefär fyra kilometer vilket pekar på Brottkärrsmotet som en lämplig knutpunkt mellan Lindås och centralare delar av staden.

Luft

Luftkvaliteten i området idag är god. Miljökvalitetsnormerna kommer inte överskridas av exploateringen. Inriktningen att bygga i nära anslutning till väg 158 med en förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken kommer också att med ett ökat hållbart resande, att bidra till att minska påverkan på luftkvaliteten inte bara i planområdet utan också i övriga Göteborg.

Hälsa och säkerhet

Geotekniska utredningen kompletteras med uppgifter gällande stabilitet, skredrisker mm. Utredningen stäms av med SGI.

Buller

En kompletterande bullerutredning för de bägge planområdena, Närcentrum vid Brottkärrsmotet och Bostäder norr om Uggleddal har tagits fram. I Närcentrumplanen be-

döms området vara ett avstegsområde och för bostäder kommer ljudklass B att gälla enligt Göteborgs stads riktlinjer.

Bullerutredningen visar att med 40 km/t, vilket av trafikkontoret bedöms vara en hastighet som inte kommer att uppnås, så ligger värden i fasad mot Billdalsvägen mellan 62-64 dBA. Samtliga innergårdar ligger under 50 dBA.

Den täthet som skapas i området bedöms vara viktig för att tillgodose ett gott underlag för en centrumpunkt som över tid ska vara bärkraftig. Tätheten ger också ett gott underlag för kollektivtrafiksatsningar som inte baraagnar södra Askim utan även centralare delar av staden genom minskat bilberoende. Förbättrad kollektivtrafik gynnar även de som redan bor i området. I utställningshandlingen har in- och utfarten till parkeringen vid Origohuset flyttats mot öster vilket innebär att mindre störningar i västra delen av planområdet.

Social hållbarhet

Inom planområdet skapas möjlighet att bygga bostadstyper som saknas i Askim. Detta medverkar till att minska segregationen, både etnisk och ekonomisk, och därmed öka den sociala hållbarheten i stadsdelen. Det ger också både äldre och unga människor möjlighet att bo kvar i sin stadsdel i ökad utsträckning

Idag finns en stor andel medelålders och äldre med villaboende i området. För unga i åldern tjugo till trettio år är andelen låg mätt med stadens mått. Tillskottet av bostäder ger också fler människor en möjlighet att bo med närhet till den rekreation och det friluftsliv som skog och hav har att erbjuda.

Områdets täthet med möjlighet till verksamheter och social service ger en centrumpunkt som inte riskerar att bli en förort eller tappa i kraft till intelligande delar såsom till exempel Askims torg.

Krogabäcken

Krogabäcken med dess vattenflöde och vandrande öring är en viktig del både inom planområdet och utanför. Inom planområdet bedöms det vara möjligt att behålla och förbättra tillgängligheten till vatten/strand och öringens fortlevnadsmöjligheter genom att skydda under byggtiden och framåt förbättra till exempel strandzonen och bottenbescaffenheten. Krogabäckens flöde ska inte öka utan dagvattentillströmningen ska fördröjas och renas inom planområdet.

I plankartan har rampen till p-garage på södra sidan av Billdalsvägen vridits nittio grader vilket medför att öppenytan längs Krogabäcken ökar med 40 meter jämfört med utställningshandlingen.

Beträffande strandskydd så återopas av de i miljöbalken sex preciserade särskilda skäl som är tillämpbara för upphävande, för de delar i denna plan som idag består av kvartersmark främst det först uppräknade, det vill säga det skäl att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Ett ytterligare skäl för dessa områden, samt för övriga idag oexploaterade områden, är att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse.

Stadsbyggnadskontoret anser att det finns ett stort behov av att utveckla ett stadsdelscentrum i aktuellt område, vilket den av byggnadsnämnden antagna Fördjupade översiktsplanen för Södra Askim pekar på, liksom Översiktsplanen för Göteborg samt Kommunfullmäktiges budget. Detta behov bedöms väga tyngre än betydelsen av inträdande strandskydd inom den del av planområdet som berörs.

Lägenheter i flerbostadshus i Askim, som är en av Göteborgs mest segregerade stadsdelar, är även ett viktigt steg i arbetet med att överbrygga klyftor och göra Göteborg till en stad för alla.

Dessa två huvudsakliga syften med detaljplanen är av väsentlig betydelse för samhällsutvecklingen i Göteborgs Stad och därmed ett angeläget allmänt intresse.

Dagvatten

Dagvatten ska tas omhand lokalt och renas innan det når fram till recipienten. Fördröjningsmagasin ska anläggas på kvartermark och ska säkras i bygglovprocessen. Till planbestämmelserna läggs information om dagvattenhantering och på plankartan under upplysningar.

Kulturmiljö

Planerna, innebär inte att del av det öppna hagmarks- och odlingslandskapet försvinner. Den mark som tas i anspråk är idag ett område som tidigare varit odlingslandskap men nu är delvis ett centrumområde och ett norr om Billdalsvägen liggande ruderat. Planen Bostäder norr om Uggedal tar naturmark i anspråk men gör detta i nära anslutning till Närcentrumplanen. Denna plan lämnar också den något högre belägna naturmarken med goda utsikts- och rekreationsmöjligheter orört.

Hållbart resande

För att bidra till att uppfylla målen om ett hållbart resande krävs en bebyggelsestäthet på ett fåtal knutpunkter där den fördjupade översiktsplanen anger Brottkärrsmotet som en sådan punkt. I linje med framtida inriktning mot spårtrafik bedöms denna plats också som ett lämpligt stationsläge.

Befintlig bebyggelse i området kopplas till kollektivtrafiken bland annat genom förbättrade gång- och cykelvägar, och arbetet med utveckling av pendelparkeringar pågår inom trafikkontoret. Att bygga tätt inom ett cykelpendlingsavstånd på tolv kilometer från centrum ger goda möjligheter för många människor att ta sig till och från arbete eller utbildningsplats. Med omsorg om de mjuka trafikanterna kan man ge ett incitament till en förbättrad miljö och hälsa.

12. Trafikverket

Göteborgs stad planerar att utveckla området i anslutning till Brottkärrsmotet i Askim, i södra Göteborg, med bostäder och service. Detaljplanens syfte är att ge förutsättningar för en utökad kommersiell och offentlig service i södra Askim, samt att bereda mark för upp till 500 bostäder i flerbostadshus. Planen berör delar av trafikplatsen Brottkärrsmotet vid väg 158 (Säröleden).

Trafikverkets synpunkter

Väg 158

Planen innebär att av- och påfart på den västra sidan av väg 158 flyttas närmre vägen. En förutsättning för en flytt av på- och avfartsramperna är att en utbyggnad till fyra körfält såväl söder som norr om Brottkärrsmotet kan säkerställas. Utöver detta ska utrymme för en avfart norrifrån samt påfartsramp söderut (inklusive accelerations- och retardationssträckor) kunna säkerställas. Vägområdet ska ligga utanför planlagt område eller ges användningen ”Genomfart” i plankartan. Detta gäller även på- och avfartsramperna. Åtgärdsvalsstudie följt av vägplan krävs sannolikt om ny mark tas i anspråk för en ombyggnad av Brottkärrsmotet. Trafikverket tar inga kostnader för en ombyggnad av motet.

Planen aktualiserar frågan om att komplettera väg 158 med ytterligare ett körfält i södergående riktning mellan Hovås- och Brottkärrsmotet. Det finns inga medel avsatta i den Regionala infrastrukturplanen för en finansiering av detta.

Kollektivtrafik

Det är viktigt att det nya stadsdelscentrat får en bra koppling till kollektivtrafiken. Kommunen bör ha en fortsatt dialog med Västtrafik om framtida upplägg för busstrafiken för att undvika dagens splittrade upplägg av linjenätet. Centrats funktion som knutpunkt tappar i dignitet om det inte finns någon ambition att bygga busshållplats för expressbussarna vid motet.

Buller

Trafikverket påtalade bristerna i bullerunderlaget i samrådsskedet. Bifogade bullerutredningar är fortfarande otydliga avseende information om vilka ingångsvärden som använts för uppräknigen av trafikflödena, vilket år beräkningarna avser (2020 eller 2030?) samt förväntad årlig ökning av trafiken på väg 158. Trafikflödena söder om Brottkärrsmotet på väg 158 är grovt underskattade då det redan 2005 uppmättes drygt 15 000 bilar/dygn (se trafikflödeskartan som finns tillgänglig för allmänheten på Trafikverkets hemsida). Det bör också tas i beaktning att hastigheten kan komma att höjas från 70 till 80 resp. 90 till 100 km/h.

I ett kompletterande buller- PM dras slutsatsen att den högsta ekvivalenta bullernivån uppgår till 65 dBA samt att en ljuddämpad sida med högst 50 dBA vid fasad klaras. Trafikverket anser att det i detta perifera läge inte räcker med att exploateringen ligger i närheten av ett frekvent kollektivtrafikstråk för att avsteg överstigande 60 dBA ekvivalent nivå på den bullerutsatta sidan ska kunna accepteras. Vidare saknas det uppgifter om maxnivåerna 70 dBA kan uppnås på den tysta/ljuddämpade sidan.

Trafikverket anser att riktvärdena, som finns för trafikbuller och som anges i regeringens proposition 1996/97:53, ska följas vid planering av ny bebyggelse. Kommunen har som planerande myndighet möjlighet att i vissa lägen och under vissa förutsättningar acceptera avstegsfall från gällande bullerriktlinjer i enlighet med Boverkets Allmänna råd. Om så sker anser Trafikverket att kommunen har tagit över ansvaret för bullerstörningen och gjort en medveten avvägning mellan störningen och andra faktorer. Därmed förutsätts att krav inte kommer att ställas på Trafikverket att i egenskap av verksamhetsutövare åtgärda bullersituationen efter planens genomförande.

Sammanfattande synpunkter

Trafikverket anser att flera frågor måste avklaras innan planen kan föras till antagande. Behovet av mark för en eventuell framtida utveckling av väginfrastrukturen i stråket måste utredas och säkerställas inom ramen för planprocessen.

Finansiering och tidplan av ett kompletterande körfält i södergående riktning mellan Hovåsmotet och Brottkärrsmotet ska vara avtalade innan planen kan antas. En ombyggnad av Brottkärrsmotet förutsätter att frågor som rör genomförande, drift, underhåll samt tidplan regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket. Avtal med Trafikverket kan komma att krävas om bullerskydd ska anordnas inom 158:ans vägområde. Bullerunderlaget bör revideras med korrekt indata, uppräkningsstal och prognosår samt göras mer utförligt och tydligare över hela planområdet. Annan användning eller bebyggelseutformning bör prövas i de mest bullerutsatta områdena. Tyst eller ljuddämpad sida ska finnas på minst hälften av boningsrummen i de fall avsteg tillämpas. Bullernivåerna får inte överstiga 70 dBA maxnivå samt 50 dBA ekvivalent nivå på ljuddämpad sida.

Den bullerutsatta sidan får inte överstiga 60 dBA ekvivalent nivå. Detta skall finnas som bestämmelser på plankartan.

Trafikverket utesluter inte att riksintresset för väg 158 kan komma att hävdas

Yttrandet har bilagts, se bilaga

Kommentar:

Behovet av mark för framtida utveckling av väginfrastrukturen säkerställs, genom en flytt av gränsen för trafikområde, mot väster.

Finansiering av ett kompletterande södergående körfält och bullerskydd på väg 158 tas upp i genomförandeavtal mellan kommunen, trafikverket och exploitörerna.

Beräkningen av trafikbuller genomförs med justerade indata, uppräkningsstal och prognosår samt görs mer utförligt och tydligare över hela planområdet. För maximala bullervärden tillämpas Göteborgs stads riktlinjer.

Se även svar yttrande 11. Länsstyrelsen

13. Svenska Kraftnät

Har följande synpunkter:

Svenska Kraftnät har mottagit förfrågan om synpunkter på detaljplan för Närcentrum vid Brottkärrsmotet. Vi har besvarat samrådet i ett yttrande daterat 2012-03-20. Inga synpunkter har tillkommit sedan dess.

Kommentar:

Svenska Kraftnät har tidigare tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

14. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra då vi inte har några anläggningar i området.

Kommentar:

Noterat.

Sakägare

15. Fastighetsägare, Skogslyckevägen 13

Anser att man bör behålla nuvarande sträckning på Björklundavägen och inte ta bort några träd norr om vägen.

Anser också att trafikproblemen förvärras med en signalreglerad korsning, för att själva idén med signal är ju att trafiken skall stå stilla när det är rött ljus. En bättre lösning för den ökande trafiken måste tas fram innan man börjar bygga, inte när katastrofen är ett faktum. Finansieringen av trafiklösningen är en angelägenhet för samhället eller måste vi lita på privata byggherrar.

Anser även att bebyggelsen som planeras liknar mer kvarter som återfinns mycket närmare centrum av Göteborg. Inte bara mängden, utan även höjden är klart avvikande för de villaområden som Hovås består av.

För drygt ett år sedan nekade stadsbyggnadskontoret en ansökan om utbyggnad av befintligt bostadshus på Björklundavägen med motiveringen att området är utsatt för buller och på sikt enbart skall innehålla verksamheter som småindustri, hantverk och kontor. Har stadsbyggnadskontoret ändrat uppfattning angående området? Utbyggnaden med bostäder på samma ställe innebär väl mer trafik och mer buller?

Har det genomförts någon miljökonsekvensutredning i samband med detaljplanen?

Vi som bor norr om det planerade området, bjöds in till ett möte med byggherrarna. På mötet meddelade byggherrarna dels att Björklundavägen skall behålla sin nuvarande sträckning och att alla träd norr om vägen skall stå kvar orörda, dels att utsikten från fastigheterna på Skogslyckevägen inte kommer att påverkas av den planerade bebyggelsen. Enligt plankartan föreslås Björklundavägens sträckning flyttats ca 10 meter norrut närmare Skogslyckevägen jäms med våra tomtgränser. Om vägen flyttas enligt förslaget måste man spränga, schakta, fälla träd och på så sätt skapa ett stup på 2 till 3 meter precis utanför våra tomtgränser. Detta är oacceptabelt!

Vi har tidigare ansökt om bygglov för att utöka vår altan. Vi är då tvungna att hålla oss 6 meter från tomtgränsen och alla grannar runt om måste skriftligen godkänna utbyggnaden. Reglerna för hur man bygger i Göteborgs kommun verkar vara olika beroende på vem som frågar eller vem som svarar!

Enligt förslaget kan bebyggelsen mellan Björklundavägen och Billdalsvägen få en höjd-höjd som skulle innebära att utsikten från fastigheterna på Skogslyckevägen blir helt förstörd, tvärt emot vad som sades på mötet med byggherrarna. Vår önskan är att maximal höjd på byggnaderna skall vara i nivå med nuvarande detaljplan, 8 meter. Dessutom vill vi att det regleras i detaljplanen vilken höjd taken skall ha, antingen i meter eller som maximal lutning i grader och vara så låga som möjligt för att inte förstöra vår utsikt.

För att sammanfatta våra önskemål vill vi:

Lös trafiksituationen innan man börjar bygga

Ändra inte sträckningen av Björklundavägen och låt träden norr om stå kvar

Bygg inte så högt, maximalt nuvarande 8 meter vid Björklundavägen räcker

Kommentar:

Avsikten är att ge förutsättningar för resurssnåla och tillgängliga bostäder som tillsammans med verksamheter och service stödjer utvecklingen av det stadsdelscentrum som redan är på framväxt i området. Ett prioriterat mål i kommunen är ökat byggande av bostäder och ökat resande med kollektivtrafik. När det gäller skala och täthet så framhålls Brottkärrområdet som den viktigaste framtida knutpunkten i utvecklingen av södra Askim. Centrumpunkten bör, enligt den fördjupade översiktsplanen ha både centrumkaraktär och hög befolkningstäthet.

Trafiklösningen som den nu är utformad, tillgodoser de krav på framkomlighet för kollektivtrafiken och övrig trafik som finns i området. Stor hänsyn har tagits till oskyddade trafikanter bland annat i form av dubbelriktade gång- och cykelbanor på båda sidor av Billdalsvägen samt förhöjda gång- och cykelpassager över gatan.

Vid samråd har länsstyrelsen inte bedömt att det behövs en miljökonsekvensbeskrivning för planen.

16. Fastighetsägare, Skogslyckevägen 11

Anser att de två vanligaste invändningarna inte tillgodosetts i tillräcklig omfattning nämligen byggnadshöjd, avvikande byggnation och trafikintensitet. Uppenbarligen anser ett stort antal enskilda att den föreslagna planen skall innebära stora olägenheter med kraftigt försämrad livsmiljö. Anser även att ingen av dessa paragrafer, PBL 2 Kap 2§ och 5 Kap 2§ beaktas i tillräcklig omfattning i utställningsmaterialet. Det hänvisas till den fördjupande översiktsplanen som enligt Plan- och Bygglagen "är inte bindande för myndigheter och enskilda".

Planering för garage innebär att det förutsätts att de boende har tillgång till bil, vilket ökar trafiken. Detta i sin tur innebär att det är förhållandevis lätt att ta sig till riktigt utbyggda köpcentra som Sisjön/Högsbo och Frölunda torg. Behovet av ett närcentrum kan därför kraftigt ifrågasättas.

Troligt att marknadspriset på nuvarande fastigheter kommer att påverkas negativt vid den planerade byggnationen.

Vår synpunkt på att en befintlig fastighet fått avslag på utbyggnad av bullerskäl men att det samtidigt planeras för ett stort antal nya bostäder kommenteras inte över huvudtaget.

Kommenterar till nuvarande butiksägare är inte tillfyllest. Det måste konkretiseras tydligt så att de vet vilka premisser som gäller annars finns risk att de inte kan bedriva sin verksamhet på det sätt de gör idag med möjlig utökad konkurrens om kunderna.

Beträffande Krogabäcken skall vattendom erhållas. Innan denna erhållits finns inga möjligheter att fastställa en detaljplan då man inte vet vad man beslutar om. Länsstyrelsens synpunkter bemöts synnerligen kortfattat och en mer detaljerad beskrivning måste upprättas.

Det framkommer inte att något avtal upprättats mellan inblandade parter om kostnader för Säröleden, arkeologisk utgrävning mm. Dessa måste naturligtvis vara klara för att relevant kostnadsberäkning skall kunna göras. Risker är annars stor att hela projektet tenderar att få en "PI-faktor".

I något fall, punkt 3, avstyrker Miljö- och klimatnämnden förskola och i punkt 8 anser lokalnämnden att det skall finnas. Endast i den senare anges att det skall kompletteras med förskolan i nordöstra delen.

Jag föreslår att stadsbyggnadskontoret, utan inblandning av Next Step Group, tar fram ett nytt planförslag som bygger på den detaljplan som gällde 1994. Anser även att eftersom den finansiella ställningen för koncernen Next Step Group Sverige AB synes mycket svag med litet eget kapital och följaktligen framtida stora lån, bör kommunen och dess nämnder vara noga med kontraktsskrivningar så att inte kommunen åsamkas kostnader hänförliga till Next Step Group-koncernen.

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen antagen i kommunfullmäktige anger en inriktning för byggande av bostäder i stadsdelen och utvecklande av kollektivtrafik för att medverka till minskat resande.

Beträffande byggnadshöjd och trafik se även yttrande 17.

Planering för garage och garageplatser görs enligt kommunens skrift Vägledning till parkeringstal vid Detaljplaner och bygglov.

Beträffande Krogabäcken se även yttrande 11

*Arkeologisk slutundersökning ska göras vid byggande av berört kvarter.
Behovet av förskola och skola bedöms av stadsdelsnämnden och lokalsekretariatet.
Planen uppfyller de önskemål som inkommit från dessa remissinstanser.
Finansiering av tillkommande gatu/vägprojekt och liknande löses tillsammans med fastighetskontoret i genomförandeavtal.*

17. Fastighetsägare, Skogslyckevägen 17

Anser att portalparagrafen i 2 kap 1§ i PBL ger uttryck för den s.k. proportionalitetsprincipen som innebär att det alltid ska finnas en rimlig balans mellan nyttan av ett beslut i en fråga och de konsekvenser som beslutet får för motstående enskilda intressen. Vi vill understryka att kommunen inte har beaktat våra och andra sakägares enskilda intressen. För det fall att detaljplanerna antas, kommer vi att drabbas mycket hårt. Dels ekonomiskt genom ett minskat värde på vår fastighet och dels genom störningar i form av buller, en ökad mängd avgaser, ökade köer pga. kraftigt ökad trafikvolym, insyn, minskade naturvärden m.m.

Enligt gällande detaljplan, F4140, är maximal hushöjd + 8 m. För vår del innebär hus i höjderna 11.6–17.1 m att den planerade bebyggelsen kan torna upp sig upp till 9 meter ovanför vårt husliv.

”Tillkommande bebyggelse föreslås i huvudsak få en måttfull skala i två till fyra våningar. Högre hus föreslås vid centrumpunkterna, liksom på enstaka, lämpliga ställen för att ta tillvara på utsiktslägen”.

Enligt 4 kap 33 § PBL ska, om detaljplanen avviker från vad som står i kommunens översiktsplan, skälen därför redovisas och på vilket sätt planen avviker, jfr. prop. 2009/10:170 s. 435. Nu föreslagen bebyggelse ska ha upp till sex våningar. I planbeskrivningen från den 17 januari 2012 anges att detaljplanen för Brottkärrsmotet inte strider mot översiktsplanen. Detta är inte korrekt. En ökning av husens höjd innebär en väsentlig avvikelse.

”Det har inte redovisats vilka olägenheter för omgivningen i form av insyn, skuggverkan m.m. som den stora byggnadsvolymen kan medföra”

I 2 kap 3 § PBL anges att planläggning av markområden inte får ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket kan medföra en sådan påverkan på omgivningen som innebär en betydande olägenhet.

I anslutning till att bebyggelsen förväntas bli väldigt hög vill vi klargöra att insynen till vår fastighet och in i vårt hus inte på något sätt är acceptabel. Det kommer att bli en betydande olägenhet och ett stort intrång i vårt privatliv. Vi har tidigare liknat vårt hus vid ett akvarium för de tilltänkta bostäderna och så verkar det också bli om planen genomförs. Att träden framför vårt hus fälls för att göra plats för en väg är inte acceptabelt och vi ser fram mot att höra hur kommunen tänker lösa insynsproblematiken.

Att ta sig in till centrala Göteborg kan ta uppemot 50 minuter vilket ska jämföras med tider på dygnet när det inte är lika trafikerat, då tar det ca 15 minuter att ta sig in till centrum. Trafiken kommer att öka i och med genomförandet av planen och det går inte att förneka att utan en utbyggnad av väg 158 kommer framkomligheten att minska radikalt. Kommunen verkar dock inte ha en färdig plan för utbyggnaden av väg 158. Vi ställer oss frågande till om det ens är möjligt att bredda vägen till två filer i vardera riktningen.

Enligt 2 kap 6 § p 6 PBL ska bebyggelse vid planläggning utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till god trafikmiljö.

I anslutning till 2 kap 6 § p 6 har i förarbetena till den äldre PBL, prop. 1985/86:1 s. 119, uttalats att:

”Enligt min mening bör bestämmelserna om bebyggelsemiljön innebära bl.a. att kommunerna skall göra en sammanvägd helhetsbedömning så att skilda trafikantgruppers behov beaktas. Det ligger då i sakens natur att kollektivtrafiken ges goda förutsättningar. Kommunerna har redan i dag möjligheter att i början av planeringen av ett bostadsområde lägga upp en plan för genomförande och finansiering. Detta kan ske genom att kommunerna genom exploateringsavtal eller genom särskilda investeringsbidrag från t.ex. läshuvudmän täcker in hela investeringskostnaden eller delar av den för att tillgodose kollektivtrafikens intressen. Enligt min mening bör fortsättningsvis samverkan med ansvariga organ för kollektivtrafiken inledas på ett tidigt stadium så att alla förutsättningar och krav kan vägas samman, när kommunen gör sin helhetsbedömning av trafikförsörjningen för ett visst område.”

Västtrafik har i sitt yttrande angivit att området trafikeras av tre busslinjer. Det är tveksamt om man kan anse att linje 58 från Brottkärr, som angör hållplatsen Bassås två norra lägen, kan ses som ett reellt alternativ för det kommande närcentrumet

I Länsstyrelsens granskningsyttrande som bifogats till FÖP anges att:

”En full utbyggnad av bostäder och verksamheter enligt förslaget kommer att kräva kapacitetsförstärkningar av Säröleden, länsväg 158 (riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken). En god infrastruktur utan bilköer underlättar exempelvis för räddningstjänsten att komma fram och göra snabba räddningsinsatser. Vidare krävs offensiva satsningar på kollektivtrafiken. Länsstyrelsen vill framhålla vikten av att nödvändiga satsningar på kollektivtrafiken och kapacitetsförstärkningar i vägnätet går i takt med utbyggnaden av bostäder och verksamheter i planområdet [vår kursivering]. Om inte riskerar planförslaget med ca 6 500 nya bostäder, uppskattningsvis motsvarande 16 000 nya invånare, och 110 000 m² verksamheter att generera så mycket ny trafik att riksintresset för kommunikationer kan komma att påtagligt skadas.”

Det är inte bara kollektivtrafiken som ska beaktas inom ramen för 2 kap 6 § p 6 PBL.

Vidare anges i Stadsledningskontorets utlåtande vilket bifogats FÖP att:

”Utbyggnad av Södra Askim kräver mycket stora investeringar i den övergripande infrastrukturen, ett nytt planskilt trafikmot [och] breddning av Säröleden. Dessa investeringar måste hanteras i kommande investeringsplaner.”

Trafikverket har i skrift bifogad samrådsredogörelsen anfört att detaljplaneförslaget för Brottkärrsmotet riskerar att motverka en framtida utveckling av infrastrukturen i stråket, och därmed strida mot intentionerna i både den kommuntäckande översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen för Södra Askim. Behovet av mark för en framtida utbyggnad av infrastrukturen i stråket måste utredas ytterligare och säkerställas inom ramen för planprocessen.

På illustrationskartan visas nästan 300 biluppställningsplatser i anslutning till handelsområdet. Trafikverket befarar att detta leder till en kraftig ökning av biltrafiken i området. Både väg 158 och Billdalsvägen är idag hårt trafikerade. Därför behövs det ett bredare underlag som beskriver hur befintligt vägnät påverkas av exploateringen.

I Länsstyrelsens granskningsyttrande anges att:

”Buller är ett utbrett miljö- och folkhälsoproblem. Huvudregeln vid planering av nya bostäder är att de av riksdagen antagna riktvärdena för trafikbuller ska uppfyllas. Boverket har i sina allmänna råd (2008:1) definierat förutsättningar för att kunna göra avsteg från huvudregeln. I dagsläget anser Länsstyrelsen inte att det inom planområdet finns förutsättningar för avsteg från riktvärdena för trafikbuller.”

Kommunen har i de företagna bullerutredningarna dels utgått från planerade byggnader, något som enligt Trafikverket inte bör göras. Dels har kommunen gått utöver Boverkets allmänna råd trots att Länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande angivit att det inte finns förutsättningar för avsteg från riktvärdena för trafikbuller inom planområdet. Vi ställer oss mycket tveksamma, hur kan detta tillåtas?

I planbeskrivningen berörs avgas- och luftpåverkan enligt följande:

”Den tillåtna halten av partiklar och kväveoxider är reglerade av miljö kvalitetsnormer. En ökad handelsetablering med flera närbutiker kan innebära en minskning av det totala bilanvändandet i stadsdelen. En samlad bedömning är att ett genomförande av detaljplanen inte bidrar till att normen för halten av partiklar och kvävedioxiderna överskrids.”

Detta framstår som en närmast verklighetsfrånvänd analys av trafiksituationen. Att ett område som bebyggs med närmare 900 bostäder inte skulle påverkas negativt genom ett väsentligt ökat utsläpp av skadliga partiklar är inte möjligt. Luftkvaliteten kommer att försämrans i stor mån för vår del.

Sammantaget pekar mycket på att utredning kring trafiksituationen och dess medföljande bullerproblematik och luftföroreningar inte har givits tillräcklig hänsyn i utställningshandlingen. Bullernivåerna behandlas endast översiktligt och man kommer fram till att det inte är nödvändigt att företa någon åtgärd. Tvärt om framstår det i utställningshandlingen som att trafiksituationen i princip är löst och att de volymer bilar som kommer att alstras genom genomförandet av planen inte utgör något problem

Natur och miljöpåverkan

För att göra plats för en omdragning och/eller breddning av Björklundavägen kommer trädfällning vid vår tomt att ske. De träd som berörs är bl.a. flera gamla ekar. Kommunen har för oss uppgett att även om inte alla träd tas bort kommer de kvarvarande sannolikt att dö eftersom deras rötter kommer att ta stor skada vid arbetet invid vår tomt och Björklundavägen. På gällande detaljplan har marken mellan Björklundavägen och vår tomt beteckningen n3 vilket betyder att ”naturkaraktären ska bevaras”. Björklundavägen har under planprocessen ändrats och kommer i enlighet med utställningshandlingen att dras närmare vår tomt. Inledningsvis sades att vägen skulle vara mindre och av annan användning än vad den i dagsläget verkar ha fått utformning av. Vi kan inte acceptera att träden fälls/skadas och att Björklundavägens sträckning ändras och flyttas närmare vår tomtgräns. Dessutom ställer vi oss mycket tveksamma till att kommunen frångår gällande detaljplan som föreskriver ett bevarande av områdets naturkaraktär. Är det verkligen kommunens uppfattning att så ska ske?

Vi ser med stor oro på de ingrepp som förslaget innebär för Krogabäcken, dess strandbäddar och den havsöring som leker i bäcken.

Vi noterar att alla relevanta handlingar för ärendet inte finns tillgängliga än. Stadsbyggnadskontorets planering gör att det i dagsläget inte är möjligt att fullt ut framföra synpunkter. I skrivande stund är bl.a. utredningen Vattenverksamhet Krogabäcken, Göteborgs Stad Västra Götaland inte färdig.

Det förefaller dessutom vara inlämnad en ansökan om vattendom. Först när denna avgjorts kan vi (och kommunen!) se hur förhållandena för genomförande av planen ser ut.

Vi reserverar oss härmed för att inkomma med ytterligare synpunkter när dessa två utredningar har gjorts offentliga.

Sammanfattningsvis kan, mot bakgrund av ovan, konstateras att kommunen inte i tillräckligt hög grad utrett alla förhållanden och den negativa inverkan som planförslaget innebär. Trots att det från åtskilliga håll under planprocessen har inkommit synpunkter från en rad myndigheter och kommunala organ har kommunen valt att inte beakta dessa i utställningshandlingen. Det är anmärkningsvärt att kommunen helt verkar förbigå viktiga problem som ännu inte är lösta, så som den planerade bebyggelsens avvikelse från översiktsplanen och övrig bebyggelse, trafiksituationen med den buller- och luftpåverkan som följer, det intrång i vår fastighet som följer av planens genomförande och de naturvärden som befaras gå förlorade.

Vi kräver att våra synpunkter tillgodoses och vi förväntar oss ett skriftligt svar på våra frågor och de synpunkter som vi lämnat i detta brev

Kommentar:

Gällande DP (F4923 vid Origohuset) genomförandetid går ut 2012-11-20. Övriga har gått ut.

Planen följer den fördjupade översiktsplanen för Södra Askims huvudstruktur som anger tre sammanhängande utvecklingsområden, som ligger vid genomgående stråk för trafiken, varav Brottkärrsmotet är ett. De övriga två är Svindal och Gatersered, dessa två kräver ett nytt trafikmot.

FÖP sid 12, bebyggelse: tillkommande bebyggelse i planens nya bebyggelseområden föreslås få två till fyra våningar, högre hus föreslås i centrumpunkterna och i enskilda lägen. Planområdet är utpekad som en möjlig centrumpunkt.

Avstånd mellan eventuell tillkommande byggnad och den yttrandes bedöms vara minst 28 m.

I genomförandeavtal mellan Fastighetskontoret, Trafikverket och exploatörerna avtalas om breddning av väg 158 från Hovåsmotet till Brottkärrsmotet och bullerskydd. Trafikkontorets studier visar att det är möjligt att skapa en god trafikmiljö både för bilar, kollektivtrafik, cyklister och gående i området.

Bostäderna i planområdet ligger inom 300 meter från två linjers hållplatser, där linje 80 har en god turtäthet (kolla uttrycket med parkeringstal). Ett tillskott av bostäder ger också ett bättre underlag för ökad kollektivtrafik. I FÖP-en anges ett reservat för kollektivtrafik längs väg 158 där Brottkärrsmotet bedöms vara en lämplig knutpunkt tillsammans med en knutpunkt vid Lindåsmotet.

Behovet av mark för framtida utveckling av infrastrukturen i stråket har studerats, utökats något mot väster och bedömts vara tillräckligt.

På befintlig parkering finns idag 270 platser. Trafikkontoret bedömer att befintligt vägnät påverkas i mindre grad av bebyggelsen i planområdet.

En kompletterande bullerutredning för bägge planerna, Närcentrum vid Brottkärrsmotet och Bostäder norr om Uggedal visar att bostäderna ligger inom riktvärden som tillämpas i staden. Planen följer Göteborgs Stads riktlinjer för accepterade ljudnivåer i bostadsbebyggelse.

Luftkvaliteten i området idag är mycket god (miljöförvaltningen). Utvecklingen av ett nytt stadsdelscentrum och kollektivknutpunkt kommer att minska och förkorta resorna regionalt. Ambitionen är ett ökat kollektivtrafikresande. Det finns ingen risk att miljö kvalitetsnormer överskrids av exploateringen.

Trafiknämnden anser att intentionerna med planen är bra och anser att förslaget, som det nu är utformat, tillgodoser de krav på framkomlighet för kollektivtrafiken och övrig trafik som finns i området. Stor hänsyn har också tagits till oskyddade trafikanter bl.a. i form av dubbelriktade gång- och cykelbanor på båda sidor av Billdalsvägen samt förhöjda gång- och cykelpassager över gatan. Trafikkontoret anser vidare att en utbyggnad av området stödjer målen om en ekonomisk, ekologiskt och socialt hållbar stadsutveckling.

Breddning och förändrad sträckning av Björklundavägen bedöms inte påverka bebyggelse på den högre liggande platån norr om Björklundavägen. Kommunen kan inte styra över vad enskilda fastighetsägare gör med träd och annan vegetation på fastigheten.

Krogabäcken och tillstånd för vattenverksamhet drivs i en separat utredning.

Övriga

18. Boende på Bassåsvägen 8

Anser att inget byggande bör starta förrän 158:an är utbyggd till fyrfils väg samt att kollektivtrafik planeras så att boende kan ta sig till och från på ett smidigt sätt. Överklagar härmed angivna planer.

Kommentar:

Berörda riksintressen såsom väg 158 tillgodoses med avseende på trafikområde för både väg och spårbunden trafik. Planen ger möjlighet att få en fungerande sträckning söder om Hovåsmotet med 2+2 filer fram till Brottkärrsmotet och vidare söderut.

19. Boende på Bassåsvägen 8

Anser att planen i strid mot gällande miljölagstiftning utelämnat bullerdämpande åtgärder för området mellan Brottkärrsmotet och Hovåsmotet. Detta projekt plus ytterligare byggnation i området leder till ökade trafikvolymerna med högre buller och avgaser från 158:an. Bullerbekämpande åtgärder skall integreras i hela projektet för att följa befintlig lagstiftning.

Kommentar:

I genomförandeavtal som skrivs med fastighetskontoret ingår att medverkat till en breddning av väg 158 från Hovåsmotet till Brottkärrsmotet. I samband med detta beaktas behov av bullerdämpande åtgärder på sträckan.

20. Boende på Hallekullevägen

Anser att det är viktigt att det finns tillräckligt med pendelparkeringar. Hittills har det varit möjligt att parkera på P-platsen nära ICA-affären. Vad avser ni att göra för att tillgodose dem som vill åka kommunalt och ställa sin bil på pendelparkeringen?

Kommentar:

Arbetet med utveckling av pendelparkeringar pågår inom trafikkontoret. Befintlig bebyggelse i området kopplas till kollektivtrafiken bland annat genom förbättrade gång- och cykelvägar

21. Boende på Mellanbergsvägen 21B

Anser att man bygger eller planerar för två höghus med stora balkonger som kommer att ha vidunderlig utsikt ända till Vinga. De som bosätter sig där kommer att få mycket nära till kollektiv kommunikation, och till en mängd service/affärer i Nya Hovås och eventuellt kunna gå till sina jobb. Dessa hus kan bli ett kännetecken och en samlad symbol för hela Askim.

Kommentar:

Noterat.

22. Boende på Sösbacken 8

Anser att kapaciteten på Säröleden slår i taket redan idag. Det viktiga är jämföra maxkapacitet med antalet bilar per timma norrut vardagar 07:00-08:00, och söderut 17:00-18:00. Man bör även bygga en bussfil nu intill den planerade 2+2 lösningen mellan Hovås och Brottkärr.

Att flytta hela Billdalsvägen norrut kan bli bra. Tveksam till trafiklösning med signal vid Säröledens avfart. Jag ser gärna en rondell med en dedikerad fil för fordon från Säröleden mot Billdal. Oavsett var vägen läggs bör det finnas en bussfil längs med Billdalsvägen.

Tycker det är ledsamt att se hur all biltrafik (Billdalsvägen) skär rakt igenom det nya området. Man skall kunna skicka iväg barnen till skola, kompisar och affären, utan att vara orolig. Om Billdalsvägen skall gå genom området bör en mycket bred bro byggas över vägen för att göra tillvaron trygg för små och äldre. Busshållplatser kan placeras under bron. Vägen och parkeringen framför ICA bidrar till onödig trafik och ökad olycksrisk. Det finns ingen anledning att bilarna skall parkera precis utanför skjutdörrarna på ICA. Förändra planen genom att ta bort vägen framför ICA. Flytta planerade byggnader så att man får ett "bullerplank" mot Säröleden/Brottkärismotet.

Vägen till det södra parkeringshuset kan fortsätta västerut upp till vägen på berget. Bra att lokalgatorna utformas med tanke på fotgängarna samt förses med möbler och fysiska hinder.

Kommentar:

Trafiknämnden anser att intentionerna med planen är bra och anser att förslaget, som det nu är utformat, tillgodoser de krav på framkomlighet för kollektivtrafiken och övrig trafik som finns i området. Stor hänsyn har också tagits till oskyddade trafikanter bl.a. i form av dubbelriktade gång- och cykelbanor på båda sidor av Billdalsvägen samt förhöjda gång- och cykelpassager över gatan. Arbetet med utveckling av pendelparkeringar pågår inom trafikkontoret.

Se även kommentar yttrande 18

23. Boende på Bäckslingan

Anser att det är klokare att leda trafik bort från en skola istället för mot en skola. Bifogar ett förslag till utfart som leder trafiken bort från Brottkärrsskolan.

Planförslaget visar att trafiken till och från det nya området skall gå via Klåvavägen.

Vårt förslag är att trafiken leds bort till Brottkärsvägen. Orange pil visar hur vi föräldrar kör när vi lämnar barnen på skolan.

Kommentar:

Björklundavägen är en av flera in- och utfarter till bebyggelsen norr om Billdalsvägen.

24. Boende på Furuslätten 8

Anser att Väg 158 i nuvarande skick inte håller måttet. Antalet trafikanter kommer att öka väsentligt. Redan idag är det långa köer morgon och kväll. Fler bilkörfält måste

byggas och ett busskörfält från Hovås till Brottkärr måste också byggas. ”Flaskhalsen” vid Hovåsmotet i riktning mot Brottkärr måste bort.

Detaljplanen visar endast på en mindre pendelparkeringsplats (20 st. platser) samt ett parkeringshus bakom Origohuset. Flera och stora pendelparkeringar med närhet till busshållplatser måste finnas i området. Detta är en nödvändighet då trängselskatt m.m. gör att fler kommer att åka kollektivt. Många som bor i ytterkant av området har långt till en busshållplats och måste ha någonstans att ställa bilen när de skall åka kollektivt

Stadsbyggnadskontoret, Trafikverket, Trafikkontoret, Transportstyrelsen och Västtrafik måste samarbeta bättre över sina egna ansvarsområden för att skapa en hållbar helhetslösning. Tveksamt om Västtrafik kommer att klara det ökande antalet resenärer.

Hur man löser och undviker förväntade trafikproblem måste snarast redovisas på ett tydligt sätt. Fler bilkörfält på väg 158 och stora pendelparkeringsplatser är ett måste och en förutsättning för en trivsam stadsdel.

Om detaljplanen inte tar hänsyn till och inte redovisar hur trafikproblemen undviks kommer planen att överklagas.

Kommentar:

För att bidra till att uppfylla målen om ett hållbart resande krävs en bebyggelseäthet på ett fåtal knutpunkter där den fördjupade översiktsplanen anger Brottkärrsmotet som en sådan punkt. I linje med framtida inriktning mot spårtrafik bedöms denna plats också som ett lämpligt stationsläge.

Befintlig bebyggelse i området kopplas till kollektivtrafiken bland annat genom förbättrade gång- och cykelvägar, och arbetet med utveckling av pendelparkeringar pågår inom trafikkontoret

Se även kommentar yttrande 18

25. Boende på Bäckslingan 23

Anser att Så mycket bostäder och verksamheter på denna lilla yta känns helt horribelt. Ingen hänsyn har tagits till trafiken. Med all den trafik som är redan idag och som kommer att öka genom den tänkta utbyggnaden, utbyggnad inom Brottkärr på vägen ned mot Amundön dessutom i kända tal ca 200 bostäder där planer är fastställda idag och bostadsbyggande påbörjats. Längre fram finns det planer på bostäder inom Svindal m fl områden.

Det krävs en knutpunkt för alla bussar som kommer att passera rakt igenom de båda planerna. Expressbussen till Kungsbacka bör göra ett stopp vilket den inte gör idag och Buss nr 58 där tätheten måste öka efter Trängselskattens i kraftträdanden inom kort. 58:an busstopp måste samordnas med 80:an. Mycket olämpligt att ha kvar busshållplatsen för 58:an mitt för den nyligen uppförda Brottkärrsskolan och Nytt Dagis det senare dessutom med utfart från den norra planen mitt framför dess ingång.

Inget om någon pendeltrafikparkering heller, vore lämpligt att ha tillsammans med en knutpunkt för bussar. Den som finns idag är på tok för liten och kommer inte att finnas kvar efter den tänkta utbyggnaden.

Köerna på väg 158 är fruktansvärda redan idag. Alltså det bör byggas billiga bostäder i eller närmare centrum.

Det måste till en samordning mellan Trafikverket, Göteborgs kommuns trafikkontor och Västtrafik innan det kan påbörjas någon utbyggnad. Avvakta med antagande av planerna tills det finns en väl genomtänkt samordnad plan för trafiken

Kommentar:

Ett prioriterat mål i kommunen är ökat byggande av bostäder och ökat resande med kollektivtrafik. När det gäller skala och täthet så framhålls Brottkärrsmotet som den viktigaste framtida knutpunkten i utvecklingen av södra Askim. Centrumpunkten bör, enligt den fördjupade översiktsplanen ha både centrumkaraktär och hög befolkningstäthet.

Arbetet med utveckling av pendelparkeringar pågår inom trafikkontoret

Berörda riksintressen såsom väg 158 tillgodoses med avseende på trafikområde för både väg och spårbunden trafik. Planen ger möjlighet att få en fungerande sträckning söder om Hovåsmotet med 2+2 filer fram till Brottkärrsmotet och vidare söderut.

Bebyggelse inom ett kort avstånd från skola/förskola bidrar till att ökad möjlighet för gång- eller cykelanvändande till och från skolan eller förskolan. Björklundavägen är en av flera in- och utfarter till bebyggelsen norr om Billdalsvägen.

26. Boende på nya Tingstadsgatan

Anser att Trafikbulerutredningar som har genomförts visar att bullernivån ligger väldigt nära aktuella gränsvärden. Vid utbyggnaden har man att ta hänsyn till flera olika trafikflöden:

Sätter man in de i bullerutredningarna angivna värdena på fordon per dygn får man ett dygnsmedelvärde på trafikintensiteten på 10 bilar/minut genom området och 4 bilar/minut förbi Brottkärrsskolan. (se bifogade karta). Vid högtrafik är naturligtvis värdena mycket högre vilket leder till långa köer speciellt genom området men även utanför skolan. Placeringen av bostäder i omedelbar närhet till genomfartsleden ger som resultat att man återskapar samma problem som finns på högtrafikerade gator inne i centrala Göteborg.

För att i någon mån hantera problemen är det viktigt att följande åtgärder vidtas innan byggnationen i området påbörjas:

Utfarten mot Klåvavägen bör stängas och en ny utfart eventuellt öppnas mot Brottkärrsvägen. (se bifogade skiss). Det är högst olämpligt att ha en in- och utfart mitt emot Brottkärrsskolans utfart. Redan idag är det köbildning med bilar med motorerna igång som väntar på att komma in och ut från skolgården. Samtidigt rör sig gående och cyklande barn bland bilarna. Björklundavägen kommer att användas som genväg av trafikanterna. Distributionsbilar och annan yrkestrafik som använder GPS kommer också att hänvisas till Björklundavägen som närmaste väg.

Södergående ramper bör byggas vid Hovåsmotet innan den planerade utbyggnaden i Brottkärr startas. Väg 158 norrut bör byggas ut med en ytterligare en fil i vardera riktningen innan utbyggnaden i Brottkärr startas.

Kommentar:

Se kommentar yttrande 25

27. Boende på Uggleleds Byväg 31

Anser att det totala antalet planerade bostäder i områdena (Bostäder norr om Uggleled och Närcentrum vid Brottkärrsmotet) är för stort. Byggnandet bör koncentreras till Ori-gohuset. Avståndet mellan Uggleleds By och det planerade området är alldeles för kort.

Höjden på husen bör sänkas till max tre våningar. De planerade husen är alldeles för höga för att passa in i området och det är viktigt att anpassa den planerade bebyggelsen till befintlig kulturhistorisk bebyggelse i Uggedals By. Byggandet av höghus påverkar landskapet på ett negativt sätt.

Känner stor oro för påverkan av natur- och djurliv. Det är viktigt att bevara artrikedomen och risken är stor att växter och djur kan försvinna från området.

Den stora ökningen av fordon kommer att medföra trafikchaos med bidragande buller och avgaser.

Kommentar:

Brottkärsmotet framhålls som den viktigaste framtida knutpunkten i utvecklingen av södra Askim. Centrumpunkten bör, enligt den fördjupade översiktsplanen ha både centrumkaraktär och hög befolkningstäthet.

Se även kommentar yttrande 25 och 28

28. Boende på Uppstigen 106

Anser att man kan ställa sig frågande till om det är det mest hållbara att satsa på att bygga ut staden 2 mil från centrum. Bebyggelsen är ganska gles från järnbrottsmotet och in mot centrum och en förtätning där hade kanske varit bättre ur ett hållbarhetsperspektiv? Med hjälp av expropriation borde man kunna göra sig av med lagerlokaler och använda det området mer effektivt.

I planen ingår att utöka 158an med ytterligare körfält. Med detta kommer trafiken sannolikt öka och många från Brottkärr kommer säkerligen pendla med bil? Boendet ligger utom rimligt cykelpendlingsavstånd från övriga delar av staden. Vi som bor i centrum kommer vara de som tar smällen av ökad bilism.

Grönområden i stadens närhet är av stor vikt och bebyggelsen (särskilt på berget norr om uggedal) tar dessa i anspråk.

Krogabäckens värden som viktig öringlokal och som vattendrag i allmänhet bör tas än större hänsyn till. I anslutning till bäcken bör det finnas en ordentlig skyddande kantzon med träd och buskar. Detta skyddar även i viss mån från näringsläckage och tillförsel av grumlande partiklar till vattendraget. Även avrinning från asfaltsytor bör samlas upp och filtreras så att det inte rinner rakt ner i vattendraget. Att detta görs ordentligt är av yttersta vikt. ”De små stegens tyranni” kan annars leda till att ytterligare exploatering inte heller tar nog med hänsyn till bäcken.

Byggnation allt för nära bäcken är antagligen svår att riva upp i efterhand. Har ni bevis för att denna potentiellt miljöskadliga verksamhet inte kommer påverka naturvärdena och den biologiska mångfalden negativt?

Personligen anser jag att ni bör ta till stor försiktighet och förebyggande åtgärder för att undvika de risker som finns.

Vad gäller överdäckning av bäcken ifrågasätter jag val av plats med hänvisning till 6:e paragrafen i miljöbalkens 2:a kap. Torg/parkering borde kunna läggas på annan plats inom området. Och en zon kring bäcken borde kunna lämnas opåverkad.

Kommentar:

Stadsdelen har mycket gott om fri natur både längs kusten och i Sandsjöbacka. Området som tas i anspråk har ett begränsat värde på grund av att det är kringgärdat av stora vägar. Kontoret har bedömt att det allmänna intresset att skapa fler tillgängliga bostäder i flerbostadshus i närhet till kollektivtrafik och service är stort i stadsdelen.

Dagvatten ska tas omhand lokalt och renas innan det når fram till recipienten. Fördröjningsmagasin ska anläggas på kvartermark och ska säkras i bygglovprocessen. Planbestämmelserna läggs information om dagvattenhantering och på plankartan under upplysningar.

Målsättningen är att ge möjlighet för resurssnåla och tillgängliga bostäder som tillsammans med verksamheter och service stödjer utvecklingen av det stadsdelscentrum som redan är på framväxt i området. Ett prioriterat mål i kommunen är ökat byggande av bostäder och ökat resande med kollektivtrafik.

Avståndet från Brottkärrsmotet till Brunnsparken är under 14 kilometer.

Överdäckningen av Krogabäcken är minskad jämfört med utställningshandlingen

29. Boende på Hovås Hagstig

Anser att vägen upp till naturområdet Oxsjön - Sandsjöbacka reservatet går igenom vårt bostadsområde och redan nu borde Göteborgs stad förbättra för besökarna och för oss som bo längs vägen dit.

Det vore dumt att tro på minskad trafik och mindre utnyttjande av rekreationsområdet när det nya området kommer. Området är tillgängligt för både rullstolsbundna och barnvagnar och är ett naturområde som människor verkligen behöver som friskvård.

Åtgärder krävs såsom farthinder på Hovås Hagstig med max 30 km/tim. Separat cykel och gångbana, idag kör/går alla på samma väg. Helt livsfarligt i backen med svag sväng och skymd sikt. Större P-plats i skogen för besökarna.

Biltrafiken är inget som vi gläds av men vägen dit är för lång att gå för att senare orka ta en promenad i skogen, därför måste dessa åtgärder göras.

Kommentar:

Vägen upp till naturområdet ligger utanför planområdet och bedöms inte påverkas i någon stor utsträckning av tillkommande bebyggelse inom planområdet. Vad gäller parkering och cykelväg har önskemålen dessvärre inte kunnat rymmas inom detta planarbete. De förbättrade gång- och cykelvägarna inom planområdet kan medverka till att fler människor har möjlighet att ta sig till naturområdet för rekreation både gående och med cykel.

30. Boende på Oxforan 3

Anser att det behövs bullerplank mot öst längs länsväg 158 vid motet, plexiglas/plåt, min 1,5 m höjd längs med vägbanan.

Föreslår att man vidare utreder konsekvens och möjlighet att istället bygga lägre hus/kontors-/affärsfastigheter med fokus social mötesplats.

Byggnationsintentioner på privata fastigheter, exempelvis rondell, p-ytor, av- och påfart till lv158 bör tas bort ur dokumentation om ej det ska finnas med som del av föreslagen samrådsredogörelse.

Dagvattenhantering och föreslagen flytt, omdragning av bäck. Ej tillräckligt med brunnar/rör/diken för hantering av avrinning från öst vid motet, befintligt dagvattensystem syns ej med i utredning. Föreslår att man reviderar utförd dagvattenutredning, addera in befintliga brunnar och rördragning i dagvattenutredning. Eventuellt ej gräva om befintlig öppen dragning av Krogabäcken, då dagvattenutlopp ligger draget dit.

Cykel/gångvägar till/från Billdal-Lyckhem, till/från skolor, sportarenor, hav etcetera, Föreslår, mer detaljerad utredning för att säkerställa förbättrad situation för gång-/cykelvägar till/från Lyckhem-Billdal

Pendelparkering/samt parkering för besök till affärer/boende etcetera, det bör utföras en mer detaljerad studie, till vilken omfattning på parkering krävs för alla syften, och givetvis ej avgiftsbelägga en pendelparkering som exempelvis det gjorts vid Askims simhall.

Kan ej se i presenterat underlag ytor för spontan "lek" såsom utomhusaktiviteter exempelvis; basketplan, ute-bandy, minifotbollsplan, att nyttjas enkelt och gratis, spontant. Föreslår, vidare utredning för att integrera in ytor/platser för aktivitetsarealer för framtida bruk och eventuell byggnation, det finns gott om exempel på detta runtom i Sverige.

Kommentar:

Bullerbegränsningar av trafikbuller på väg 158 studeras separat i samband med framtida om- och utbyggnader av Säröleden, väg 158.

När det gäller skala och täthet så framhålls Brottkärrsmotet som den viktigaste framtida knutpunkten i utvecklingen av södra Askim. Centrumpunkten bör, enligt den fördjupade översiktsplanen ha både centrumkaraktär och hög befolkningstäthet. Tillkommande bebyggelse i den fördjupade översiktsplanens nya bebyggelseområden föreslås få två till fyra våningar, högre hus föreslås i centrumpunkterna och i enskilda lägen. Planområdet är utpekat som en möjlig centrumpunkt.

Trafikområde öster om väg 158 har inte funnits med på vare sig plankartan i samråds-skedet eller på plankartan i utställningsskedet.

Dagvatten ska tas omhand lokalt och renas innan det når fram till recipienten. Fördröjningsmagasin ska anläggas på kvartermark och ska säkras i bygglovprocessen.

I planbestämmelserna läggs information om dagvattenhantering och på plankartan under upplysningar.

Befintlig bebyggelse i området kopplas till kollektivtrafiken bland annat genom förbättrade gång- och cykelvägar, och arbetet med utveckling av pendelparkeringar pågår inom trafikkontoret.

Stadsdelen har mycket gott om fri natur både längs kusten och i Sandsjöbacka. Området som tas i anspråk har ett begränsat värde på grund av att det är kringgärdat av stora vägar.

31. Boende på Brännemysten 23 A

Anser att det blir mycket bra. Som närboende ser jag att hela området kommer bli mycket mer attraktivt och erbjuda mer service. Föreslår att man förbereder den nya gångvägen söder om det nya parkeringshuset att göras om till bilväg. Då finns framtida alternativ kapacitet för att avlasta en del av Billdalsvägen från trafik som skall upp på berget. Hela området blir mer flexibelt.

Kommentar:

Noteras.

32. Boende på Gamla Brottkärrsvägen71

Anser att Exploateringen är för stor! Det är för många bostäder i förhållande till ytan. Det kommer bli trångt om parkeringar, trångt mellan husen med insyn som följd, för få skol- och förskoleplatser och för mycket trafik eftersom att absoluta merparten av flerhushållen som flyttar utanför Göteborg har minst en bil.

Bebyggelsehöjden är för hög. Planen kommer inte lyckas med integrationen utan istället öka segregationen i området genom att låta bygga avvikande byggnader på en mycket avgränsad yta. Det blir ett gettoliknande område som särskiljs det omkringliggande lågt bebyggda områdena som kommer öka sin attraktionskraft ännu mer.

Närliggande service och handel kommer inte fungera i praktiken utan bra möjligheter att parkera bilen. Om det inte är smidigt att ta bilen så åker människorna någon annan stans för sina inköp för det finns ingen som går till affären och bär hem sina inköp. Planens ide om att den närliggande servicen kommer minska trafiken i området är således ett utopiskt snesteg.

Att 500 nya bostäder med ökad trafik och avrinning inte skulle påverka djur- och växtliv i Krogabäcken förefaller högst otroligt.

Det har tagits för liten hänsyn till barn och ungdomar. Här krävs riktiga tag med ordentliga lekplatser för de små barnfamiljerna och utbyggnad av sporthallarna i området för de större.

Husen verkar inte bli mer moderna än de absoluta energikraven från Göteborgs kommun. Här borde det ställas höga krav på energisnålhet.

Undertecknad vill inte vara negativ men ser inte att projektet kommer bli lyckat i sin nuvarande form. Sammanfattningsvis. Planera väsentligt färre bostäder i bebyggelse som är max tre våningar. Ta hänsyn till kringliggande vattendrag och människors behov, inte exploatörernas vinstintressen eller Göteborgs kommuns pinsamt trängda bostadsbehov så kommer "Nya Hovås" bli lyckat för alla parter.

Kommentar:

Beträffande skala och täthet, se yttrande 30

Behovet av förskola och skola bedöms av stadsdelsnämnden och lokalsekretariatet.

Planen uppfyller de önskemål som inkommit från dessa remissinstanser.

Parkeringsytan vid service bedöms vara tillräcklig. En viktig målsättning i kommunen är ett minskat resande där ett tätt byggande vid knutpunkter kan bidra till kortare avstånd till service och kollektivtrafik

Dagvatten ska tas omhand lokalt och renas innan det når fram till recipienten. Fördröjningsmagasin ska anläggas på kvartersmark och ska säkras i bygglovprocessen.

Stadsdelen har mycket gott om fri natur både längs kusten och i Sandsjöbacka. Området som tas i anspråk har ett begränsat värde på grund av att det är kringgärdat av stora vägar I planen kan man ej styra energikrav. Detta görs genom BBR, Bostadsbyggnadsreglerna, och hanteras i bygglovskedet.

33. Boende på Gamla Brottkärrsvägen71

Anser att ...

Kommentar:

Denna synpunkt skiljer sig något i ordval i två meningar, jämfört med yttrande 32. I sak ingen skillnad.

...Titta på passivhusen i Vallda som verkligen är moderna (och framåt i tiden).

...Göteborgs kommuns (pinsamt trängda) vilja att maximera antalet bostäder per yta så kommer...

34. Boende på Gamla Brottkärrsvägen71

Anser att ...

Kommentar:

Identiskt innehåll jämfört med yttrande 32.

35. Boende på södra Särövägen 37

Anser att de efter genomgång av planhandlingar och samrådsredogörelse kan vi konstatera att inget väsentligt har förändrats beträffande dagvattenhanteringen sedan vårt yttrande 2012-03-19 (45 sidor inklusive bilagor) och vi hänvisar därför till det, i sin helhet, eftersom det fortfarande är helt relevant.

Vi kan konstatera att det av handlingarna framgår att man är överens om att framtida maximala utgående flöden från området inte får överstiga befintliga flöden. Vidare kan vi konstatera att utredaren inte kan garantera att flödet inte ökar vilket bl.a. framgår av nedanstående utdrag ur utredningen (Norconsult 2009-10-13 sid. 14).

"Det bör poängteras att den totala avrinningen från området kommer att öka till följd av att möjligheten till infiltration minskar vid exploatering. Om utjämningsvolym dimensioneras enligt ovan fås en begränsning av det maximala utgående flödet. Dock beaktas inte att det maximala flödet kan vara under en längre tidsperiod än vid befintliga förhållanden, vilket kan ha påverkan nedströms planområdet. Detta påverkar särskilt om det redan i dagsläget sker översvämningar nedströms, då översvämningarna kan komma att bestå under en längre varaktighet"

Flera instanser i handlingarna är positiva till projektet med reservation för att Krogabäckens flöde inte får ökas och föreslår samtidigt som man hävdar att dagvattenhanteringen skall utföras enligt dagvattenutredningen. Det fram går inte av dagvattenutredningen på vilket sätt och med vilka mätmetoder man skall säkerställa att flödet inte ökar. Man beskriver däremot svårigheterna med lokal infiltration beroende på tunna jordlager på berg och stora områden av tät lera.

Undertecknade fastighetsägare finner att de föreslagna åtgärderna inte garanterar att flödet till bäcken inte ökar. Ett ökat vattenflöde från planområdet innebär att översvämningarna nedströms kommer att eskalera, och det kan vi inte acceptera.

Bäcken måste återställs i sitt ursprungliga skick mellan Säröbanans gamla banvall och havet och övriga hinder för vattenflödet måste undanröjas. (För detaljerad information se yttrandet från 2012-03-19)

Kommentar:

Noterat. Dagvattenhantering inom planområdet ska grunda sig på dagvattenutredningen. Frågan om dagvattenhantering är mycket viktig i denna detaljplan såsom i alla detaljplaner som har Krogabäcken som recipient. Kontoret har arbetat med att säkra dagvattenhanteringen inom området för framtiden och ställer höga krav på både fördröjning och rening av dagvatten. Dagvatten från planområdet ska fördröjas så att befintligt maximalt utgående flöde ej överskrids vid ett 10-årsregn med 10 minuters varaktighet.

Ett arbete med att hitta orsaker till översvänningsproblematiken i Krogabäcken pågår hos Göteborg Vatten, Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret. Syftet med utredningen är att hitta sätt att åtgärda dessa problem.

36. Fortum lokalnät

Med hänvisning till översända handlingar i rubricerat ärende, får vi meddela följande. Inom planområdet finns befintliga jordkabelledningar för högspänning, 10 kV samt jordkabelledningar och luftledningar för lågspänning 0,4kV. Det finns också en

nätstation (transformatorstation) i planområdets nordöstra del. Dessutom finns det en kundägd nätstation i Origohuset.

Om de befintliga ledningarna eller nätstationen måste flyttas eller ändras tillfälligt i samband med ut- eller ombyggnad inom området, får den som begär ombyggnad eller ändring stå för dessa kostnader.

Beroende på utformning av området och elbehovet inom området, måste nya nätstationer (transformatorstationer) 10/0.4 kV placeras inom planområdet E-området för nätstation i planområdets nordöstra del, medför flyttning av befintlig nätstation.

För att klara en ändamålsenlig elektrifiering av planområdet, önskas ytterligare 1 st E-område för nya transformatorstationer enligt föreslagen placering i bifogad kopia av detaljplanen. Om kunder som är anslutna till eller planeras anslutas till den kundägda nätstationen i Origohuset skall bli lågspänningskunder kommer det att påverka vårt behov av nätstationer och således också E-områden för dessa.

Minsta horisontella avståndet mellan nätstation och närmaste byggnadsdel får ej understiga 5 meter. Hänsyn måste tas till detta vid placering av E-områden för nätstationer.

På E-områden skall finnas plats för nätstationer med måtten 3,0 x 4,7 meter.

Vi emotser antagen detaljplan när sådan har upprättats.

För övrigt har vi inte något att erinra mot det upprättade planförslaget

Kommentar:

I genomförandebeskrivningen kommer att anges att avtal mellan exploitörerna och Fortum ska skrivas, där exploitörerna bekostar ersättning av befintliga kablar och nätstationer med nya i nytt läge.

Fortum önskar även ytterligare ett läge för ny nätstation i planens sydvästra del.

37. Fortum distribution

Anser att Fortum Distribution AB (nedan kallad Fortum) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter angående vår 40kV-kabel som går genom planområdet Ni har fått in yttrande tidigare angående vårt 40kV-och 0,4kV-nät som berörs i detaljplanen.

Inom detaljplanen har Fortum en 40kV -kabel som går genom området. Kabeln är tryggad genom ledningsrätt 40kV-kabeln går mellan Billdal och Hovås och är en viktig förbindelse i vårt regionnät (se bifogad karta).

De synpunkter som Fortum lämnat vid samrådet står fortfarande fast och måste beaktas. I Samrådsredogörelsen under inkomna synpunkter från Fortum står det att "Fortum Distribution AB kräver en flytt av 40kV-kabel". Fortum kräver inte någon flytt av kabeln, för Fortums del kan den ligga kvar där den är.

I Plankartan finns inget u-område inlagt längs kabelns befintliga sträckning. Så länge inte överenskommelse skriftligen träffats mellan Fortum och Göteborgs kommun/exploatören ska ledningsgatan vara redovisad i plankartan med egenskapsgräns för underjordiska ledningar. I plankartan ska det även framgå i text att marken inte får bebyggas så länge kabeln behåller befintlig sträckning, om en flytt krävs av kommunen/exploatören skall byggförbudet upphävas först när en ny 40kV-kabeln med ny

sträckning genom detaljplanen blivit spänningssatt I plankartan ska den befintliga 40kV-kabeln markeras med ett 6 m brett U-område för att ge åtkomst vid felavhjälpning m.m.

I Genomförandebeskrivningen under Ledningsägare och exploatör står "Innan detaljplanen antas bör avtal avseende omläggning av ledningar tecknas mellan respektive ledningsägare och exploatör..." I beskrivningen ska bör bytas ut mot ska.

I Genomförandebeskrivningen under Ledningsrätt står "Avtal avseende omläggning av ledningar bör tecknas mellan ledningsägaren och exploatören..." Även här ska bör bytas ut mot ska. I genomförandebeskrivningen ska tydligt framgå att marken tillhörande ledningsrätten inte får bebyggas så länge kabeln behåller befintlig sträckning. Om en flytt krävs av kommunen/exploatören skall byggförbudet upphävas först när en ny 40kV-kabeln med ny sträckning genom detaljplanen blivit spänningssatt.

Om en flytt av kabeln kommer att bli aktuell för planens genomförande bekostas denna av exploatören/kommunen.

En eventuell flytt av 40kV-kabeln förutsätter att Fortum får alla tillstånd som krävs såsom markåtkomst med egenskapsgräns säkerställd i detaljplanen, ny beviljad koncession vilken beslutas av Energimarknadsinspektionen samt ledningsrätt i den nya sträckningen. Detta förfarande kan ta 2-3 år efter det att överenskommelsen är klar mellan exploatör/kommun till dess att en ny 40kV-kabel är i drift.

Så länge en överenskommelse inte skriftligen träffats mellan Göteborgs stad och Fortum och fram till dess att en ombyggnad är utförd och den nya ledningen tagits i drift, yrkar Fortum att befintlig ledningsgata för 40kV-kabeln redovisas som U-område. Avtal om eventuella åtgärder och finansiering skall vara klart innan detaljplanen är fastställd.

Kommentar:

Fortum har idag en ledningsrätt för en 40 kV-kabel genom planområdet. I genomförandebeskrivningen kommer att anges att avtal mellan exploatörerna och Fortum ska skrivas, där exploatörerna bekostar ny kabel i nytt läge.

38. Företrädare för Hembygdsföreningen i Askim, Naturvårdssektionen

Anser att Krogabäcken är känslig för hydrologiska förändringar och föroreningsbelastning och de ingrepp som planeras genomföras i och intill bäcken inom planområdet är omfattande och bäcken kommer till stora delar att förlora sina värden för fisk och andra vattenlevande organismer. Vidare medför utbyggnaden att riskerna för kontaminering av dagvatten från trafik och verksamheter ökar.

Vi ställer oss frågande till argumentet att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse. Klimatförändringarna kräver utökad planering och konsekvensanalys av översvämningsrisker och åtgärder för att begränsa negativ påverkan i vattendraget. Presentationen om hur man praktiskt skall lösa dagvattnet är otillräcklig. Vi efterfrågar även kontrollprogram för att kontinuerligt mäta påverkan i vattendraget redan från byggstart. Krogabäcken rinner ut i Bildals skärgård som är känslig recipient med höga naturvärden. Detta ställer särskilda krav på både lokal rening och flödesutjämning.

Störningar i form av buller från trafiken ligger, enligt utredningen på kommunens re-

kommendation på 55 dB, med c:a 28 000 fordon. På de hus som ligger ytterst och närmast trafiken där bullret redan når 56 dB alltså över kommunens gräns. Det blir omöjligt att klara gränsen när trafiken beräknas stiga till 40 000 fordon/dygn. Trafiksituationen är vid högtrafik morgon och eftermiddag redan mycket ansträngd.

Tidigare mätningar har visat att området kring vägarna i Askim har höga partikelhalter. Vid planering av daghem i området bör detta särskilt beaktas då biltrafik kring skolor och daghem bör minimeras

Kommentar:

Krogabäcken och dess flöden behandlas i en separat utredning gällande vattenverksamhet. Särskild bullerutredning för området detaljplanen anger att bullervärdena ligger inom gränsvärden för Göteborgs kommun. Bostäder måste utföras med tyst sida. Luftkvaliteten i området idag är mycket god (miljöförvaltningen). Utvecklingen av ett nytt stadsdelscentrum och kollektivknutpunkt kommer att minska och förkorta resorna regionalt. Ambitionen är ett ökat kollektivtrafikresande. Det finns ingen risk att miljö kvalitetsnormer överskrids av exploateringen.

39. Skrivelse med 35 namnunderskrifter, med gatuadress för varje namn.

Anser att Alla bostadsområden från Askims Stationsväg till Brottkärrsmotet är svårt bullerstörda av trafiken på väg 158.

Särskilt svåra är förhållandena vid området Lövviksvägen som ligger alldeles intill både Klåvavägen och väg 158. Kommunen och Trafikverket har inga planer på bullerskyddsåtgärder söder om Hovåsmotet eller för övriga berörda områden. Vår uppfattning är att planen inte ska antas innan en kraftfull bullerdämpning vidtagits längs väg 158 för berörda områden fram till Brottkärrsmotet.

Namnunderskrifter med angivande av gatuadress för varje namn.

Lövviksvägen, Hovås Vassgång, Lilla Hovåsvägen, Granlidsvägen, Hovås Sandkulleväg

Kommentar:

I genomförandebeskrivningen anges att Säröleden, väg 158, ska breddas med ett körfält mellan Hovåsmotet och Brottkärrsmotet. I detta arbete ingår även att se över och komplettera bullerskyddet väster om Säröleden på sträckan.

40. Skrivelse utan angiven adress

Påpekar att Fiskeriverket inte finns längre. Havs- och vattenmyndigheten har tagit över Fiskeriverkets uppgifter. Undrar även vilka kontaktpersoner som finns på Havs- och Vattenmyndigheten respektive Naturvårdsverket.

Kommentar:

Noterat

41. Skrivelse utan angiven adress

Saknar en lista på fastigheter som ska utnyttjas för allmän plats och i förekommande fall lösas in av kommunen i fråga, eller annan information om dessa.

Kommentar:

I Genomförandebeskrivningen på sidan två finns en text gällande inlösen och allmän plats.

42. Fiskevårdsnätverket

Krogabäcken är av Länsintresse med avseende på havsvandrande öring. Idag finns havsöringen på hela sträckan, ända upp till fallet ovan Lyckhem och måste kunna garanteras för att nå målet för Levande Sjöar och Vattendrag.

Kantzon – lekplatser. Förslags vis planteras träd och buskar på hela sträckan, med en bredd av minst 10m, på var sida. Detta förstärker också kanterna. Man kan blanda trädslag med till exempel al, pil, nypon, fläder med mera. Vi vill också att man ritar in lekplatser med lekgrus var 20-e meter i detaljplan. Även större sten ska finnas med i plan, för ökad variation och ge ynglen fler stånd- uppväxtplatser. Saknas en bra kantzon på sträckan, ska den betraktas som icke uppväxtplats för öring och ska då kompenseras med ytterligare motsvarande åtgärder för att nå målen.

Det är mycket olyckligt, rentav felaktigt att offra en del av bäcken för ett planerat torg/parkeringsdäck. Det absolut viktigaste när det gäller eventuell ny kulvertering är att kunna garantera fortsatt fiskvandring. Vi som en av representanterna för fiskevården i Göteborg vill medverka vid slutbesiktning av det modifierade vattendraget

Förslag på kompensationsåtgärder

Dämnet och fisktrappan i Billdals park.

Vid de kraftiga höstregnen 2011 uppmärksammades att dämnet tagit mycket skada. Dammen fyller idag inte någon funktion och fisktrappan är ett allvarligt vandringshinder. Den fungerar dåligt vid höga och låga flöden. Istället för att reparera dammväggen och fisktrappan ytterligare, önskar vi som compensation, att man tar bort dammväggen i mitten av dämnet, och därmed återställer bäcken till sitt naturliga läge. Fisktrappan monteras ner. Sidorna av damm väggen kan stå kvar, med en funktionell gång träbro mellan dammväggarna. Nivåskillnaderna kan tas upp naturligt med hjälp av sten.

Kommentar:

Se yttrande 3 och 11.

43. Älvräddarnas samarbetsorganisation

Älvräddarnas samarbetsorganisation anger i sitt yttrande att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Sökande måste komplettera sin ansökan med en MKB som visar att verksamheten ser till att verksamheten inte bidrar till att miljökvalitetsnormerna för år 2021 ej uppnås.

Sökande måste visa att man följer icke-försämringskravet i EU:s vattendirektiv.

Underlaget fokuserar inte på bäckens produktionsvärde som leklokal för havsöring och ingen hänsyn till den biologiska mångfalden har tagits i underlaget.

Vi föreslår att den övertäckta delen av bäcken som har en naturlig dragning öppnas och avsätter plats för vegetation som kan fungera som en buffertzona mot föroreningar, dagvatten, översvämning, övergödning etc.

Kompensationsåtgärder bör utföras där de har mest effekt. Därför anser vi att dammen bör tas bort och en naturlig bäckfåra bör återställas.

Årlig ersättning bör utgå för att kompensera det årliga bortfallet av smolt. Dessa pengar ska öronmärkas till fiskevård först och främst till bäcken i fråga. I andra hand till närliggande vattendrag.

Bäckens möjlighet att ta emot vatten bör ökas med tanke på att det redan idag finns problem med översvämningar och det faktum att framtidens ökande nederbördsmängder kommer försvåra dessa problem. Mer vegetation längs bäcken och buffertzoner är en del av lösningen.

Kommentar:

Se yttrande 3 och 11.

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att plangränsen vid väg 158 flyttats något mot väster för att säkerställa utrymme för framtida utbyggnad, rampen vid Origo-huset/Krogabäcken har vridits nittio grader vilket medför att bäckens öppenytta har ökat och ett u-område för befintlig ledningsrätt har tillkommit. Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny utställning.

Åsa Swan
Planchef

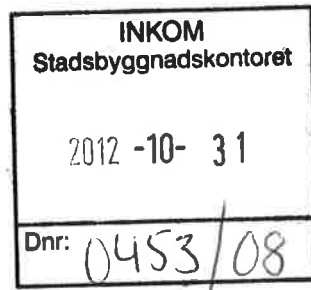
Per Osvalds
Planarkitekt



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Karin Slättberg
Bitr länsarkitekt
010-22 44 791

karin.slattberg@lansstyrelsen.se



YTTRANDE
2012-10-29

Diarienummer
402-30301-2012

Sida
1(5)

Gbg F 2442

Göteborgs Stad
Byggnadsnämnden
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

Yttrande över detaljplan för Närcentrum vid Brottkärrsmotet i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Utställningshandlingar daterade september 2012 för yttrande enligt 5 kap 23 § plan- och bygglagen (PBL 1987:10)

Bedömning enligt 12 kap 1 § PBL

Länstyrelsen har med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL kvarstående erinringar. Planens utformning behöver därför ses över med hänsyn till riksintresse för kommunikationer (väg 158), hälsa- och säkerhetsfaktorer (buller, översvämningrisk, geoteknik) samt dokumenterade naturvärden på land och i vatten (Krogabäcken, strandskydd). Det kan ännu inte uteslutas att planen kan komma att prövas av Länstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Väg 158, av riksintresse för kommunikationer

Planen förhållande till riksintresse för kommunikationer kommenterades redan i samrådsyttrandet daterat 2012 05 09. Länstyrelsen har i utställningsskedet erhållit synpunkter från Trafikverket, daterade 2012 10 19, vilka även har skickats direkt till kommunen. Planen innebär att av- och påfart på den västra sidan av väg 158 flyttas närmare vägen. Av Trafikverkets yttrande framgår att en förutsättning för en flytt av av- och påfartsramperna är att en utbyggnad till fyra körfält såväl söder som norr om Brottkärrsmotet kan säkerställas. Utöver detta skall utrymme för en avfart norrifrån samt påfartsramp söderut kunna säkerställas. Vägområdet skall enligt Trafikverkets önskemål ligga utanför planlagt område eller ges användningen "Genomfart" på plankartan. Detta gäller även av- och påfartsramperna. Trafikverket pekar också på att en åtgärdsvalsstudie följt av vägplan sannolikt behövs för att möjliggöra en ombyggnad av Brottkärrsmotet. Trafikverket anger också att man saknar möjligheter att bekosta ombyggnad av motet.

Av planen framgår också att ett framtida betydande tillskott av bostäder med trafikökning på Säröleden som följd, kan erfordra ytterligare ett södergående körfält mellan Hovåsmotet och Brottkärrsmotet. I planbeskrivningen sägs att trafiksituationen på leden inte skall försämrats av den trafik som de nya bostäderna genererar. Av genomförandebeskrivningen framgår att denna åtgärd måste bekostas av Trafikverket i samfinansiering med exploatörerna. Trafikverket är dock tydlig i sitt yttrande med att inte heller denna åtgärd är finansierad.

Trafikverket har också framfört synpunkter om bullerstörningar (har bäring på influensområdet från vägen och i förlängningen vägens funktion) och möjligheter till uppförande av bullerskydd.

Trafikverket sammanfattar sina synpunkter i sex punkter med bäring på säkerställande av mark för framtida utbyggnad av vägen, finansieringsfrågor för nödvändiga utbyggnadsåtgärder, uppförande av bullerskydd nära vägen som kan påverka dess funktion samt vägens influensområde (också en del av riksintresset).

För att riksintresset skall kunna anses vara tillgodosett; för att vägens funktion nu och i framtiden skall kunna anses säkerställd, så ställer sig Länsstyrelsen bakom Trafikverkets synpunkter enligt ovan och anser att dessa frågor måste klaras ut innan planen antas.

Buller

Länsstyrelsen pekade i samrådet på brister i planeringsunderlaget gällande beräkning av bullerstörningar för den nya bebyggelsen. Dessa synpunkter kvarstår i allt väsentligt. Det saknas fortfarande en sammanfattande bullerutredning för hela området. De olika dokumenten gör det svårt att få en samlad bild av situationen. Underlaget måste överensstämma med den bebyggelse som man planerar för i utställningshandlingen samt de trafikflöden som nuvarande planförslag leder till. Länsstyrelsen efterlyser fortfarande redovisning av bullernivåer för de olika våningsplanen. Hur bullersituationen blir för den skola/förskola, som planeras i norra delen av området måste också redovisas. Det måste också framgå vilken trafikprognos som ligger till grund för beräkningarna. I detta avseende hänvisas till Trafikverkets yttrande 2012 10 19.

Länsstyrelsen uttryckte i samrådet att detta kan accepteras som ett avstegsläge, under förutsättning att bullernivåerna på den "bullriga" trafiksidan inte överskrider 60 dBA. Denna synpunkt kvarstår i utställningsskedet. Planen anger nu att nivåerna vid fasaderna mot Billdalsvägen kommer att ligga närmare 65 dBA. Planen måste på ett utförligare sätt redovisa vilka förbättringsmöjligheter som föreligger och konsekvenser av olika åtgärder. Har det t ex någon betydelse att tillfarten till affärerna vid Origohuset nu förlagts närmare väg 158, så att den trafik som kommer därifrån inte behöver passera flerbostadshuset utmed Billdalsvägen? Att uppförande av bullerskydd längs väg 158 är möjligt måste vidare diskuteras med Trafikverket, se TrV yttrande 2012 10 19.

Frågan om planens utformning kontra bullerstörningar har diskuterats på muntligt samråd med kommunen vid LARK-möte 2012 05 25, då Länsstyrelsen bl a framförde ett önskemål om att beskriva störningssituationen vid olika hastigheter och att man bör gå vidare med ett resonemang angående buller som inte endast handlar om större eller mindre avstånd mellan fasader eller flytt av väg. Länsstyrelsen finner att alla tänkbara möjligheter inte av-

speglar sig i den nu utställda planen, och anser att fortsatt arbete bör ske i frågan.

Geoteknik, risk för olyckor, översvämning och erosion

Geoteknik: Länsstyrelsen har inhämtat synpunkter från Statens geotekniska institut, se bifogat yttrande daterat 2012 10 15. Av yttrandet framgår att såväl geotekniskt underlag som detaljplan behöver kompletteras för att de geotekniska aspekterna skall anses vara beaktade i tillräcklig utsträckning. Oklarheter föreligger bl a om planerade förändringars påverkan på stabiliteten i området, vilka åtgärder som är nödvändiga och skall genomföras samt hur dessa säkerställs. Länsstyrelsen ställer sig bakom institutets synpunkter och hänvisar till yttrandet 2012 10 15 i sin helhet.

Synpunkten från samrådet kvarstår också om att ingrepp i Krogabäcken måste relateras till och konsekvensbeskrivas i förhållande till bäckens naturvärden. Stabilitetshöjande åtgärder som krävs i och i anslutning till bäcken kan medföra en omfattande miljöpåverkan. Se vidare under rubriken *Prövning enligt annan lagstiftning än PBL*.

Översvämningsrisker: Det framgår av handlingarna att Krogabäckens i perioder har översvämningsproblem. Därför har man tidigare konstaterat att det är viktigt att planerat område inte får bäckens flöde att öka. Plane hänvisar till genomförd dagvattenutredning.

I dagvattenutredningen har man räknat på framtida dagvattenflöden, men bara med skillnaden att området kommer att vara exploaterat. Någon hänsyn till ett i framtiden blötare klimat med ökad nederbörd nämns dock inte.

I planbeskrivningen sägs vidare att ”Sannolikt behöver det göras en större insats för att komma tillrätta med de problem som råder vid de södra delarna av Krogabäcken idag. Öppningen under Säröbanan och sträckan strax väster om Säröbanan klarar inte de flöden som uppstår vid vissa tillfällen och det skapas en fördämning här med översvämningar i området som följd.”

Länsstyrelsen vill i sammanhanget fråga hur detta skall ske och efterlyser en beskrivning av hur planområdet och den planerade bebyggelsen skulle komma att påverkas av en situation med höga flöden i Krogabäcken. Hur påverkas området t ex av ett kraftigt skyfall om inget ytterligare görs för att hantera översvämningsproblematiken som redan finns idag ?

När eventuella kompletteringar av underlaget har gjorts anpassat till nederbörd vid ett förändrat klimat, kan planen behöva ses över så att det som föreslås som åtgärder i dagvattenutredningen inte är omöjligt att genomföra. Detta bör även beröras i beskrivning av planens konsekvenser.

Prövning enligt annan lagstiftning än PBL

Prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap MB

Krogabäckens utformning inom det tänkta planområdet ska fastställas genom prövning enligt 11 kap miljöbalken, vattenverksamhet. Länsstyrelsen pekade i samrådsyttrandet på bäckens höga naturvärden, som kräver hänsyn vid utformningen av planförslaget.

Planens utformning kan därför behöva anpassas ytterligare utifrån vad som framkommer i nämnda prövning. Ett tillstånd enligt miljöbalken är vidare en nödvändig förutsättning för planens genomförande. Länsstyrelsen bedömer därför att prövning enligt miljöbalken bör föregå vidare arbete med detaljplanen.

Om kommunen trots detta väljer att gå vidare med planarbetet, vill Länsstyrelsen understryka följande:

- Den i planbeskrivningen föreslagna utformningen av Krogabäcken är mycket svår att följa. Om man jämför illustrationsritning Flla 5171 med figur 1 på sidan 23 är det inte tydligt vad som är kulverterat idag och vad man planerar att "nykulvertera".
- I figur 1 sid 23 finns angivet "möjlighet till öppning eller ljusbrunn". På sid 22 sista raden anges att "möjlighet finns att där skapa en ny skyddad leklokal och uppväxtmiljö". Hur skall detta säkerställas? Även detta är ett skäl till att planarbetet bör avvakta tillstånd till vattenverksamhet.
- Dagvattenhantering behöver som framgår under rubriken *Geoteknik, risk för olyckor, översvämning och erosion* relateras till konsekvenser av ökande flöden i Krogabäcken. Även risk för tillflöde av förorenat vatten från planområdet behöver beaktas. Såväl ökat flöde som kemiska förändringar i vattnet kan påverka biologin i bäcken på ett negativt sätt. Detta behöver behandlas i beskrivning av planens konsekvenser.

Strandskydd

Jämfört med samrådet, har planförslaget reviderats så att ingreppen i område som kommer att omfattas av strandskydd har minskats, vilket är positivt. Dock kvarstår byggnader, som ligger nära bäcken och kan ha indirekt påverkan på flora och fauna genom geotekniska åtgärder, beskuggning etc.

Länsstyrelsen hävdar fortsättningsvis att ytan inte kan anses vara ianspråkstagen mark. Mot bakgrund av bl a bäckmiljöns höga naturvärden, måste särskilda skäl som motiverar just denna utformning av planen presenteras.

Fornlämningar

Beslut om borttagande av fornlämning har fattats enligt lagen om Kulturminnen mm. Undersökning kommer att äga rum efter det att planen har vunnit laga kraft.

Synpunkter i övrigt på det utställda förslaget

Kollektivtrafik

Länsstyrelsen har sedan yttrande över fördjupning av översiktsplanen för Södra Askim pekat på vikten av att skapa förutsättningar för ett hållbart resande som förutsättning för ökad bebyggelse i området. Frågan behandlades även i samrådsyttrandet. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen fortsätter diskussionen med Västrafik om framtida linjestreckning och trafikering i och till/från området för att detta skall kunna förverkligas. Länsstyrelsen hänvisar även till Trafikverkets yttrande 2012 10 19, som bl a pekar på vikten av en expressbusshållplats vid väg 158. I sammanhanget bör också behovet av säkra, trygga pendelparkeringar uppmärksammas som en viktig förutsättning för att öka det kollektiva resandet. Då detta även innebär anspråk på ytor, är detta något som måste beaktas i fortsatt planering.

Beredning

Detta ärende har beslutats av Peter Nordström efter föredragning av Karin Slättberg. I beredning av ärendet har Lotta Sahlin-Skoog, Miljöskyddsenheten, Patrik Jansson, Enheten för skydd och säkerhet, Teresia Holmberg, Naturvårdsenheten samt Elisabet Hermansson, Vattenvårdsenheten deltagit. Övriga berörda statliga företrädare har getts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget vid Länsstyrelsens beredning för samhällsbyggnadsärenden 18 oktober 2012. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning.



Karin Slättberg



Peter Nordström

Bilagor:

Yttrande till Göteborgs Stad från Trafikverket daterat 2012 10 19

Yttrande till Länsstyrelsen från Statens geotekniska institut 2012 10 15

Kopia (utan bilagor) till:

Trafikverket, Göteborg
SGI

Länsstyrelsen/
Miljöskyddsenheten
Enheten för skydd och säkerhet
Naturvårdsenheten
Vattenvårdsenheten
Kulturmiljöenheten
Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditjonslista



Datum
2012-10-15

Beteckning
5.2-1202-0138

Ert datum

Er beteckning

Vår referens / Regionkontor Göteborg
AnnLouise Elliot

Länsstyrelsen Västra Götalands län
Samhällsbyggnadsenheten

Detaljplan för Närcentrum vid Brottkärrsmotet, Askim

Yttrande över utställningshandling daterad september 2012

Statens geotekniska institut (SGI) har av Länsstyrelsen Västra Götalands län erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor som t.ex. risker för naturolyckor som omfattar ras och skred. SGI har tidigare lämnat yttrande över samrådshandling, daterad 2012-03-13.

Underlag:

- Plan- och genomförandebeskrivning samt illustrations-, grund- och plankarta. Upprättade av Göteborg Stad, Stadsbyggnadskontoret, daterade 2012-01-17.
- Geoteknisk utredning för detaljplan. PM Geoteknik. Upprättad av Sweco, daterade 2011-10-14 (uppdagsnummer 2305 447 - 002).

SGIs ställningstagande:

Till det geotekniska underlaget har nu den tidigare geotekniska utredning (GF Konsult 2007) bilagts som omfattar den södra delen av Krogabäcken, vilken SGI tidigare inte har tagit del av.

I planhandlingen konstateras att förekommande slänter är stabila och att det inte är aktuellt med några stabilitetshöjande åtgärder. Beräkningar i det geotekniska PMet visar att stabiliteten är tillfredställande för befintliga förhållanden med obelastade slänter, undantaget i den västra delen där säkerheten är något låg i odränerad analys (sektion A).

Idag är enligt handlingarna Krogabäckens totala längd genom planområdet ca 450 var av den är kulverterad på ca 35% av sträckan. Det framgår att förändringar planeras, men SGI kan inte se i detalj hur dessa ska utföras och eventuell påverkan på stabiliteten i området. Det är inte heller helt tydligt att det geotekniska PM:ets förutsättningar följer de illustrationsförslag som finns nu med avseende på bäckens placering och nivåer i förhållande till kvartersmark etc. Detaljplanens utbyggnadsmöjligheter med hänsyn till angiven kvartersmark/byggrätt styrs av de geotekniska förutsättningarna där det har förutsatts att kvartersmark schaktas av (källarplan) för att stabiliteten ska vara säkerställd för planerad markanvändning. Att åtgärderna genomförs har inte säkerställts t ex genom planbestämmelser vilket vi anser nödvändigt.

Vi delar bedömningen att vid avschaktning kommer tillfredställande stabilitet att erhållas i lägen för byggnader med källare, men kan inte med erhållet underlag se att stabiliteten är säkerställd vid sidan om byggnader och parkmark etc.

Enligt tidigare geoteknisk utredning erfordrades tex på södra sidan en lastbegränsning om 10 kPa.

SGI kan inte heller se att erosionsfrågan, vilket tidigare påtalats, i Krogabäcken har behandlats med hänsyn taget till klimatförändringar och den påverkan det på sikt kan medföra på erosionen för att inte

Statens geotekniska institut

Huvudkontor

Besöksadress: Olaus Magnus väg 35
581 93 LINKÖPING
Tel 013-20 18 00
Fax 013-20 19 14

Regionkontor Göteborg

Besöksadress: Hugo Grauers gata 5B
Postadress: 412 96 GÖTEBORG
Tel 031-778 65 60
Fax 031-778 59 40

Bankgiro 5211-0053
Plusgiro 18 30 64-5
Org nr 20 21 00-0712
E-post sgi@swedgeo.se



Datum
2012-10-15

Beteckning
5.2-1202-0138

säkerheten ska försämrats med tiden. Om erosionsskydd är nödvändigt ur säkerhetsaspekt anser vi att detta ska vara säkerställt i planen.

I tidigare utredning (GF 2007) lyfts även fram att förhållandena är sådana att förhöjda portryck kan innebära att säkerheten sjunker, men det finns nu inte ngn känslighetsanalys, eller långtidsprognos av portryck, utförd som visar vad det innebär för stabiliteten för planerad markanvändning.

Planbeskrivningen tar upp att ny besiktning bör utföras efter eventuellt sprängningsarbete. SGI anser att det bör vara säkerställt i detaljplanen, som det anges i geotekniska underlaget, att det efter schakt- och sprängningsarbeten kan behövas åtgärder innan området tas i anspråk för byggnation,.

SGI ser inga hinder till fortsatt planläggning under förutsättning att hänsyn tas till ovan angivna synpunkter.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT
Myndighetsfunktionen
Enligt uppdrag



AnnLouise Elliot

Ärendenummer
TRV 2012/66938
Ert ärendenummer
BN0453/08

Dokumentdatum
2012-10-19
Sidor
1(2)



TRAFIKVERKET

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

Kopia till:
Diariet – avslut
Sören Gustafsson, Planering
Bertil Hallman, Planering
Åke Löfqvist, Investering

Länsstyrelsen, Samhällsbyggnadsenheten i Västra
Götaland 403 40 Göteborg

Utställning detaljplan för närcentrum vid Brottkärr, Göteborgs stad

Ärendet

Göteborgs stad planerar att utveckla området i anslutning till Brottkärrsmotet i Askim, i södra Göteborg, med bostäder och service. Detaljplanens syfte är att ge förutsättningar för en utökad kommersiell och offentlig service i södra Askim, samt att bereda mark för upp till 500 bostäder i flerbostadshus. Planen berör delar av trafikplatsen Brottkärrsmotet vid väg 158 (Säröleden).

Trafikverkets synpunkter

Väg 158

Planen innebär att av- och påfart på den västra sidan av väg 158 flyttas närmre vägen. En förutsättning för en flytt av på- och avfartsramperna är att en utbyggnad till fyra körfält såväl söder som norr om Brottkärrsmotet kan säkerställas. Utöver detta ska utrymme för en avfart norrifrån samt påfartsramp söderut (inklusive accelerations- och retardationssträckor) kunna säkerställas. Vägområdet ska ligga utanför planlagt område eller ges användningen "Genomfart" i plankartan. Detta gäller även på- och avfartsramperna. Åtgärdsvalsstudie följt av vägplan krävs sannolikt om ny mark tas i anspråk för en ombyggnad av Brottkärrsmotet. Trafikverket tar inga kostnader för en ombyggnad av motet.

Planen aktualiserar frågan om att komplettera väg 158 med ytterligare ett körfält i södergående riktning mellan Hovås- och Brottkärrsmotet. Det finns inga medel avsatta i den Regionala infrastrukturplanen för en finansiering av detta.

Kollektivtrafik

Det är viktigt att det nya stadsdelscentrat får en bra koppling till kollektivtrafiken. Kommunen bör ha en fortsatt dialog med Västtrafik om framtida upplägg för busstrafiken för att undvika dagens splittrade upplägg av linjenätet. Centrats funktion som knutpunkt tappar i dignitet om det inte finns någon ambition att bygga busshållplats för expressbussarna vid motet.

Buller

Trafikverket påtalade bristerna i bullerunderlaget i samrådsskedet. Bifogade bullerutredningar är fortfarande otydliga avseende information om vilka ingångsvärden som använts för uppräknigen av trafikflödena, vilket är beräkningarna avser (2020 eller 2030?) samt förväntad årlig ökning av trafiken på väg 158. Trafikflödena söder om Brottkärrsmotet på väg 158 är grovt underskattade då det redan 2005 uppmättes drygt 15 000 bilar/dygn (se trafikflödeskartan som finns tillgänglig för allmänheten på Trafikverkets hemsida). Det bör också tas i beaktning att hastigheten kan komma att höjas från 70 till 80 resp. 90 till 100 km/h.

Ärendenummer
TRV 2012/66938
Ert ärendenummer
BN0453/08

Dokumentdatum
2012-10-19
Sidor
2(2)



TRAFIKVERKET

I ett kompletterande buller- PM dras slutsatsen att den högsta ekvivalenta bullernivån uppgår till 65 dBA samt att en ljuddämpad sida med högst 50 dBA vid fasad klaras. Trafikverket anser att det i detta perifera läge inte räcker med att exploateringen ligger i närheten av ett frekvent kollektivtrafikstråk för att avsteg överstigande 60 dBA ekvivalent nivå på den bullerutsatta sidan ska kunna accepteras. Vidare saknas det uppgifter om maxnivåerna 70 dBA kan uppnås på den tysta/ljuddämpade sidan.

Trafikverket anser att riktvärdena, som finns för trafikbuller och som anges i regeringens proposition 1996/97:53, ska följas vid planering av ny bebyggelse. Kommunen har som planerande myndighet möjlighet att i vissa lägen och under vissa förutsättningar acceptera avstegsfall från gällande bullerriktlinjer i enlighet med Boverkets Allmänna råd. Om så sker anser Trafikverket att kommunen har tagit över ansvaret för bullerstörningen och gjort en medveten avvägning mellan störningen och andra faktorer. Därmed förutsätts att krav inte kommer att ställas på Trafikverket att i egenskap av verksamhetsutövare åtgärda bullersituationen efter planens genomförande.

Sammanfattande synpunkter

Trafikverket anser att flera frågor måste avklaras innan planen kan föras till antagande.

- Behovet av mark för en eventuell framtida utveckling av väginfrastrukturen i stråket måste utredas och säkerställas inom ramen för planprocessen.
- Finansiering och tidplan av ett kompletterande körfält i södergående riktning mellan Hovåsmotet och Brottkärrsmotet ska vara avtalade innan planen kan antas.
- En ombyggnad av Brottkärrsmotet förutsätter att frågor som rör genomförande, drift, underhåll samt tidplan regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.
- Avtal med Trafikverket kan komma att krävas om bullerskydd ska anordnas inom 158:ans vägområde.
- Bullerunderlaget bör revideras med korrekt indata, uppräkningsstal och prognosår samt göras mer utförligt och tydligare över hela planområdet. Annan användning eller bebyggelseutformning bör prövas i de mest bullerutsatta områdena.
- Tyst eller ljuddämpad sida ska finnas på minst hälften av boningsrummen i de fall avsteg tillämpas. Bullernivåerna får inte överstiga 70 dBA maxnivå samt 50 dBA ekvivalent nivå på ljuddämpad sida. Den bullerutsatta sidan får inte överstiga 60 dBA ekvivalent nivå. Detta skall finnas som bestämmelser på plankartan.

Trafikverket utesluter inte att riksintresset för väg 158 kan komma att hävdas.

Med vänlig hälsning

Olof Franzén
Samhällsplanerare

Per Stenerås
Samhällsplanerare

Trafikverket
Kruthusgatan 17
41104 Göteborg
Besöksadress: Kruthusgatan 17

Texttelefon: 0243-750 90
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Olof Franzén
Samhälle Region Väst
Direkt: 010-123 25 52
olof.franzen@trafikverket.se