



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Koncept 2016-11-22
Datum: 2016-12-20 (BN)
Diarienummer: 0619/10

Fredric Norrå
Telefon: 031-368 17 17
E-post: fredric.norra@sbk.goteborg.se

Detaljplan för kontor vid Venusgatan inom stadsdelen Gårda i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt 2015-12-15 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 13 januari-23 februari 2016.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under tiden 13 januari-23 februari 2016. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller osäkerhet kring risker med tanke på närhet till väg E6/E20 och järnvägstrafiken. Osäkerhet kring markmiljöutredning och den geotekniska utredningen finns också. Flera inkommande yttranden efterfrågar en mer omfattande beskrivning av hur trafik- och parkeringssituationen kommer att påverkas vid ett genomförande av planen. Krav på att en dagvattenutredning ska tas fram inför granskning framförs.

Boende i närområdet uttrycker en stark oro med tanke på den skuggeffekt som de föreslagna byggnadernas höjd kommer att innebära på befintlig bebyggelse. Boende i området anser generellt att de föreslagna byggnaderna är för höga och önskar en anpassning till befintlig bebyggelse i området.

Kontorets bedömningar angående inkomna yttranden:

Stadsbyggnadskontoret har begärt in kompletteringar av en rad utredningar, i enlighet med inkomna yttranden. En dagvattenutredning har tagits fram. Planförslaget har reviderats något med avseende på uppdaterade och framtagna utredningar.

Ett trafikförslag har tagits fram som redovisar en upprustning på gator inom planområdet samt bedömer vilken påverkan på trafiksystemet som en utbyggnad inom planområdet skulle leda till. Påverkan bedöms marginell.

Utformningen av föreslagna byggnader har anpassats för att överensstämma med vissa av de utformningsideal som presenteras i Höga husstudien för Mölndals dalgång.

Bebyggelsen på fastigheten Gårda 1:15 har modifierats och omfattar nu en högdal på 11 våningar istället för 16 våningar. Byggnadskropparna inom fastigheten Gårda 2:12 har korrigerats något och höjden har ökat marginellt.

Sammantaget tillkommer, precis som i samrådsförslaget, cirka 40 000 m² centralt placerad kontorsyta.

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

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetskontoret tillstyrker planförslaget.

Park- och naturnämnden får utgifter för att anlägga mötesplatser på den västra sidan av Gullbergsån.

Exploatören bekostar utbyggnad av kvartersmark samt av allmän plats, förutom den del som park- och naturnämnden bekostar. Man får även kostnader för att utföra förstärkningsåtgärder utmed Gullbergsåns östra sida.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar att fastighetsnämnden tillstyrker planförslaget.

De mötesplatser längs ån som presenterades i samrådsförslaget har tagits bort med anledning av riskproblematik med avseende på den närliggande vägen E6/E20.

2. Trafiknämnden

Gullbergsbrogatan är i dagsläget enkelriktad och det bör utredas om sträckan mellan Anders Perssonsgatan och Gullbergsån ska regleras om för att tillåta dubbelriktad trafik.

Ett trafikförslag måste tas fram för samtliga gator inom detaljplanen, där man utreder trafikriktning, utformning och funktion. Det bör även göras en trafikanalys i vilken man beskriver detaljplanens påverkan på trafiksystemet i stort samt behov av eventuellt utökad kollektivtrafik.

Trafikkontoret vill framhålla vikten av att den befintliga gång- och cykelvägen längs Gullbergsån utformas i enlighet med befintlig gång- och cykelväg, både med avseende på utformning och funktion.

I planbeskrivningen redovisas felaktigt antal parkeringsplatser, enligt vägledningen till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov. Vid maximal exploatering av kontor och verksamhet som detaljplanen möjliggör krävs 324 parkeringsplatser för bil samt 816

parkeringsplatser för cykel. Detaljplanen säkerställer endast omkring 200 platser av de parkeringsplatser som krävs och hänvisar till platser utanför planområdet. De platser som inte ryms inom detaljplanen måste säkerställas genom avtal innan detaljplanen vinner laga kraft. Avtalet ska löpa över lång tid.

Redovisning av hur och var man tillgodoser parkeringsplatser för cykel saknas och måste redovisas.

Trafikkontoret anser inte att Trafiknämnden ska stå för några kostnader av upprustning av gator eller gång- och cykelvägar inom planområdet.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positiv till att tillåta dubbelriktad trafik på aktuellsträcka av Gullbergsbrogatan. Utrymme har avsatts i detaljplanen för att tillåta dubbelriktad trafik på den aktuella sträckan. Frågan om att tillåta dubbelriktning regleras genom en förändring av en lokal trafikföreskrift.

Ett trafikförslag har tagits fram som redovisar utformningen på omkringliggande gator.

En trafikanalys har tagits fram av Trafikkontoret. Trafikanalysen innehåller en beskrivning av vilken påverkan som planförslaget kommer att få på trafikmiljön i planområdets närhet.

Stadsbyggnadskontoret delar Trafikkontorets inställning gällande att den standard som återfinns på gång- och cykelstråket söder om planområdet bör fortsätta inom planområdet. Det trafikförslag som har tagits fram redovisar utformningen och funktionen på omkringliggande gator, inklusive gång- och cykelvägen längs Gullbergsbroån.

Planbeskrivningen har korrigerats i enlighet med Trafikkontorets yttrande gällande redovisningen av antalet parkeringsplatser.

Platser för cyklar kan inrymmas i de planerade huskropparna, då byggrätten inom detaljplanen är generös, detta beskrivs i planhandlingarna.

Kostnader för upprustning av gator och gång- och cykelvägar inom planområdet regleras i genomförandeavtalet.

3. Park- och naturnämnden

Planförslaget uppfyller inte Grönstrategins krav på bostadsnära park inom 300 meter. Park- och naturförvaltningen anser dock att grönytan längs Mölndalsån strand till viss del kan kompensera för detta eftersom planförslaget endast tillåter verksamheter och inte bostäder. Planförslaget uppfyller Grönstrategins avståndskrav för stadsdelspark.

Mölndalsåns strandskoning är i dåligt skick och bör restaureras. Det förekommer översvämning av den västra sidan av Gullbergsån. Enligt den kajöverenskommelse som finns för Älvstrandenområdet har trafikkontoret konstruktionsansvar och park- och naturförvaltningen har ansvar över ytskikt. Den uppdelningen anser park- och naturförvaltningen ska gälla även här.

I planområdets västra del möjliggörs en fortsättning på det etablerade gång- och cykelstråk som i dagsläget löper längs med den södra sidan av Gullbergsån. Grönområdet till väster intill ån tillåts att utvecklas genom att mindre mötesplatser kan anordnas i vattenbrynet. Inom vattenområdet ges möjlighet att anordna bryggor, precis som för den del av Gullbergsån som ligger direkt söder om Almqvists bro. Det tycker park- och naturförvaltningen är bra.

Det är svårt att hitta ytor för lek och parkvistelse i området. Det är därför bra att det är ett kontorshus som planeras. Planområdets läge precis vid leden gör att detta inte är en lämplig miljö för barn.

Planförslagets intention om att befolka området under större del av dygnet än idag kan bidra till ökad upplevd trygghet vilket gynnar alla. Fler mötesplatser i anslutning till planområdet möjliggör att fler människor kan träffas. Med fler människor som vistas i området finns risk att biltrafiken i området ökar vilket är negativt för miljön.

Kommentar:

Strandskoningen längs Mölndalsån kan komma att påverkas av geotekniska åtgärder för att möjliggöra bebyggelse inom planområdet. Geotekniska åtgärder inom kvartersmark och inom allmän platsmark öster om Mölndalsån ska bekostas av exploatören. Kostnadsfördelning regleras i genomförandeavtalet.

Ansvar för restaurering av åns västra kant regleras inte i detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret ställer sig tveksam till om det aktuella planområdet omfattas av kajöverens-kommelsen för Älvstranden-området som park- och naturnämnden hänvisar till.

De mötesplatser längs ån och möjlighet till att anordna bryggor i ån som presenterades i samrådsförslaget har tagits bort ur planförslaget med anledning av den riskproblematik som finns med tanke på den närliggande vägen E6/E20.

4. Kulturnämnden

Cirka 350 meter nordost om planerad bebyggelse återfinns Skansen Lejonet, som är såväl fornlämning *Göteborg 135:1* som byggnadsminne. Eftersom det nya bygget påverkar stadsbilden ur olika vinklar men inte utgör ett direkt hot för kulturmiljön, är förvaltningens åsikt att planen kan tillstyrkas. På lång sikt anser dock förvaltningen att det behövs ett samlat grepp om hushöjderna i kulturhistoriskt känsliga miljöer och höghusbyggandets påverkan på stadsbilden i sin helhet.

Det är viktigt att inte öka trafiken och att det kommersiella inte blir en överskuggande verksamhet i området.

I området finns Migrationsverket. Ett nytt mindre torg som planeras inom planområdet skulle kunna bli en mötesplats för de besökande. De nya mötesytorna bör vara tillgängliga även för bostäder och boende som redan finns i närheten så att integrering genom möten kan möjliggöras.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar att kulturnämnden anser att planförslaget inte utgör ett direkt hot för kulturmiljön och att förslaget tillstyrks.

Trafiken kommer att öka, även om stadsbyggnadskontoret anser att ökningen kommer att bli acceptabel.

Önskemålen och inriktningen på den planerade mötesytan har vidarebefordrats till exploatören.

5. Miljö- och klimatnämnden

Miljö- och klimatnämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Generellt anser miljö- och klimatnämnden att planförslaget är bra och i linje med arbetet med en hållbar stadsutveckling. Området är centralt beläget och har mycket goda förutsättningar vad gäller gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det kommer att finnas goda möjligheter till en mer hållbar livsstil för verksamma i området. Förtätning av staden har många miljö- och hälsomässiga fördelar. Förtätningen i de centrala delarna av staden innehåller dock också målkonflikter avseende miljö och hälsa genom att fler människor, åtminstone inledningsvis, ofta riskerar att utsättas för högre nivåer av buller och luftför-

oreningar. Sammantaget anser miljöförvaltningen att fortsatt planarbete ska tillstyrkas men att följande synpunkter behöver beaktas i det fortsatta arbetet.

Luftkvalitet: Miljökvalitetsnormerna för luft får inte överskridas på platser där människor vistas, vilket i detta fall innebär torgytan, entréer och cykelbanor. För arbetsplatser gäller inte gränsvärdena. Miljö- och klimatanvändens bedömning av de luftutredningar som gjorts är att de ger en tillräckligt god beskrivning av hur luftkvaliteten kan förväntas vara då kontoren är färdiga. För att bidra till en bättre luftmiljö bör man införa planbestämmelser om gröna väggar och tak. Vad gäller entréerna bör dessa förläggas där normerna förväntas underskridas.

Naturmiljön: I Fattighusån och Mölndalsån finns knölnate som är en art som har ett starkt skyddsvärde. Det är viktigt att i det kommande planarbetet säkerställa att denna population inte riskerar att påverkas negativt av den nya exploateringen.

Parkering: Miljö- och klimatanvänden anser generellt att man i första hand borde pröva alternativ till underjordiska garage, till exempel flexibla lösningar ovan mark. Med ”flexibla” menar miljö- och klimatanvänden att det över tid går att ändra användningen av dem. Även möjligheten att samordna frågan med andra planer som pågår i närområdet bör utredas närmare. Vi anser också att det är viktigt att fundera över om antalet parkeringsplatser i ett område med tillgång till så god kollektivtrafik verkligen behöver vara så stort som i planförslaget.

Dagvatten: En dagvattenutredning ska tas fram inför granskning.

Miljömål: I beskrivningen av planens påverkan på miljömålen saknar vi en analys av om det finns några målkonflikter och man beskriver enbart de mål som påverkas positivt.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar att miljö- och klimatanvänden tillstyrker planförslaget under förutsättning att nämndens synpunkter beaktas.

Stadsbyggnadskontoret anser inte att det finns starka motiv nog i dagsläget för att införa planbestämmelser gällande gröna väggar och tak.

En dagvattenutredning har tagits fram som beskriver hur dagvattnet från planområdet ska hanteras.

De mötesplatser i form av bryggor i Gullbergsån som presenterades i samrådsförslaget har tagits bort inför granskning med anledning av riskproblematik med avseende på den närliggande vägen E6/E20.

En skrivning gällande påverkan på knölnaten har införts i planbeskrivningen.

De parkeringsgarage som planeras inom de aktuella fastigheterna kommer endast delvis att säkerställa det bedömda parkeringsbehovet. Parkering kommer även att ske i befintliga parkeringshus i närområdet. Stadsbyggnadskontoret anser att miljö- och klimatanvänden argumenterar på ett klokt sätt gällande behovet av parkeringsplatser i det kollektivtrafikhärla området. Stadsbyggnadskontoret för en dialog med Trafikkontoret angående parkeringsbehovet för de planerade byggnaderna.

Planbeskrivningen har kompletterats gällande beskrivningen av miljömålen.

6. Kretslopp och vatten

Planen bedöms inte medföra några betydande konsekvenser ur Kretslopp och vattens perspektiv. Kretslopp och vatten ser inga behov av ändringar i planhandlingarna för att kunna möjliggöra en fungerande avfallshantering.

Kretslopp och vatten informerar vidare om ett antal frågor som är viktiga att ta hänsyn till för att skapa en effektiv avfallshantering.

Allmänt VA-ledningsnät och dagvattenledningar finns i anslutning till planområdet. Båda fastigheterna har serviser i dagsläget. Vattenservisen för Gårda 2:12 bedöms behöva ökas till en större dimension. Kapaciteten på befintligt ledningsnät bedöms vara god.

De privata fastigheterna dominerar planområdets yta och dessa är idag hårdgjorda. Därmed förväntas planen ej öka dagvattenavrinningen. Krav för anslutning av nya ytor är att 10 mm vatten (10 liter) per kvadratmeter hårdgjord yta ska fördröjas.

Den allmänna dagvattenledningen leds ut i Gullbergsån. Gullbergsån mynnar ut i Sävån som har klass 2 vad gäller känslighet för föroreningar. Området har högsta klassen vad gäller föroreningsbelastning (klass 1). Sammantaget är den generella bedömningen för hela området att dagvatten ska genomgå "behandling" (enligt Dagvatten inom planlagda områden), vilket innebär sedimentation och någon typ av filtrering. Kretslopp och vatten anser att den generella texten i planbeskrivningen angående dagvattenhanteringen ska korrigeras, då någon infiltration inom området inte är möjlig.

Kretslopp och vatten ställer krav på att en dagvattenutredning ska tas fram inför granskning av planförslaget.

Kommentar:

Informationen kring en effektiv avfallshantering har vidarebefordrats till exploatören.

En dagvattenutredning har tagits fram. Den generella texten angående dagvattenhantering i planbeskrivningen har korrigerats.

7. Stadsdelsförvaltningen, Centrum

Gällande barnperspektivet konstaterar förvaltningen att det i norra Gårda idag finns verksamheter med besökande barn till exempel barnavårdscentral och Migrationsverkets kundcenter. Den föreslagna torgytan bör därför ha inslag som riktar sig till barn och unga eftersom verksamheter i byggnaderna kan förväntas ha besökande barn.

Det är angeläget att stråket längs Gullbergsån är allmänt tillgängligt, enhetligt och välskött. Stränderna längs Gullbergsån behöver rustas upp och göras mer tillgängliga som allmän plats och parkmark. Stråket längs Gullbergsån är väl besökt under stora delar av dygnet. På kvälls- och nattetid kan det dock upplevas som ödligt och otryggt. Särskilt kvinnor anpassar sina liv för att slippa färdas genom otrygga områden. En upprustning av stråket längs Gullbergsån samt gatorna runt och inom planområdet och tillkomsten av det nya torget bör även förbättra trygghetsupplevelsen i norra Gårda, vilket är positivt ur ett jämställdhetsperspektiv.

De höga byggnaderna kommer att påverka sin omgivning långt från det aktuella planområdet. Visuellt kan de bidra till att stärka norra Gårdas identitet och göra stadsdelen synlig på håll. Genom skuggning påverkas bostadskvaliteterna inte bara intill planområdet utan även längre bort i exempelvis området norr om trafikleden. En stor del av året kastar de höga husen långa skuggor som förflyttas med solens gång. Under förmiddagarna innebär det att befintlig bostadsbebyggelse sydväst om planområdet skuggas helt. På eftermiddag och kväll skuggas bostadsbebyggelsen norr och nordost om planområdet. För att få en tydligare bild av hur sol och skugga påverkar omgivningen hade en särskild bilaga om detta ökat förståelsen för den föreslagna exploaterings konsekvenser för omgivningen.

Det är positivt att området rustas upp och får fler arbetsplatser. Den föreslagna exploateringen innebär troligen förbättrade vistelsevärden i form av ett visst bullerskydd för befintliga bostadskvarter intill planområdet.

De stråk som förbinder planområdet med närmaste kollektivtrafikhållplats i Svingeln behöver förstärkas. Under morgontimmarna är delar av stråket redan i dag kraftigt belastat. Broarnas kapacitet bör ses över som en del av exploateringen.

Cykelstråket längs Gullbergsån är flitigt trafikerat och upplevs bitvis som trångt. I området finns i stort sett bara stråket längs ån som offentligt, grönt rum för rekreation och aktivitet. Som en följd av den aktuella planen och andra planarbeten i Gårda behöver stråket ses över. Möjligheten att flytta cykelbanan från åns stränder bör utredas. Alternativ sträckning i Anders Perssonsgatan skulle ge ökad möjlighet till publika aktiviteter runt den nya torgbildningen större del av dygnet.

En ny gång- och cykelbro mellan Anders Perssonsgatan och Lagerströmsplatsen skulle innebära att området öppnas upp norrut. Det skulle också förbättra möjligheterna att cykelpendla samt avlasta Redbergsvägen och Svingeln från en del cykeltrafik.

Kommentar:

Vilka exakta funktioner den planerade torgytan ska innehålla kommer inte att säkerställas i detaljplanen. Önskemålet om funktioner som riktar sig till barn har dock vidarebefordrats till exploatören.

Planförslaget innebär att den sträcka av befintlig gång- och cykelväg längs med Gullbergsbronsåns kant ska rustas upp. Det aktuella planarbetet kommer dock inte att utreda en eventuell flytt av det befintliga gång- och cykelstråket till Anders Perssonsgatan.

En särskild bilaga som redovisar vilken påverkan de planerade byggnaderna får för skuggningen på omkringliggande bebyggelse har tagits fram och bifogas granskningshandlingarna.

De mötesplatser längs ån som presenterades i samrådsförslaget har tagits bort med anledning av riskproblematik med avseende på den närliggande vägen E6/E20.

En gångbro över väg E6/E20 är inte aktuell att inkludera i det pågående detaljplanearbetet även om stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen om att kontakten norrut skulle kunna förbättras.

Den aktuella detaljplanen omfattar inte Almquists bro.

8. Västtrafik

Västtrafik har tagit del av ovan nämnda detaljplan och har inga invändningar.

Området är väl försörjt med kollektivtrafik i form av Spårvagns- och busstrafik vid Svingeln och busstrafik vid Vagnhallen Gårda. Avståndet till hållplatserna är dock över 300 meter och det är därför viktigt att skapa trygga och säkra gångvägar till dessa.

Västtrafik vill också att man i planen säkerställer möjligheten att köra buss i Vestagatan och Norra Ågatan i framtiden.

Kommentar:

Kommunen instämmer i att det är av högsta vikt att förbättra gångvägarna inom och i anslutning till planområdet för att underlätta för gångtrafikanter att ta sig till kollektivtrafiken.

Den aktuella detaljplanen omfattar varken Vestagatan eller Almquists bro. Det finns i dagsläget inget detaljplanemässigt hinder för att kunna använda Almquists bro för buss- trafik.

9. Göteborg stads parkerings AB

Parkeringsbolaget har inga synpunkter på planen.

Kommentar:

Noteras.

10. Göteborg Energi

Göteborg Energi Nät AB (GENAB) har ledningar av vikt för elförsörjningen nedlagda i gator som ingår i eller gränsar till planområdet.

I Gullbergsgatan och Anders Perssongatan finns en 130 kV-kabel som är vital för elförsörjningen i stora delar av Göteborg. GENAB kräver att kabeln ska omfattas av en särskild risk- och tillgänglighetsanalys för att undvika skada under byggskedet. Denna kabel ska under inga omständigheter flyttas.

Flera av ledningarna i området ligger strax utanför fastighetsgränsen för de tilltänkta byggrätterna. Vid behov av att slå spott i gatumark kan det uppstå konflikter med ledningarna. Byggherren förutsätts initiera och bekosta erforderliga flyttningar av befintliga anläggningar i samband med byggnation.

Strax norr om planområdet finns en transformatorstation som kan utrustas med större transformatorer för att klara elförsörjningen. Den befintliga nätstationen och de befintliga ledningarna måste vara i drift under byggtiden.

GothNet meddelar att man är intresserad av att längre fram i planarbetet bli informerade om eventuella schakter, el- och fjärrvärmeanslutning med mera för att kunna förlägga rör och leverera bredband och IT-tjänster om intresse finns.

Gällande fjärrvärme och fjärrkyla har Göteborg Energi inget att erinra.

Göteborg Energi har efter samrådstidens slut inkommit med en önskan om att i detaljplanen säkerställa utrymme för befintlig transformatorstation.

Kommentar:

Detaljplanen innebär inte att befintlig kabel ska behöva flyttas. Vid eventuellt behov av flytt av befintliga ledningar ska detta initieras och bekostas av exploatören.

Förfrågan angående eventuellt intresse för bredband och IT-tjänster har vidarebefordrats till exploatören.

Planförslaget korrigeras för att bekräfta befintlig transformatorstation.

11. Räddningstjänsten Göteborg (RSG)

Den närmsta byggnationen i förhållande till väg E6/E20 placeras cirka 25 meter från leden.

Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för sektorn transporter av farligt gods (antagen av KF 1999-03-25), definierar en nivå på acceptabla riskkriterier. Den nationella referensen för riskkriterier (i vardagen kallat de nationella kriterierna) som tagits fram för Räddningsverket vägnar skiljer sig åt i ett avseende. Skillnaden är att de nationella kriterierna accepterar en större sannolikhet för olyckor eller större konsekvenser av en olycka jämfört med Göteborgs stads FÖP. Informationen som delgivits i ärendet är att byggnadsnämnden accepterar dessa högre risker och RSG anser därav att den frågan är klargjord.

Utifrån de skyddsåtgärder som presenteras i riskanalysen så listas en del skyddsåtgärder som ska vidtas för att uppnå en tolerabel nivå av riskerna. Detaljutformningen av vissa skyddsåtgärder anser RSG behöver förtydligas för att skyddsnivåerna ska uppnås.

I riskanalysen beskrivs att för att skydda mot en jetflamma ska fasad och fönster riktade mot väg E6/E20 förses med obrännbart material i brandskyddsklass EI30 samt brandglas EI30. Den metod som prövar klassificeringen prövas mot en standardiserad normalbrand, inte en jetflamma. Ska skyddet upprätthållas i 30 minuter behöver korrekt skyddsklass säkerställas. Ska EI30 användas behöver det tydliggöras vad detta skydd egentligen innebär.

Likasa gäller ovanstående resonemang kopplat till fasad och fönster som ska utföras i brandklass EI30 mot gasbrand och BLEVE ("boiling liquid expanding vapor explosion"). I fallet med en BLEVE-explosion sträcker sig enligt riskanalysen molnet in mot området cirka 40 meter från olycksplatsen. Den närmsta byggnationen mot väg E6/E20 är 25 meter ifrån leden. En BLEVE-explosion skulle i stort omsluta den närmsta fasaddelen mot väg E6/E20. En sådan brand eller tryckökning är inget som testas vid klassificering av EI30. Ska skyddet upprätthållas i 30 minuter behöver korrekt skyddsklass säkerställas. Ska EI30 användas behöver det tydliggöras vad detta skydd egentligen innebär.

Skyddet mot en gasexplosion vid ett momentant utsläpp ska enligt beräkning vara 5 kPa. Det är oklart i beräkningarna hur konstruktionens förflyttning vid impulser och dess varaktigheter påverkar byggnadens delar.

Dessa utformningar är inget som RSG bedömer behöver hindra vidare planarbete så länge det tydliggörs vilka funktioner som ska upprätthållas och sedan kan detaljutformningen fastställas innan färdig projektering av byggnaderna.

Räddningstjänsten har utifrån ovanstående resonemang inget att erinra mot ärendet i fråga. Dock behöver skyddsåtgärdernas funktion tydliggöras och fastställas i planen och sedan kan detaljutformningen klarläggas i vidare projektering av byggnationen.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret inser att Göteborgs lokala kriterier, presenterade i den fördjupade översiktsplanen från 1999, inte uppnås. Däremot uppnås de nationella kriterierna. Detta redovisas tydligt i planhandlingarna. Byggnadsnämnden tar vid antagandebeslutet av detaljplanen ställning till om man anser att det är tillräckligt att uppnå de nationella riskkriterierna. Denna värdering har tidigare gjorts för ett antal planer för verksamheter längs väg E6/E20 i Gårda.

Riskanalysen har kompletterats i enlighet med Räddningstjänstens, Trafikverkets och Länsstyrelsen och yttranden. Åtgärder från riskanalysen har så långt som möjligt säkerställts genom detaljplanebestämmelser.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

12. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen samlade bedömning: Planförslaget innebär en förtätning och komplettering i befintligt exploaterat område och tar därmed tillvara på redan gjorda investeringar och infrastruktur och ligger i ett bra kollektivtrafikläge. Länsstyrelsen anser sammantaget att föreslagen markanvändning medför en från allmän synpunkt god hushållning med mark och energi. Ett genomförande av detaljplanen kan anses bidra till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och verka för att miljökvalitetsmålen kan uppnås.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning: Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget **inte** kommer att prövas. Länsstyrelsen förutsätter dock att vissa frågor som berör hälsa och säkerhet förtydligas och klarläggs inför granskningen av detaljplanen.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10 §: Länsstyrelsen befarar inte att riksintresse enligt miljöbalken (MB) påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas, att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser. Länsstyrelsen befarar inte heller att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion under förutsättning att vissa frågor klarläggs på ett tydligare sätt.

Hälsa och säkerhet: Kommunen behöver redovisa hur genomförandet av de nödvändiga stabilitetshöjande åtgärderna vid Gullbergsån avses säkerställas i detaljplanen. En redovisning av stabilitetsförhållandena på Gullbergsåns västra sida behöver ingå i den geotekniska utredningen. Frågan om behovet av erosionsskydd längs Gullbergsån behöver förtydligas med avseende på bland annat ansvar, tidpunkt och kopplingen till detaljplanebestämmelser. Länsstyrelsen hänvisar till yttrande från SGI, daterat 2016-02-17, som ska beaktas.

Den framtagna riskanalysen utgår endast från farligt gods som transporteras på vägen. Området ligger dock inom 150 meter ifrån järnvägen varför även hänsyn bör tas till farligt godstransporter på den.

I riskanalysen beskrivs både DNV:s (de nationella kriterierna) föreslagna kriterier samt Göteborgs egna antagna kriterier men resultatet presenteras endast i förhållande till DNV:s kriterier. Länsstyrelsen anser att resultaten bör presenteras även i förhållande till kriterier antagna av Göteborgs Stad. Beträffande FÖP kriterier anser Länsstyrelsen att det är den lägre kurvan baserat på riksdagens mål som bör tillämpas.

Ett antal skyddsåtgärder krävs för att risknivån skall bedömas som acceptabel. Av osäkerhetsanalysen framgår att det är av stor vikt att åtgärderna fungerar effektivt för att nå det skydd som krävs. Mot bakgrund av de ingående parametrarnas känslighet är det bra att beakta om ytterligare åtgärder kan införas. Ytterligare åtgärder har införts vilket främst rör brandspridning och utrymningsmöjligheter. Länsstyrelsen vill lyfta fram ytterligare möjliga skyddsåtgärder som kan värderas. Det kan till exempel röra sig om hur man disponerar byggnaden för att hålla nere antalet personer som befinner sig närmast leden, placering av entréer, ej öppningsbara dörrar och fönster mot leden, automatisk gasdetektion etc. Med tanke på den höga risken anser Länsstyrelsen att man bör utöka resonemanget om skyddsåtgärder och värdera om det finns ytterligare skydd som kan införas. Även en rekommendation om att hålla nere antalet personer, vilket förekommer i andra plansammanhang, bör värderas i detta sammanhang.

Mot bakgrund av den höga risknivå som råder, osäkerheter kring hur effektiva skyddsåtgärder går att få, att järnvägens bidrag ej finns med i beräkningar samt att samhällsrisken endast omfattar personer på aktuell plan (personintensitet på området söder om Vestagatan ingår ej i beräkningar) så anser Länsstyrelsen att det är viktigt att kommunen tydligt motiverar sina ställningstaganden i avvägningen mellan exploateringsgraden och risknivå.

Enligt riskanalysen bör även status på betongfundamenten längs med vägen undersökas. I analysen antas att risken att ett fordon skadas halveras på grund av betongfundamentet. Hur säkerställs att denna översyn (och eventuella åtgärder) genomförs?

Föroreningssituationens omfattning är inte helt utredd och därmed inte heller riskerna med föroreningarna för människor och miljön. Kompletterande undersökningar behöver därmed utföras inom fastigheten Gårda 2:12. Kompletteringen bör även omfatta grundvattenprovtagning inom båda fastigheterna. Föroreningssituationen i och under befintliga byggnader samt hur dessa ska hanteras behöver förtydligas.

Det behöver dessutom beskrivas vilka risker för människor och miljö som föreligger samt vilka åtgärder som är nödvändiga för att marken ska kunna bli lämplig för planerad markanvändning och en uppskattning av hur mycket det kommer att kosta.

Miljökvalitetsnormer: Det är angeläget att kommunen vidtar de skyddsåtgärder som är nödvändiga för att dagvattnet från området inte ska äventyra uppfyllandet av MKN för vatten i berörd recipient, samt säkerställer att inte enskilda intressen kommer till skada av förändrad hydrologi i området. Det är viktigt att tillräckligt med utrymme reserveras för avsedd dagvattenhantering

Övriga synpunkter: Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att planförslaget är i överensstämmelse med den gällande översiktsplanen.

Ur luftkvalitetsaspekt anser Länsstyrelsen det vara positivt att den föreslagna detaljplanen inte medger bostäder, förskolor och liknande på aktuellt område. Möjligheterna att förse ventilationsintag med filter som stoppar partiklar bör undersökas. Det bör även övervägas att plantera vegetation på sådant sätt att en reducering av påverkan från E6/E20 kan uppnås.

Länsstyrelsen har tagit del av luftutredningen för planområdet och konstaterar att spridningsberäkningarna visar på en positiv lufthaltsutveckling i området. Vid en jämförelse med de beräkningar som Miljöförvaltningen gjort för kvävedioxid 2013 inom projektet Ren stadsluft ger luftutredningen för Venusgatan en avsevärt bättre bild av dagens situation i området. Miljöförvaltningens resultat visar på risk för överskridande av både dygns- och timnormen inom hela planområdet. Utifrån jämförelse med Miljöförvaltningens beräkningar och med mätresultat vid Gårda funderar Länsstyrelsen på om beräkningarna av kvävedioxid för 2013/2015 i viss utsträckning underskattar halterna för planområdet och hur detta i sådant fall bör tas i beaktande vid utvärderingen av beräknade halter för 2020 och 2030?

Länsstyrelsen önskar dessutom ett förtydligande av vilken dubbdäcksandel som använts för 2013/2015, 2020 och 2030.

Planområdet ligger i anslutning till både väg E6/E20 och västra stambanan. Det finns inga riktvärden avseende vibrationer för kontor- och centrumbebyggelse. Vibrationer behöver dock utredas vidare och lämpligen behandlas dessa i planbestämmelserna.

Plankartan reglerar att lägsta tillåtna nivå för golv är +2.8 över grundkartans nollplan. Detta är den nivå som staden utgår ifrån med avseende på havsnivåhöjning. Området ligger i direkt anslutning till Gullbergsån. Det behöver förtydligas i planhandlingarna om det är havsnivåhöjningen som är dimensionerande eller om flödena i Gullbergsån dimensionerar lämplig framtida nivå att förhålla sig till.

Planhandlingarna behandlar inte hur ett skyfall kan påverka området.

Enligt planbeskrivningen ska en dagvattenutredning tas fram och redovisas i granskningskedet. Länsstyrelsen anser att målsättningen att dag- och dräneringsvatten i första hand ska tas om hand lokalt genom infiltration eller i andra hand fördröjas i magasin och vid behov avledas till allmän dagvattenledning är bra. Det bör också undersökas om taken i området kan förses med gröna tak, för att ytterligare kunna hantera dagvattnet på platsen. Samtliga arbeten och anläggningar i Gullbergsån behöver göras på ett sådant sätt att dämningen i ån inte ökar.

Mot bakgrund av den mycket höga exploateringsgraden anser Länsstyrelsen, i likhet med Trafikverket, att en trafikutredning behöver tas fram inför nästa planskede. Detaljplanen behöver kompletteras med en mer detaljerad beskrivning av hur trafiksystemet kommer att påverkas av planförslaget.

Synpunkter enligt annan lagstiftning: Länsstyrelsen informerar om att olika åtgärder intill och inom vattenområdet, exempelvis anläggande av erosionsskydd längs ån, bortledning av grundvatten, geotekniska stabilitetsåtgärder med mera, kan innebära vattenverksamheter som kan vara anmälnings- och/eller tillståndspliktiga.

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

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar att länsstyrelsen ser positivt på planförslaget och anser att den planerade byggnationen utgör god hushållning med mark och kan bidra till en hållbar samhällsutveckling. Stadsbyggnadskontoret noterar även att länsstyrelsen inte ser någon anledning att pröva förslaget under förutsättning att vissa frågor som berör hälsa och säkerhet förtydligas och klarläggs inför granskningen av detaljplanen.

Den geotekniska utredningen har kompletterats. Grundläggningsmetoderna för byggnaderna inomkvartersmark har säkerställts med planbestämmelse.

Risken analysen har kompletterats i enlighet med Räddningstjänstens, Trafikverkets och Länsstyrelsen och yttranden. Åtgärder från risken analysen har så långt som möjligt säkerställts genom detaljplanebestämmelser.

Befintlig skärm/avåkningsskydd och dess status och ansvar gällande skötsel ska säkerställas i genomförandeavtal.

Föroreningssituationen för berörda fastigheter har förtydligats sedan samrådet. Stadsbyggnadskontoret anser, efter kommunikation med länsstyrelsen, inte att det är nödvändigt med ytterligare provtagning inom fastigheten Gårda 2:12 inför granskning då det redan har konstaterats att en sanering kommer att krävas på fastigheten. En planbestämmelse har införts på plankartan som villkorar startbeskedet mot att en sanering utförs för att möta kraven för mindre känslig markanvändning. Länsstyrelsen har meddelat Stadsbyggnadskontoret, baserat på den genomlysning av föroreningssituationen som har genomförts sedan samrådet, att man delar denna åsikt.

En dagvattenutredning har tagits fram. Göteborgs krav för anslutning av nya ytor till dagvattensystemet ska följas.

Stadsbyggnadskontoret noterar att länsstyrelsen anser att planförslaget överensstämmer med Göteborgs översiktsplan.

Resultatkartorna i luftutredningen redovisar inte de högsta beräknade halterna. De beräknade halterna på väg E6/E20 är således högre än vad resultatkartorna i luftutredningen visar. Dock har det inte ansetts relevant att redovisa vilka halter som finns inom motorvägsområdet utan istället redovisa grafer med hänsyn till området där bebyggelse planeras. Halterna avtar snabbt med avståndet, exempelvis avtar kvävedioxidhalterna med hälften på ett avstånd på 75-100 meter från källan. Halterna för kvävedioxid vid Gårdas mätstation har minskat de senaste åren. Exempelvis har årsmedelvärdet minskat från 45,1 till 40,7 µg/m³ mellan år 2013 och 2014. Årsmedelvärdet för 2015 bedöms hamna ännu lägre. Detta tyder på att de beräknade halterna med stor sannolikhet inte skulle underskattat halterna i planområdet, utan snarare vara något konservativa. Dubbdäcksandelen för år 2015 och 2020 antogs till 50 %. För scenariot 2030 antogs en dubbdäcksandel på 40 % då Göteborgs dubbdäcksreglerande åtgärder med stor sannolikhet kommer leda till en något minskad dubbdäcksandel.

Luftutredningen visar att luftmiljön är acceptabel. Stadsbyggnadskontoret ser därför ingen anledning till att reglera utformningen inom planområdet med tanke på luftmiljön med planbestämmelser.

Stadsbyggnadskontoret anser inte att det finns tillräckligt starka skäl att säkerställa vibrationsnivåer för kontorsutrymmen genom planbestämmelser. Information om att vibrationer kan fortplantas i felkonstruerade byggnader har vidarebefordrats till exploatören.

Ett förtydligande angående översvämningsnivåerna med avseende på närheten till Gullbergsån har infogats i planbeskrivningen. En beskrivning av hur ett eventuellt skyfall skulle kunna påverka planområdet har inarbetats i planbeskrivningen.

En trafikanalys har tagits fram av Trafikkontoret. Trafikanalysen innehåller en beskrivning av vilken påverkan som planförslaget kommer att få på trafikmiljön i planområdets närhet.

Informationen om att åtgärder i anslutning till och inom vattenområdet kan innebära anmälnings- och/eller tillståndsplikt har infogats i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontoret noterar att länsstyrelsen bedömer att planförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan. Ingen miljökonsekvensbeskrivning ska därför tas fram inom ramen för planarbetet.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 1

13. Trafikverket

Väg E6/E20 är idag hårt belastad och bedöms inte kunna hantera någon tillkommande lokal trafik. Det behöver skapas hållbara och attraktiva lösningar för den lokala trafiken så att riksintresset inte påverkas negativt.

Planområdets lokalisering medför att trafik till och från området med stor sannolikhet kommer att belasta väg E6. Det behöver i det fortsatta arbetet bättre beskrivas hur planen kommer att påverka det övergripande trafiksystemet, förslagsvis genom en trafikutredning. Detta för att säkerställa att erforderlig kapacitet finns i det lokala och övergripande trafiksystemet samt att lyfta eventuella åtgärder som krävs i trafiksystemet.

Det är av största vikt att planarbetet tar höjd för snabba, trygga och enkla gång- och cykelstråk till viktiga målpunkter och kollektivtrafik. Det är positivt att kommunen i samband planen rustar upp gång- och cykelvägen längs med Gullbergsån. Ur trafiksäkerhetssynpunkt bör även fortsättningen längs med Gullbergsbrogatan ses över. Det kan ske i samband med att åtgärder görs på Gullbergsbrogatan.

I takt med att området förtätas behöver även kollektivtrafik utvecklas för att enkelt kunna nå målpunkter i området samtidigt som det är lätt nå andra målpunkter i staden.

Det är viktigt att en byggnads fasad inte speglar eller reflekterar solljus på ett sådant sätt att det riskerar att blända de fordon som färdas på vägen.

Vid planering av byggnader i flera våningsplan bör det även beaktas att en felaktig byggnadskonstruktion kan medföra att vibrationer förstärks uppåt i byggnaden. För bostäder är riktvärdet för komfortvibrationer 0,4 mm/s vägt RMS-värde. Riktvärdet kan med fördel även tillämpas på kontorsbyggnader och andra lokaler där få och låga störningar eftersträvas.

Utifrån närheten till farligt godsled anser Trafikverket att erforderliga föreslagna skyddsåtgärder ska införas i planbestämmelserna. I det fortsatta arbetet behöver det säkerställas att det befintliga bullerskyddet klarar påkörning av tungt fordon samt att skyddet har tät botten.

Trafikverket anser att de skyddsåtgärder som krävs i handlingarna är en förutsättning för att kunna anta detaljplanen i detta utsatta läge.

Trafikverket anser att Användningsgränsen mot E6/E20 behöver justeras efter faktiskt vägområde. Användningsgränsen bör då anpassas efter bullerskyddet och belysningsarmaturer som tillhör vägområdet för E6. För att Trafikverket ska kunna sköta drift och underhåll av bullerskyddsvallen och belysningsarmaturer för E6 behöver även erforderlig yta säkerställas mellan bullerskyddet och Gullbergsbrogatan, i synnerhet längst upp i nordöstra delen av planområdet där lokalgatan ligger kloss an bullerskyddet.

Eventuella åtgärder som påverkar vägområdet eller vägens anläggning eller funktion behöver samrådask och tas fram i dialog med Trafikverket. Eventuella åtgärder måste avtalas mellan kommunen och Trafikverket och bekostas av kommunen.

Kommentar:

En trafikanalys har tagits fram av Trafikkontoret. Trafikanalysen innehåller en beskrivning av vilken påverkan som planförslaget kommer att få på trafikmiljön i planområdets närhet.

Ett trafikförslag har tagits fram. Trafikförslaget redovisar utformning och funktion på omkringliggande gator.

Västtrafik är ansvarig för utvecklingen av kollektivtrafiken. Planområdet ligger inom gångavstånd till kollektivtrafikknutpunkten Svingeln.

Informationen angående risk för bländning av trafiken på grund av reflektion från de planerade byggnaderna har vidarebefordrats till exploatören.

Stadsbyggnadskontoret anser inte att det finns tillräckligt starka skäl att säkerställa vibrationsnivåer för kontorsutrymmen genom planbestämmelser då det inte finns några gällande riktlinjer för vibrationer i dessa utrymmen. Information om att vibrationer kan fortplantas i felkonstruerade byggnader har vidarebefordrats till exploatören.

Risikanalysen har kompletterats i enlighet med Räddningstjänstens, Trafikverkets och Länsstyrelsen och yttranden. Åtgärder från risikanalysen har så långt som möjligt säkerställts genom detaljplanebestämmelser.

Användningsgränsen har anpassats i enlighet med Trafikverkets yttrande.

Eventuella åtgärder som påverkar vägområdet för väg E6/E20 ska avtalas mellan kommunen och Trafikverket.

14. Statens Geotekniska Institut (SGI)

Enligt både planbeskrivningen och den geotekniska utredningen är stabiliteten vid Gullbergsån inte tillfredställande.

En stabilitetshöjande åtgärd med kalkcement-pelare har därför presenterats i den geotekniska utredningen som en möjlig åtgärds metod för att uppnå en tillfredställande stabilitet. SGI ställer sig dock frågande till om åtgärden, utan att vara införd på plankartan, är tillräckligt säkerställd i detaljplanen.

Båda sidor av Gullbergsån har snarlika geometrier och man kan anta att stabiliteten är likvärdig på båda sidor. SGI anser därför att det finns ett behov av att även undersöka stabiliteten på Gullbergsåns västra sida i syfte att klarlägga rådande stabilitetsförhållanden. SGI ställer sig frågande till om inte behovet av ett erosionsskydd behöver säkerställas i plankartan.

Den framtagna geotekniska utredningen visar att det med en kalkcement-pelarförstärkning går att uppnå en tillfredställande stabilitet. SGI noterar att den valda säkerhetsfaktorn ligger i underkant på intervallet. I utredningen framhålls faktorerna topografi, jordparametrar och hydrologi som gynnsamma. SGI delar uppfattningen avseende topografin och jordförhållandena med inte när det gäller vetenskapen om områdets

hydrologi. SGI anser därför att en säkerhetsfaktor mitt i intervallet är mer rimligt att använda i det aktuella fallet. Detta har dock ingen inverkan på stabilitetsbedömningen.

SGI rekommenderar att centrumavståndet mellan pelarna studeras ytterligare och att en redovisning av den modellspecifika funktionen som har använts i beräkningsmodellen ska beskrivas i den geotekniska utredningen.

Sammanfattningsvis ser SGI från geoteknisk synvinkel att planläggning är möjlig under förutsättning att ovanstående beaktas. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt lämpligt sätt säkerställas i planen och på plankartan.

Kommentar:

Den geotekniska utredningen har kompletterats enligt SGI:s synpunkter.

Detaljplanen kan inte alltid säkerställa en viss geoteknisk åtgärd då andra lösningar också kan vara möjliga. Utredningen visar på en möjlig lösning och planförslaget har utformats för att inte omöjliggöra den föreslagna lösningen.

En förutsättning är dock att byggnaderna grundläggs med antingen pålning till fast botten eller via kohesionspålar. Detta har införts som planbestämmelse. I bygglovhanteringen ska exploitören visa på en geoteknisk lösning gällande åtgärder på allmän platsmark.

15. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har anmärkningar på grundkartan i form av redovisningen av fastigheter, gatunamn m m samt på en del rittekniska detaljer i plankartan.

Lantmäteriet anser att planbeskrivningen ska korrigeras i styckena gällande planförhållanden och fastighetsindelning gällande de fastighetsindelade bestämmelserna.

Kommentar:

Planhandlingarna har i stort korrigeras i enlighet med Lantmäterimyndighetens yttrande.

16. Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

17. Vattenfall Eldistribution AB

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

Kommentar:

Noteras. Vattenfall Eldistribution har tagits bort från sändlistan inför granskning av planförslaget.

18. Telia Sonera, Skanova Access AB,

TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det inte finns något att invända mot planförslaget.

Kommentar:

Noteras.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

18. Lewerth Fastigheter AB, fastigheterna Stampen 19:17 och 19:18

Anser att det i dagsläget råder stor brist på parkeringsplatser i området. Bristen är så stor att människor tvingas tacka nej till hyresrättslägenheter då parkeringsplats inte kan erbjudas. Lewerth Fastigheter AB anser att detaljplanen inte bara måste säkerställa parkeringsbehovet till de tillkommande kontorsytorna, utan även bör lämna ett påtagligt tillskott av parkeringsplatser som underlättar för de som redan bor och arbetar i närområdet att hitta parkering. Att exploatera området så hårt att det inte är självförsörjande med parkeringsplatser, utan medvetet underdimensionera antalet parkeringar och därigenom förvärra den redan stora brist på parkeringar som finns i närområdet, är inte acceptabelt.

I takt med att staden expanderar samtidigt som den generella levnadsstandarden ökar kommer fler och fler att köra bil till arbetet. I takt med att andelen miljövänliga el- och hybridbilar växer kommer både argumenten och de politiska krafter som motverkar privatbilism att falla bort. Dagens samhällsplanering kan inte syfta till att komma till rätta med de buller- och avgasproblem som gårdagens teknik gett upphov till utan ska istället underlätta användandet av tysta och rena elbilar.

Den parkeringsnorm som tillämpas i Göteborg idag är otillräcklig och kommer i framtiden visa sig vara lika olycklig och dess följderna lika svåra att komma till rätta med som de dimensioneringstal för parkering som användes när våra bostadshyreshus byggdes på 1920- och 30-talet. De tal som användes när miljonprogrammet uppfördes har visat sig vara både förutseende och mycket realistiska.

Kommentar:

Planförslaget innebär inte att det skapas några nya bostäder i området, istället är det i huvudsak kontorsytor som möjliggörs inom planområdet. Planförslaget säkerställer inte att parkeringsplatserna enligt Göteborgs parkeringsnorm ska anordnas *inom* planområdet. Däremot ska exploitören, med hjälp av långvariga avtal, säkerställa att de antal parkeringsplatser som krävs enligt den nuvarande parkeringsvägledningen ska finnas tillgängliga i närområdet. Avtal ska finnas på plats innan detaljplanen antas.

Att tillskapa ytterligare parkeringsplatser, utöver normen för de tillkommande verksamheterna inom planområdet, är inte aktuellt.

19. Boende på Sixtens Camps gata, Samfälligheten Venus Norra

Anser att detaljplanen ska ställa krav på utformning av fastigheternas fasader.

Anser att det ska ställas krav på kommunikation till och från området. Befintlig bro över Gullbergsån uppfyller inte de krav man kan ställa på ett fungerande gångstråk mellan fastigheterna och Svingelns hållplats. Fastighetens parkeringsplatser borde ha krav på ett parkeringsinformationssystem så att man minskar rundkörning i området med bilister som söker parkering i garagen under de aktuella fastigheterna. Parkeringsplatser för besökande till boende i området måste på något sätt säkerställas.

Vissa av de befintliga bostadsfastigheterna i kvarteret Venus kommer få betydande skuggningar på förmiddagarna. Därför bör dagsljus krävas för dessa fastigheter, man kan koppla kravet till miljöcertifieringsnormer enligt till exempel BREEAM.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret anser inte att det finns motiv nog att specifikt reglera utformningen av fasaderna genom planbestämmelser i detaljplanen. Däremot har stadsbyggnadskontoret arbetat vidare med utformningen av byggnadsvolymer som ska tillåtas

inom planområdet tillsammans med exploatören. Några av de principer som redovisas i studien angående höga hus i Mölndalsåns dalgång har säkerställts i detaljplanen.

Att undvika onödig söktrafik i området är viktigt. Att införa parkeringsinformationssystem är en mycket bra idé. Dock är det inte möjligt att i detaljplanen ställa ett krav på att ett system ska införas. Förslaget angående ett informationssystem har dock vidarebeformats till exploatören och trafikkontoret.

Lägenheterna längs Vestagatan kommer att påverkas vad gäller skuggning av den föreslagna bebyggelsen. Främst gäller detta skuggning under morgontimmarna. En utökad studie av hur de befintliga byggnaderna kommer att påverkas av skugga har tagits fram och bifogas granskningshandlingarna.

Det är inte möjligt att i detaljplanen reglera ljusförhållanden i form av koppling till miljöcertifieringsnormer för fastigheter som ligger utanför planområdet.

21. Boende på Vestagatan 1

De boende ställer sig skeptiska till att bygga med de föreslagna höjder som planförslaget innehåller. Utseendemässigt skulle byggnaderna enligt de boende se ut som enstaka solitärer som sticker upp bland övrig lägre bebyggelse. De boende ställer sig också mycket skeptiska till att bygga så höga hus så extremt nära befintliga bostäder och de planerade husen skulle avsevärt förmörka Vestagatan och göra att de boende får mörkare bostäder. De boende föreslår istället att man tar husen på Anders Perssonsgatan, Vestagatan och övriga närliggande gator som referens och bygger i dessa höjder. De boende anser att området vid Canonhuset och Gröna skrapan är ett bättre område att bygga höga hus bland annat pga. att det där inte finns några befintliga bostadshus.

Utformningen av byggnaderna känns enligt de boende alltför klumpiga med ökande storlek i de övre delarna av byggnaderna. Några exempel på höga byggnader som ändå inte känns klumpiga är Canonhuset och Läppstiftet och gemensamt för dessa är att de är avsmalnande upptill. Ett annat exempel på en smäcker byggnad är Kista Science Tower i Kista utanför Stockholm. Även det planerade utseendet med olika stora fönster ger en asymmetri som inte känns tilltalande.

De boende undrar hur gång-, cykel- och biltrafiken ska fungera ihop i stråket från Svingeln fram till planområdet. Det är redan nu problem i korsningen vid Ebbes Hörna, på bron över Gullbergsån och där bilvägen korsar cykelbanan vid Vestagatan mot ån. Tillkommer sedan över 1000 arbetsplatser som planerat så kommer problemen avsevärt att öka.

De boende är positiva till planerna på att skapa torg och mötesplatser i anslutning till de planerade byggnaderna. Särskilt om det också kommer att finnas tillgång till dess service på kvällar och helger så att det blir ett positivt tillskott för boende i närområdet. De boende skulle gärna se några restauranger och någon form av mindre matbutik exempelvis "delikatessbod" i bottenplan.

Kommentar:

Området längs Mölndalsåns dalgång bedöms enligt Stadsbyggnadskontoret vara lämplig för högre bebyggelse. Det aktuella planförslaget är endast ett av de flera projekt inom Gårda som kommer att pröva högre bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret inser att höga byggnader i närheten av bostadsbebyggelse kan leda till problem med bland annat skugga och insyn. De planerade byggnaderna är lokaliserade norr om befintlig bostadsbebyggelse vid Vestagatan vilket innebär att skuggpåverkan begränsas. En utökad studie av hur de befintliga byggnaderna kommer att påverkas av skugga har tagits fram och bifogas granskningshandlingarna.

För det aktuella projektet har de högsta byggnadskropparna placerats i den norra delen av de aktuella fastigheterna för att skapa ett visst avstånd till befintlig bostadsbebyggelse inom kvarteret Venus. Bebyggelsen som kommer uppföras direkt norr om Vestagatan på fastigheten Gårda 1:15 får uppföras i högst 4 våningar. Detta att jämföra med bebyggelsen inom kvarteret Venus som är uppfört i upp till 8 våningar längs med Vestagatan. Byggnaden inom Gårda 1:15, som i samrådsförslaget var cirka 16 våningar högt reduceras till 11 våningar. Denna byggnad uppförs cirka 65 meter från befintlig bebyggelse söder om Vestagatan. Byggnaderna inom Gårda 2:12 placeras på cirka 35 meters avstånd till befintlig bebyggelse söder om Vestagatan.

Utformningen av byggnaderna ska diskuteras med exploatören med utgångspunkt från de principer som redovisas i den framtagna Höghus-studien för Mölndalsåns dalgång. Storlek och placering av fönster kommer inte att regleras i detaljplanen.

Ett trafikförslag har tagits fram som redovisar utformningen på omkringliggande gator.

En trafikanalys har tagits fram av Trafikkontoret. Trafikanalysen innehåller en beskrivning av vilken påverkan som planförslaget kommer att få på trafikmiljön i planområdets närhet.

Önskemålen om innehåll i bottenplanet på de planerade byggnaderna har vidarebefordrats till exploatören.

22. Boende på Vestagatan 3 (1)

Den boende är bosatt på Vestagatan sedan 8 år tillbaka. Den boende valde omsorgsfullt tillsammans med sin man boendet, lokaliserat i ett attraktivt läge, med närhet till centrum, kommunikationer och service med mera. Lägenheten är ljus med ljusinsläpp från två håll. Den boende upplever att ljusinsläppet och utsikten från öster nu hotas av den planerade byggnationen.

Den boende anser att framkomligheten för biltrafiken redan idag är begränsad. Trafiken reglerar sig själv via Almquists bro samt Anders Perssongatan. Den boende anser att frågan om hur byggtrafiken samt trafiken för de som ska arbeta inom planområdet inte är tillräckligt utredd.

Den boende undrar hur pålning för planerad byggnation kommer att påverka befintliga byggnader i närheten av planområdet, särskilt med tanke på att planerad bebyggelse är avsevärt mycket högre än befintliga byggnader i närområdet.

Den boende anser att beskrivningen i planbeskrivningen angående närområdet är ensidig, partisk och kör över de som bor i området och uppskattar det som det är. Den boende påpekar även att ”otrivseln och mörkret” knappast kommer att förbättras genom uppförandet av högre bebyggelse som istället kommer att sluka ljus. Den boende påpekar att ett bra utbud av service, restauranger, butiker med mera finns inom gångavstånd.

Den boende anser att detaljplanen behöver göras om och att större hänsyn måste tas till de människor som bor i området sedan flera år. Den boende anser att området ska fortsätta utvecklas och att det finns behov av upprustning men att det absolut inte är en positiv utveckling med byggnation i den omfattning som presenteras i planförslaget.

Kommentar:

Den planerade byggnationen kommer att påverka skuggning och utsikt för boende på Vestagatan. För det aktuella projektet har de högsta byggnadskropparna placerats i den norra delen av de aktuella fastigheterna för att skapa ett visst avstånd till befintlig bostadsbebyggelse inom kvarteret Venus. Bebyggelsen som kommer uppföras direkt norr om Vestagatan på fastigheten Gårda 1:15 får uppföras i högst 4 våningar. Detta att jämföra med bebyggelsen inom kvarteret Venus som är uppfört i upp till 8 våningar längs

med Vestagatan. Byggnaden inom Gårda 1:15, som i samrådsförslaget var cirka 16 våningar högt reduceras till 11 våningar. Denna byggnad uppförs cirka 65 meter från befintlig bebyggelse söder om Vestagatan. Byggnaderna inom Gårda 2:12 placeras på cirka 35 meters avstånd till befintlig bebyggelse söder om Vestagatan.

De planerade byggnaderna är lokaliserade norr om befintlig bostadsbebyggelse vilket innebär att skuggpåverkan på bebyggelse söder om Vestagatan är begränsad. En utökad studie av hur de befintliga byggnaderna kommer att påverkas av skugga har tagits fram och bifogas granskningshandlingarna.

En trafikanalys har tagits fram av Trafikkontoret. Trafikanalysen innehåller en beskrivning av vilken påverkan som planförslaget kommer att få på trafikmiljön i planområdets närhet.

Påverkan på befintliga fastigheter vid byggnation regleras i inte i detaljplanen. Byggherren är ansvarig för att skador på intilliggande fastigheter inte ska uppstå.

Beskrivningen av närområdet i planbeskrivningen har utvecklats och kompletterats.

23. Boende på Vestagatan 3 (2)

Den boende anser att trafiken på Vestagatan och Anders Perssonsgatan kommer att mångdubblas när flera tusen personer ska ta sig till och från de nya arbetsplatserna som skapas inomplanområdet. Enligt den boende är parkeringsfrågan för dessa personer inte löst.

Almquists bro är redan idag farlig och trång anser den boende. Exempelvis så kan två tyngre lastbilar inte mötas på bron utan att man använder den mycket smala gångbanan som finns på ena sidan av bron. Redan idag är Svingeln en stor kollektivtrafiknod vilket innebär att en mycket stor mängd gångtrafikanter tar sig över Almquists bro under de timmar som biltrafiken är som mest intensiv. Merparten av de som besöker Migrationsverket idag kommer till fots. När flera tusen personer tillkommer som ska arbeta i området kommer det att bli kaos i trafiken, främst morgon och kväll. Dagens olyckstillbud mellan bilister och gångtrafikanter riskerar att bli reella olyckor. För besökande till boende i kvarteret Venus, kommer nuvarande parkeringsplatser på Vestagatan och Venusgatan att försvinna vilket medför att många kommer att köra runt och leta parkeringsplats - detta ökar trafiken i området ytterligare.

Den boende anser att de solstudier som redovisas i samrådshandlingarna inte är tillräckliga för att bedöma skuggpåverkan, främst under morgontimmarna då kvarteret Venus påverkas av skugga.

Boende på Vestagatan som idag har en fri och vidsträckt utsikt mot väst, norr och öst, kommer att bli av med denna vilket avsevärt kommer att försämra boendet. Den boende finner det lönlöst att föreslå lägre huskroppar eftersom att den boendes bedömning är att exploitören har bestämt sig för att bygga ”allt eller inget”.

Den boende ifrågasätter hur det har gått till gällande information och medverkan för den genomförda workshopen.

Den boende anser att kvarteren Venus och Poseidon i högsta grad är levande och anser att beskrivningen gällande närområdet i planbeskrivningen är osann och snudd på kränkande. De boende i området tar sig enkelt till Olskroken, Friggagatan och Odinsplatsen för att besöka butiker, restauranger, gym med mera.

Den boende anser att de boende i området inte behöver ett nytt torg och ifrågasätter hur man ska kunna ta sig till torget då trafiken på Vestagatan riskerar att bli så intensiv att det blir svårt att ta sig över gatan.

Den boende anser att de boende i området inte behöver en upprustning och inriktning mot kontorsstadsdel och anser att ett nollalternativ (dvs. att ingen förändring genomförs) är det enda tänkbara.

Den boende uttrycker stor oro för det omfattande pålningsarbete med efterföljande risk för sättningsskador som kan ske under byggtiden. Den boende uttrycker även stor oro för den tunga trafik som kommer att genereras under byggtiden med framkomlighetsproblematik och undrar hur trafiken kommer att regleras under byggtiden.

Kommentar:

En trafikanalys har tagits fram av Trafikkontoret. Trafikanalysen innehåller en beskrivning av vilken påverkan som planförslaget kommer att få på trafikmiljön i planområdets närhet.

Ett trafikförslag har tagits fram som redovisar utformningen på omkringliggande gator.

Stadsbyggnadskontoret anser att risken för söktrafik är begränsad då de föreslagna byggnaderna till övervägande del kommer att innehålla arbetsplatser. Cirka 1/3 av de parkeringsplatser som ska säkerställas kommer att återfinns inom planområdet medans cirka 2/3 av parkeringsplatserna kommer att lokaliseras i befintliga parkeringsgaraget i närområdet.

Den planerade byggnationen kommer att påverka skuggning och utsikt för boende på Vestagatan. För det aktuella projektet har de högsta byggnadskropparna placerats i den norra delen av de aktuella fastigheterna för att skapa ett visst avstånd till befintlig bostadsbebyggelse inom kvarteret Venus. Bebyggelsen som kommer uppföras direkt norr om Vestagatan på fastigheten Gårda 1:15 får uppföras i högst 4 våningar. Detta att jämföra med bebyggelsen inom kvarteret Venus som är uppfört i upp till 8 våningar längs med Vestagatan. Byggnaden inom Gårda 1:15, som i samrådsförslaget var cirka 16 våningar högt reduceras till 11 våningar. Denna byggnad uppförs cirka 65 meter från befintlig bebyggelse söder om Vestagatan. Byggnaderna inom Gårda 2:12 placeras på cirka 35 meters avstånd till befintlig bebyggelse söder om Vestagatan.

De planerade byggnaderna är lokaliserade norr om befintlig bostadsbebyggelse vilket innebär att skuggpåverkan på bebyggelse söder om Vestagatan är begränsad. En utökad studie av hur de befintliga byggnaderna kommer att påverkas av skugga har tagits fram och bifogas granskningshandlingarna.

På den workshop som anordnades i oktober 2015 medverkade ett tiotal personer. Både människor som arbetar och bor i närområdet medverkade. Kallelser hade gått ut till kontaktpersoner i närbelägna hyres- och bostadsrättsföreningar. Workshopen syftade i första hand till att inventera styrkor och svagheter inom och i anslutning till planområdet.

Beskrivningen av närområdet i planbeskrivningen har utvecklats och kompletterats.

Stadsbyggnadskontoret anser att en torgyta skulle kunna tillföra närområdet en kvalité och dessutom innebär torgets placering att den nya bebyggelsen inom Gårda 2:12 placeras på ett avstånd på cirka 35 meter från befintlig bebyggelse söder om Vestagatan. Om hela fastigheten Gårda 2:12 skulle bebyggas så skulle avståndet mellan ny och befintlig bebyggelse minska till cirka 15 meter.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att trafiken på Vestagatan inte kommer att bli så kraftig att tillgängligheten till det planerade torget kommer att bli tydligt negativt påverkad. Stadsbyggnadskontoret delar Trafikkontorets synpunkt angående att dubbelrikta Gullbergsbrogatan för att undvika onödig trafik på Vestagatan.

Området längs Mölndalsån dalgång bedöms enligt Stadsbyggnadskontoret vara lämplig för högre bebyggelse. Det aktuella planförslaget är endast ett av de flera projekt inom

Gårda som kommer att pröva högre bebyggelse. Ett nollalternativ anses inte rimligt i den kontext som finns gällande brist på arbetsplatser i ett kollektivnära område i anslutning till centrum.

Hur trafiklösningen under byggtiden ska se ut regleras inte i detaljplanen.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Ett trafikförslag innehållande en trafikanalys har tagits fram av Trafikkontoret. Tillkommande trafik från den utökade verksamheten anses inte påverka trafikmängden i någon större utsträckning för området, delvis på grund av sitt nära läge till kollektivtrafik och cykelvägnät.
- Ett trafikförslag har tagits fram som redovisar den planerade utformningen på omkringliggande gator.
- Planbeskrivningen har korrigerats gällande redovisningen av antalet parkeringsplatser som krävs enligt parkeringsvägledningen.
- De planerade mötesplatserna längs Gullbergsån och möjligheten till att anordna bryggor i ån har utgått ur planförslaget med anledning av riskproblematik med avseende på den närliggande vägen E6/E20.
- En dagvattenutredning har tagits fram. Dagvattnet från kvartersmarken ska magasineras med hjälp av gröna tak, regnträdgårdar och kassetter. En beskrivning av hur ett skyfall kan påverka planområdet har infogats i planbeskrivningen.
- Beskrivningen av miljömålen i planbeskrivningen har kompletterats.
- Utformning av byggnaderna har anpassats till de principer som presenteras i ”Höga hus i Mölndalsåns dalgång, planeringsunderlag 2.0”.
- Våningsantalet inom fastigheten Gårda 1:15 har reducerats från 16 till 11 våningar.
- Mindre korrigeringar av tillåtna höjder har gjorts i planförslaget.
- En särskild bilaga som redovisar vilken påverkan de planerade byggnaderna får för skuggningen på omkringliggande bebyggelse har tagits fram. Bilagan bifogas granskningshandlingarna.
- Den framtagna riskanalysen har kompletterats i enlighet med Länsstyrelsens, Trafikverkets och Räddningstjänstens synpunkter. Analysen har bland annat kompletterats med beräkning av risker från järnvägen. Åtgärder som föreslås i riskanalysen har så långt som möjligt säkerställs genom planbestämmelser.
- Den geotekniska utredningen har kompletterats i enlighet med SGI:s och Länsstyrelsens synpunkter. Bland annat har även stabiliteten för den västra sidan av Gullbergsån beräknats. Grundläggningen av byggnaderna har säkerställt genom planbestämmelse. Övriga geotekniska stabilitetsåtgärder, inom allmän plats, har inte säkerställts med planbestämmelser men kan utföras inom ramen för detaljplanens utformning.

- Föreningssituationen för berörda fastigheter har förtydligats. Efter dialog med länsstyrelsen finner stadsbyggnadskontoret att en mer utförlig utredning/provtagning innan genomförande är nödvändig. Att marken ska saneras säkerställs vid planbestämmelse.
- Ett förtydligande angående översvämningsnivåerna med avseende på närheten till Gullbergsån har infogats i planbeskrivningen.
- Information om att åtgärder i anslutning till och inom vattenområdet kan innebära anmälnings- och/eller tillståndsplikt har infogats i planbeskrivningen.
- Användningsgränsen har anpassats i enlighet med Trafikverkets yttrande för att underlätta åtkomst till vägområdet för väg E6/E20. Utrymme har avsatts i detaljplanen för att tillåta dubbelriktad trafik på Gullbergsbrogatan.
- Planhandlingarna har i stort korrigerats i enlighet med Lantmäterimyndighetens yttrande.
- Beskrivningen av närområdet i planbeskrivningen har utvecklats och kompletterats.

Viveca Risberg
Planchef

Fredric Norrå
Plankonsultsamordnare