



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Granskningsutlåtande

Datum: 2017-08-29

Diarienummer: 0619/10

Aktbeteckning: 2-5389

Fredric Norrå

Telefon: 031-368 17 17

E-post: fredric.norra@sbk.goteborg.se

Detaljplan för kontor vid Venusgatan inom stadsdelen Gårda i Göteborg

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt 2016-12-20 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samråds-krets, bilaga 1, under tiden 2017-01-18 till 2017-02-15.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under tiden 2017-01-18 till 2017-02-15. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak risker med tanke på närheten till väg E6/E20, geotekniska frågor rörande stabiliteten längs Gullbergsån, påverkan på riksintresset för kommunikation (väg E6/E20), påverkan på miljökonsekvensnormer och det närliggande Natura 2000-området Nedre Sävåån samt behovet av parkeringsplatser och en ökning av trafiken i närområdet. Länsstyrelsen befarar att bebyggelsen kan bli olämplig för människors hälsa, att miljökonsekvensnormer riskerar att överskridas samt att riksintresse med avseende på Natura 2000-området påtagligt riskerar att skadas och bedömer därför att planen kan komma att prövas om den antas. Boende i närområdet ifrågasätter storlek och höjd på byggrätten samt oroar sig för ökad trafik till följd av ett genomförande av planförslaget.

Efter genomförd granskning har ett möte genomförts med Räddningstjänsten och Länsstyrelsen gällande riskhanteringen i detaljplanen. Till följd av mötet och efterföljande dialog med länsstyrelsen har riskanalysen uppdaterats, reviderats och kompletterats med en beräkning av explosionslast vid dimensionering. Tidigare planbestämmelser gällande risker har korrigerats och nya bestämmelser har införts. Länsstyrelsen har efter detta meddelat att de nu anser att riskfrågan hanteras på ett acceptabelt sätt.

Efter granskning har den geotekniska utredningen uppdaterats. Planområdets avgränsning har korrigerats. Planområdet omfattar nu inte den västra sidan av Gullbergsån. Avstämning gällande hanteringen av geotekniken har skett med SGI.

En utökad beskrivning av plangenomförandets påverkan på vattenområdet och det närliggande Natura-2000-området har införts i planbeskrivningen.

Planbestämmelser har införts för att säkerställa att dagvattenhantering på kvartersmark genomförs. Planbestämmelse har införts för att undvika entréer mot väg E6/E20.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i Länsstyrelsens bedömning, med tanke på planområdets centrala läge i nära kontakt till kollektivtrafik, att riksintresset för kommunikation (väg E6/E20) inte riskerar att påtagligt påverkas negativt.

Stadsbyggnadskontoret anser sammantaget att med de kompletteringar och förtydliganden som har gjorts gällande risk för hälsa och säkerhet, miljö kvalitetsnormer för vatten och luft samt påverkan på Natura-2000 området att planen kan antas. Stadsbyggnadskontoret anser att de föreslagna byggnadernas höjd är lämpliga på platsen och att den tillkommande trafiken kan anses vara acceptabel.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, trafikkontoret, fastighetsägaren/exploatören 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.

Kommentar:

Noteras.

2. Trafikkontoret

Detaljplanen säkerställer endast en del av det totala antalet parkeringsplatser som krävs och hänvisar istället till parkeringsplatser utanför planområdet. Dessa parkeringsplatser måste säkerställas genom ett avtal med lång löptid innan detaljplanen vinner laga kraft.

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

Viss justering av trafikförslaget pågår för att möjliggöra omhändertagande av dagvatten med hjälp av regnbäddar (biofilter) på allmän platsmark. Höjdsättningen på de allmänna gatorna måste anpassas för regnbäddarna. Dessa ändringar berör Venusgatan och del av Anders Personsgatan. Kostnaden för ändringen ska påföras exploateringen.

På grund av att den befintliga gångbanan längs Anders Personsgatan delvis gör intrång på privat fastighetsmark och inte uppfyller god standard med avseende på bredd föreslås de snedställda parkeringarna längs gatan ersättas med längsgående.

Geoteknisk förstärkning krävs öster om Gullbergsån. Beräkningar visar på tillfredställande stabilitet efter förstärkningsåtgärder. Exploatören står för de faktiska kostnaderna.

Trafikkontoret anser inte att Trafiknämnden ska stå för några kostnader av upprustning av gator eller gång- och cykelvägar inom planområdet. Inte heller för investering i form av regnbäddar (biofilter) på allmän platsmark.

Trafiknämnden ansvarar idag för gator, gång och cykelvägar inom området och får därmed inte några ökade kostnader för drift och underhåll. Upprustningen innebär på kort sikt lägre driftskostnader. På lång sikt blir kostnaderna oförändrade. Anläggningar för dagvatten på allmän platsmark (regnbäddar) medför en ökning av driftskostnader på omkring 30 000 var femte år.

Kommentar:

Ett avtal med lång löptid gällande säkerställande av parkeringsplatser ska finnas på plats innan detaljplanen vinner laga kraft.

Planområdet innehåller en omfattande byggrätt där utrymmen för cykelparkeringar kan inrymmas. Frågan bevakas i bygglovskedet. En tydligare redovisning av utrymme för cykelparkering inom planområdet ska införas i planbeskrivningen.

Ingen planteknisk ändring bedöms behövas för att inrymma de föreslagna regnbäddarna. Planbeskrivningen kompletteras med uppgifterna om regnbäddar (biofilter) på allmän platsmark.

Stadsbyggnadskontoret delar trafikkontorets uppfattning om att de befintliga snedställda parkeringarna längs Anders Personsgatan borde ersättas med längsgående. Detaljplanen tillåter båda lösningarna.

Planområdets avgränsning har korrigerats. Området väster om Gullbergsån ingår inte i planområdet. Exploatörens kostnadsansvar för de geotekniska åtgärderna öster om Gullbergsån ska säkerställas i genomförandeavtal.

Exploatörens kostnadsansvar för upprustning av gator och gång- och cykelvägar säkerställs i genomförandesavtal.

3. Park- och naturnämnden

Planförslaget uppfyller inte Grönstrategins krav på bostadsnära park inom 300 meter. Park- och naturförvaltningen anser dock att den grönyta längs Gullbergsån strand till viss del kan kompensera för detta eftersom planförslaget enbart handlar om verksamheter och inte om bostadsbyggande. Då parkområdet längs Gullbergsån anses som riskområde föreslår park- och naturförvaltningen att fler mötesplatser och bryggor anläggs söder om planområdet då möjligheten att kunna vistas nära vatten efterfrågas.

Gullbergsåns strandskoning är i dåligt skick och bör restaureras. Även åns intag under trafikleden är i dåligt skick och behöver åtgärdas. Det förekommer översvämning av den västra sidan av Gullbergsån. Park- och naturnämnden påpekar att strandskoning av den västra sidan av ån kommer att innebära ekonomiska konsekvenser för Staden. I många fall görs strandskoning inom Staden enligt den kajöverenskommelse som finns för Älvstrandenområdet, där Trafikkontoret har konstruktionsansvar och park- och naturförvaltningen har ansvar över ytskikt. Det är oklart vad som gäller i detta fall och frågan om ansvarsfördelning och kostnader för den västra sidan av kajen behöver därför utredas och beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret delar park- och naturnämndens uppfattning om att det vore önskvärt med ett anläggande av fler mötesplatser längs ån söder om planområdet. Detta är dock inget som kan regleras i aktuell detaljplan då detta område ligger utanför det aktuella planområdet.

Geotekniska åtgärder inom kvartersmark och inom allmän platsmark öster om Gullbergsån ska bekostas av exploatören, detta regleras i genomförandeavtal. Planområdet har efter granskningen korrigeras för att inte längre omfatta området väster om Gullbergsån.

4. Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

En kompletterande markundersökning måste utföras i samråd med miljöförvaltningen när byggnaden inom fastigheten Gårda 2:12 har rivits och markarbeten ska utföras.

Miljöförvaltningen anser att dagvattenutredningen innehåller tillräckligt med information för att förvaltningen ska kunna bedöma förslagen till dagvattenhantering

Kommentar:

Tillvägagångssättet vid rivning av befintlig fastighet kan inte säkerställas i detaljplanen. Information om att kompletterande markundersökning vidarebefordras till exploatören. Rivning av fastigheten pågår i dagsläget. På plankartan finns en villkorsbestämmelse om att marken måste saneras innan startbesked kan ges.

5. Kretslopp och vatten

VA: Inga anläggningsintäkter väntas. Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A:2 (VAV publikation P 83) men inte kapacitet enligt Räddningstjänstens nya krav för byggnader högre än 8 våningar. Krav ställs nu på dubbelmatad ledning med 40 l/s fram till servis. För att uppnå detta behöver två nya vattenledningar läggas från korsningen Vestagatan-Almqvists Bro, fram till vattenservis för Gårda 2:12 (ca 80 m). Hur finansiering ska ske av åtgärder för att uppfylla de nya kraven har ännu inte utretts. Brandvattenförsörjning ingår inte i VA-huvudmannens ansvar enligt lagen om allmänna vattentjänster. Kostnaden för utbyggnad av större vattenledningar för att klara räddningstjänstens krav på brandvatten uppskattas till 1,5-2 Mkr. Vem som har ansvar att bekosta åtgärden är ännu oklart. Anläggandet av regnbäddar bekostas av exploatören. Genomförandeavtalet kan inte slutföras innan finansiering av åtgärder för ökad brandkapacitet har beslutats.

I Venusgatan finns rännstensbrunnar som är kopplade på den kombinerade avloppsledningen. Därför föreslås en ytlig avvattning av gatan i samband med att den byggs om. Förslagsvis lutas Venusgatan mot parkeringsfickorna i vägens sydvästra del. Den sista parkeringen görs förslagsvis om till regnbädd och utloppet kopplas till dagvattenledning i Vestagatan. På så sätt minskas tillskottsvattnet till Ryaverket. Åtgärder på allmän platsmark syftar också till att förbättra förutsättningarna att klara miljökvalitetsnormerna för vatten i Gullbergsån. Enligt dagvattenutredningen finns tillräckliga ytor för dagvattenhantering på kvartersmark. Då krävs vattenhantering på bjälklag för fastighet Gårda 2:12, vilket kräver att byggnadens grundläggning dimensioneras för den tillkommande tyngden. Exploatören har i detta fall tagit fram dagvattenutredningen och förutsätts därför vara införstådd med dessa förutsättningar.

Avfall: Kretslopp och vatten påpekar att det är viktigt att på ett tidigt stadium fundera över hur avfallshanteringen ska gå till och ber exploatören att beaktas detta. Det påpekas att om restaurang ska etableras behövs fettavskiljare. Fettavskiljare töms med slambil och det är då viktigt att se över var tömningen ska ske. Tömningsfordonet måste ha möjlighet att stanna på gatan om lastplats saknas.

Kommentar:

Genomförandeavtalet reglerar kostnader för ett genomförande av detaljplanen och nödvändiga åtgärder för att planen ska kunna genomföras. Informationen om Räddningstjänstens nya krav på brandvatten har vidarebefordrats till fastighetskontoret och exploatören som ska upprätta genomförandeavtalet sinsemellan.

Planförslaget tillåter den lösning för dagvattenhantering som förespråkas av Kretslopp- och vatten.

Informationen gällande avfallshanteringen har vidarebefordrats till exploatören.

6. Stadsdelsförvaltningen, Centrum

Stadsdelsförvaltningen tillstyrker förslaget till detaljplan.

Flera av de synpunkter förvaltningen framfört i samrådsskedet är inte möjliga att styra inom den föreslagna planen.

Stråket längs ån används, trots riskbilden, frekvent av både kringboende och besökare alla dagar i veckan. Det skulle vara värdefullt om det i den södra delen av planområdet kunde tillåtas bryggor på Gullbergsåns stränder.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar att stadsdelsförvaltningen tillstyrker detaljplaneförslaget.

På grund av rådande riskproblematik anser stadsbyggnadskontoret inte att det är lämpligt att anordna vistelsezoner längs ån i den södra delen av planområdet.

7. Göteborg stads parkerings AB

Parkeringsbolaget har inga synpunkter på förslaget eftersom parkering löses på egen tomtmark och mobilitetsfrågan är tillräckligt omhändertagen.

Kommentar:

Noteras.

8. Göteborg Energi

Flera av GENAB:s (Göteborg Energi Nät AB) ledningar ligger strax utanför fastighetsgränserna för de tilltänkta byggrätterna. GENAB noterar att planförfattarna trots påpekanden under samrådet valt att bevilja byggrätt ända ut till fastighetsgräns. GENAB accepterar inte byggnader närmre än 2 meter från våra kablar.

I såväl Venusgatan som andra gator som ingår i eller gränsar till planområdet har GENAB ledningar som är viktiga för elförsörjningen i området. I Gullbergsgatan och Anders Personsgatan finns en 130 kV kabel som är vital för elförsörjningen i stora delar av Göteborg. GENAB kräver att den kabeln skall omfattas av särskild risk- och tillgänglighetsanalys så att den inte kommer till skada under byggskedet. Analysen ska till exempel ta hänsyn till att kabeln inte får utsättas för högt marktryck och säkerställa att den är åtkomlig för reparation under hela byggtiden. Byggherren förutsätts initiera och bekosta erforderliga flyttningar av befintliga anläggningar i samband med byggnationen. 130 kV kabeln skall under inga omständigheter flyttas. Den befintliga nätstationen norr om planområdet och de befintliga ledningarna måste vara i drift under byggtiden.

Fastigheten Gårda 1:15 är idag ansluten till befintligt fjärrvärmenät om byggrätten skall utökas och fastigheten fortfarande vara ansluten till fjärrvärmenätet måste dimensionen av servisledningen ses över för att klara kapacitetshöjningen. Fjärrvärmeväxlarens storlek kommer också behöva ses över för att klara det ökade effektbehovet.

Gällande fjärrkyla har Göteborg Energi inget att erinra.

GEGAB har driftsatt en gasledning i planområdet. Beakta de driftsatta gasledningarna i fortsatt planarbete samt den möjlighet en potentiell gasanslutning ger till kommande stadsmiljöutveckling.

Inom planområdet har Göteborg Energi GothNet AB anslutningar till befintliga fastigheter, ledningar och kanalisation som måste beaktas och hanteras inom projektet. Det finns intresse av att delta i kommande projektering för att tillgodose behovet av fibertjänster inom planen.

Kommentar:

Planförslaget tillåter byggnation ut till fastighetsgräns. Ingen utökning av byggrätten har gjorts i förhållande till gällande detaljplan. Om det uppstår konflikter mellan befintliga ledningar förlagda inom gatumark och planerad byggnation inom kvartersmark så ska exploatören bekosta eventuell flytt eller andra åtgärder för att skydda befintliga kablar.

Inga planer finns på att flytta den befintliga 130 kV-kabeln. Byggherren har ansvaret för att befintliga anläggningar inte skadas under byggtiden.

Det noteras att fjärrvärmesystemet i närheten av planområdet kan behöva uppdimensioneras vid en utbyggnad inom planområdet. Det noteras också att möjlighet till anslutning av gas och fibertjänster finns i nära anslutning till planområdet. Informationen har vidarebefordrats till exploatören.

9. Räddningstjänsten i StorGöteborg (RSG)

Enligt granskande handlingar har riskutredningen i stort förtydligat svaren på de frågeställningar som RSG framförde under samrådet. Utredningen visar på att en EI30-fasad skulle klara den strålning och värmepåverkan som kan förväntas av en gasmolnsbrand eller jetflamma, under det tidsförlopp som dessa förväntas förekomma. Det är däremot oklart vilken effekt tryckvågen har på fönstren även om strålningen och värmepåverkan snabbt kommer att avta.

Avseende tryck och impulser från gasexplosion och BLEVE (Boiling liquid expanding vapor explosion) så återfinns en beräkning som visar på att motståndsskyddet mot infallande tryck är tillräckligt vid 5 kPa. Denna avser dock en gasexplosion med en höjd av 3 meter och inte utifrån den explosionsutbredning som en BLEVE kan skapa. I analysen beräknas att ingen omkommer inomhus på grund av en BLEVE genom de riskreducerade åtgärder som föreslås, vilket inte är rimligt i det här fallet då effekten av skyddet inte utretts i det sammanhanget.

Oaktat ovanstående så finns en förutsättning som inte hanteras i utredningen som blir avgörande för godtagbart skydd och som beräknas som aktiv riskreducerande åtgärd. Det är utformningen av den befintliga skärm/mur som skyddar området och som ska enligt uppgift hanteras genom exploateringsavtal. Denna har möjlighet att (beroende på utformning) förutom avkörningsskydd och vätskehinder från E6/E20, även kunna reducera visst inkommande tryck och stötvåg, strålningsskydd mot nedre plan från jetflamma, fördröja gasmolnsspridning till området.

Denna skärm/mur används i rapporten delvis som en skyddsåtgärd med förutsättning att den vidare utreds. Oaktat vem som ansvarar för denna eller vilket exploateringsavtal som ska fattas så bör det rimligen ställas en förväntan på detta skydd. Det vill säga redan nu bör det rimligen beskrivas en förväntad utformning på denna för att den ska skapa bra effekt så att detta ligger med i dess senare utformning via avtal.

I grund har RSG inget ytterligare att erinra sedan tidigare granskning, dock kvarstår frågeställningen kring riskreducerade åtgärders effekt kopplat till händelse av BLEVE. Utan att utreda tryckvågor från explosioner kan inte antagandet göras att ingen om-

kommer inomhus vid dessa händelser. Även om till exempel glastrutor klarar strålning och värme så är det inte otroligt att de trycks in av tryckvågor.

RSG förespråkar även att den skärm/mur som avgränsar planområdet, redan nu bör utredas vidare så att dess utformning gynnar området i så stor utsträckning som möjligt. Det beskrivs i utredningen att det är en förutsättning att den utreds för att få avsedd effekt. Det är även betydligt högre byggnader i fråga nu än när skärmen/muren skapades.

Kommentar:

Den framtagna riskanalysen har efter granskningen kompletterats, reviderats och ett dokument med förklaringar och svar på räddningstjänstens och länsstyrelsens frågor har tagits fram. Bland annat har frågan angående effekten av en tryckvåg mot fasad utretts ytterligare.

Plankartan har justerats med bakgrund av den kompletterade riskanalysen.

Sedan granskningen genomfördes har det konstaterats att det befintliga avåkningsskyddet är utformat med den standard som beräkningarna i riskanalysen har utgått ifrån.

Läs även kommentar till Länsstyrelsens frågor avseende riskhantering på sidan 10.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

10. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen samlade bedömning: Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripande-grunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen med nuvarande utformning inte kan accepteras och därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen: Länsstyrelsen befarar att:

- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion med avseende på risker från farligt godsled, markföroreningar och geoteknik.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) med avseende på luft och ytvatten riskerar att inte följas.
- Riksintresse kan riskera att skadas påtagligt med avseende på Natura 2000-området Säveån, nedre delen (SE0520183) nedströms Gullbergsån. Länsstyrelsen bedömer att planens genomförande kan komma att kräva tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10 §:

Hälsa och säkerhet: Riskanalyser handlar till stor del om att hantera osäkerheter. I riskanalysen (2016-05-20) framhävs att den största kvarvarande osäkerheten ligger i effektiviteten av skyddsåtgärderna. Med tanke på detta och att det inte finns några marginaler, dvs det är väsentligt att skyddsåtgärderna fungerar på ett bra sätt, samt att en del åtgärdsförslag inte beaktats anser Länsstyrelsen fortfarande att riskfrågan inte är tillräckligt hanterad med tanke på den höga exploatering som planeras.

Resultatet i riskanalysen visar en hög samhällsrisk. Att nivån hamnar så högt beror på den höga exploatering som planeras på ett kort avstånd från leden. Med införda skyddsåtgärder, i beräkningarna, erhålls en samhällskurva inom ALARP-området. I riskanalysen framgår tydligt att acceptabel risknivå bygger på att effektiva skyddsåtgärder går att få till. I analysen råder en hög tilltro till de åtgärder som föreslagits samt att personer utomhus skyddas av byggnaden. Bedömningar av åtgärders effekt och möjlighet att in-

föra dessa är osäkra, människor kan befinna sig på fel plats eller bete sig irrationellt vid händelse av en olycka. Länsstyrelsen anser därför fortfarande att ett minskat antal personer i området ska övervägas.

Med tanke på den riskbild som råder och vikten av att åtgärderna fungerar i enlighet med gjorda antaganden anser vi att kommunen redan nu behöver förankra genomförbarheten på aktuella krav och så långt som möjligt hantera och reglera det som är förutsättningarna i beräkningarna.

I andra projekt nära tungt trafikerade leder med hög exploatering har ofta tidiga dialoger förts med exploatör/arkitekt om möjliga lösningar för att förankra att åtgärder som antas även kan införas. Det är viktigt att exploatören blir involverad i förutsättningar och blir medveten om de speciella krav som ställs på byggnaden. Som exempel vill vi lyfta fram den bild på planbeskrivningens framsida som visar en byggnad med mycket fönster mot leden. Ur vårt perspektiv har vi svårt att se att utformningen överensstämmer med riskanalysens förutsättningar för beräkningarna dvs. att den är dimensionerad för exempelvis en gasmolnsexplosion. Likaså förväntas EI30 skydda effektivt i olika brandscenarion. För scenariot BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion) antas tex ingen omkomma inomhus där skydd införs. Klarar byggnaden/glas detta scenario med tanke på trycklaster?

I riskanalysen föreslås att byggnaden bör disponeras så att utrymmen där inga människor vistas, exempelvis teknikutrymmen, placeras längs med E6. Detta för att skapa ytterligare buffertzoner och minska antalet personer som kan bli exponerade. Kommunen har inte utökat sitt resonemang kring personintensitet och disponering av byggnader. Vi vill också framföra att det inte kan finnas öppningar eller öppningsbara fönster/dörrar mot leden.

På grund av stora osäkerheter som nämnts ovan anser Länsstyrelsen att kommunen måste jobba ytterligare med att förbättra riskbilden. En åtgärd är att minska antalet personer som kan utsättas för en olycka. Ett annat sätt är att titta på ytterligare skyddsåtgärder/dimensionera för fler scenarier. Därefter är verifieringen av åtgärder och förankringen att kunna genomföra åtgärder en nyckelfråga. Kommunen borde även se över vilket skydd den befintliga barriären kan ge.

Det är viktigt att planbestämmelserna uppfyller de krav som förutsättningarna i beräkningarna ställer och att de utformas tydligt så att de inte kan misstolkas. Länsstyrelsen anser därför att planbestämmelsen *"Fasad och fönster ska utföras i brandklass EI 30 på alla ytor inom 40 meter från E6 på alla ytor som inte är bortvända från väg E6"*, bör justeras.

Ordet bortvända bör ersättas med *"västra, norra och östra fasad"* i likhet med den andra bestämmelsen om fasadkrav då det gäller samma fasader. Vidare behöver ni fundera på om avståndet (40 meter) för EI 30-klassning bör utökas med tanke på de stora osäkerheter som råder. I riskanalysen går att läsa att: *fönster och fasader riktade mot olycksplatsen inom 40 meter (eller gärna lite till) måste vara utförda i brandklass EI 30.*

Planbestämmelsen *"Friskluftsintag ska placeras i skyddat läge"*, behöver förtydligas. Vi anser att den ger för stor tolkningsmöjlighet, vilket riskerar att skyddsåtgärden inte blir rätt utförd. Det framgår inte vad skyddat läge innebär. Det kan förtydligas genom exempelvis skriva vart friskluftsintaget ska placeras i förhållande till farligt godsleden. Riskanalysen utgår ifrån att ingen inomhus omkommer i samband med ett utsläpp av giftig gas, den förutsättningen måste hanteras så långt möjligt i planen.

Enligt riskanalysen bör även status på betongfundamenten längs med vägen undersökas (de befintliga bullerskärmarna). Länsstyrelsen anser att status på betongfundamenten ska kontrolleras i enlighet med riskanalysen och Trafikverkets yttrande, innan planen

antas. Kommunen kommer i ett genomförandeavtal säkerställa att eventuella åtgärder på betongfundamentet genomförs. Avtalet behöver redovisas för Länsstyrelsen då åtgärden är av stor vikt för människans hälsa och säkerhet.

Miljökvalitetsnormer: Av planhandlingen och geotekniskt PM framgår att stabilitetsåtgärder krävs för att uppnå tillfredsställande stabilitet för att marken ska kunna bebyggas. Som stabilitetsåtgärder föreslås avschaktning av Gullbergsåns östra slänt samt stödmur där utrymmet är begränsat. Dessutom föreslås erosionsskydd längs Gullbergsåns östra slänt norr om Almqvists bro. I planbeskrivningen står det att geotekniska åtgärder kan komma att påverka vattenområdet, men det saknas helt beskrivning av vilka konsekvenser åtgärderna kan få.

Gullbergsån omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten. Den hydromorfologiska kvalitetsfaktorn ”Morfologiskt tillstånd i vattendrag” (som ingår i Ekologisk status) är klassad som dålig eftersom djur och växter saknar naturliga livsmiljöer i strandzonen och eftersom mycket stora delar av strandzonen har försvunnit. EU-domstolen har i Weserdomen (juli 2016) slagit fast att det försämringsförbud som gäller för miljökvalitetsnormerna ska gälla på kvalitetsfaktornivå. För Gullbergsån innebär detta att det morfologiska tillståndet inte får försämrats alls. Kommunen behöver därför visa att de geotekniska åtgärderna inte medför en försämring som gör att miljökvalitetsnormerna inte kan följas. Bland annat behöver kommunen precisera vilka åtgärder som behövs och vilka konsekvenser åtgärderna kan få för Gullbergsån och dess strandzoner. Dessutom behöver kommunen redovisa vilka återställande åtgärder och kompensationsåtgärder (till exempel nyplantering av träd och annan vegetation) som kan bli aktuella i strandzonen för att kompensera för avschaktningen, samt hur erosionsskydd kan utformas så naturanpassat som möjligt. Återställande åtgärder, kompensationsåtgärder och naturanpassning av erosionsskydd bör så långt som möjligt säkerställas i planen.

I dagvattenutredningen och planbeskrivningen presenteras möjliga lösningar för omhändertagande av dagvatten med slutsatsen att dessa lösningar medför en förbättrad föroreningsbelastning för Gullbergsån. Det är viktigt att dagvattenlösningar och rening verkligen blir av med hänsyn till miljökvalitetsnormerna för Gullbergsån, laxen och öringen i ån och att ån mynnar i Natura 2000-området Säveån. Länsstyrelsen anser därför att dagvattenfrågan ska regleras med planbestämmelser så att det säkerställs att det tas om hand.

Länsstyrelsen har tagit del av förtydliganden avseende luftutredningen. För ökad förståelse och tydlighet avseende luftkvalitetsberäkningars resultat, samt för att undvika missförstånd i framtiden, vill Länsstyrelsen påpeka att det är onödigt att idealisera beräknade halter inom t.ex. vägområden. Länsstyrelsen är medveten om att miljökvalitetsnormen inte behöver följas inom ett vägområde där människor inte vistas.

Miljökvalitetsnormerna för luft får inte överskridas på platser där människor vistas, t.ex. torg, cykelbanor och arbetsplatser dit allmänheten har tillträde. Beräknade halter inom planområdet är höga och visar att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids i nuläget och 2020 i den norra delen. Därför finns det starka skäl att säkerställa att människor endast i undantagsfall rör sig i området mellan de planerade byggnaderna och E6. Länsstyrelsen instämmer dessutom i Miljö- och klimatnämndens samrådsyttrande att entréer bör förläggas där normerna förväntas underskridas. Entréernas placering framgår inte av plankartan.

Riksintresse: Utifrån befintligt underlag är Länsstyrelsens bedömning, att det vid genomförandet av detaljplanen inte kan uteslutas att det kan uppstå betydande påverkan på Natura 2000-området Säveån, nedre delen (SE0520183). I 2 kap. 2 § PBL anges att hushållningsbestämmelserna i miljöbalkens 3 och 4 kap. ska tillämpas vid planläggning enligt lagen. Enligt 4 kap. 8 § miljöbalken (MB) får en användning av mark och vatten

som kan påverka ett Natura 2000-område och som omfattar verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt 7 kap. 28 a § MB endast komma till stånd om sådant tillstånd har lämnats.

Frågan om tillstånd till verksamheter som på ett betydande sätt kan påverka Natura 2000-området Säveån, nedre delen, ska prövas tillsammans med en eventuell tillståndsprövning för vattenverksamhet enligt 9 och 11 kap. MB vid Mark- och miljödomstolen. Om endast anmälan för vattenverksamhet blir aktuellt kommer tillståndsprövningen enligt 7 kap 28 a § MB att hanteras av Länsstyrelsen.

Vi saknar fortfarande en analys av påverkan på det statliga vägnätet och eventuella konsekvenser som detaljplanen medför avseende framkomligheten på riksintresset E6/E20. Länsstyrelsen gör dock bedömningen att skadan på riksintresset inte blir påtaglig då detaljplaneområdet ligger kollektivtrafikhärra.

Det framgår fortfarande inte av handlingarna om det är havet eller Gullbergsån som är dimensionerande för reglering av lägsta tillåtna nivå för färdigt golv. Eftersom kommunen väljer +2,8 indikerar det dock att kommunen berömmar att det är havet som är styrande för aktuellt område. Enligt dagvattenutredning är det viktigt att den planerade bebyggelsen höjdsätts så att vatten kan avrinna ytligt från planområdet och enligt planbeskrivning står att vid skyfall kommer vatten att kunna avledas på gatumark mot Gullbergsån. Det är viktigt att ni, i det fortsatta arbetet, får till den höjdsättning som krävs för att styra vattnet åt rätt håll. Just nu är detta inte reglerat på plankartan.

Resultatet av beräkningar för risker presenteras endast i jämförelser mot DNV:s¹ kriterier. Länsstyrelsen anser fortsatt att Göteborgs Stads egna kriterier, politiskt antagna, bör finnas med när riskbilden presenteras. Detta för att ge en tydligare bild över hur risknivån står sig mot dessa, även om kommunen i detta fall väljer att luta sig mot DNV:s kriterier. Detta för att riskanalysen ska kunna utgöra ett korrekt och transparent beslutsunderlag.

Övriga synpunkter: Länsstyrelsen påminner om att anläggande av erosionsskydd och avschaktning av å-slänter (under högsta förutsebara vattenstånd) är anmälnings- eller tillståndspliktig vattenverksamhet, samt att bortledning av grundvatten är tillståndspliktigt om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen påverkas av vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena.

För att bedöma om tillstånd enligt 7 kap 28 a § MB krävs för planens genomförande kan kommunen samråda särskilt med Länsstyrelsen när ett underlag tagits fram som beskriver möjliga tekniska lösningar och bedömningar av konsekvenser för utpekade arter och naturtyper i Natura 2000-området Säveån, nedre delen.

En eventuell tillståndsansökan hos Länsstyrelsen om tillstånd enligt 7 kap 28 a § MB ska föregås av ett samråd enligt 6 kap 4 § MB där verksamhetsutövaren lämnar erforderligt underlag för att Länsstyrelsen ska kunna besluta om verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommentar:

Med hänsyn till Länsstyrelsens bedömning att man kan komma att pröva planen om den antas har Stadsbyggnadskontoret sedan granskningen vidtagit ett stort antal åtgärder för att säkerställa att planförslaget är acceptabelt med hänsyn till ingripandegrunderna enligt 11 kap 10 § PBL.

Gällande risk för hälsa och säkerhet med avseende på risker från farligt godsled har riskanalysen kompletterats, reviderats och förtydligats. Statusen på det befintliga avå-

¹ Den norske veritas

ningsskyddet har sedan granskningen kontrollerats. Beräkningar visar att skyddet är konstruerat för att fungera så som det förutsätts i riskanalysen. Riskutredaren har efter granskningen bemött de frågor som Räddningstjänsten och Länsstyrelsen haft, bland annat vad gäller frågan om trycklast mot fönster vid en s.k. BLEVE. Avstämning har skett med länsstyrelsen och Räddningstjänsten. Planbestämmelser har korrigerats och lagts till i enlighet med länsstyrelsens rekommendationer och den uppdaterade riskanalysen. Även planbeskrivningen har kompletterats med avseende på riskhanteringen.

Länsstyrelsen har efter avstämning meddelat att de anser att hanteringen gällande riskproblematik avseende farligt godsled i detaljplanen efter genomförda kompletteringar är acceptabel.

De lokala risknivåerna gällande risk bedöms av stadsbyggnadskontoret vara inaktuella, Dock redovisas de lokala risknivåerna i den uppdaterade riskanalysen. Även i planbeskrivningen redovisas tydligt att det är de nationella risknivåerna som uppnås, inte de lokala.

Gällande risk för hälsa och säkerhet med avseende på markföroreningar har planbeskrivningen kompletterats med gällande frågan om risk för klorerande lösningsmedel. Provtagning i samband med rivning av befintlig byggnad på fastigheten Gårda 2:12 pågår i dagsläget.

Den geotekniska utredningen har sedan granskningen kompletterats och förtydligats. I utredningen ingår en beskrivning av de geotekniska förhållanden som finns söder om Almquists bro. Planområdet har minskats och omfattar inte längre området väster om Gullbergsån. En avstämning har skett med SGI efter att den geotekniska utredningen har kompletterats. Att åtgärder för att säkerställa en acceptabel situation ska genomföras regleras i genomförandeavtalet som har upprättats mellan Göteborgs stad och exploatören. Se även svar till SGI:s yttrande på sidan 15.

Gällande miljökvalitetsnormer för ytvattnet så har planområdet minskats ned för att inte omfatta området väster om Gullbergsån. Inga åtgärder i den västra åkanten är därmed nödvändiga. Den kompletterade geotekniska utredningen har visat att åtgärderna längs den östra åkanten inte behöver innebära åtgärder i vattenområdet. En beskrivning av vilken påverkan de föreslagna geotekniska åtgärderna har på ytvattnet (och därmed Natura 2000-området) och strandzonen har införts i planbeskrivningen.

Gällande miljökvalitetsnormer för luft korrigeras planförslaget så att entréer (exklusive garageinfarter) till huset inte anordnas mot väg E6. En planbestämmelse om detta har införts på plankartan.

Stadsbyggnadskontoret delar Länsstyrelsens uppfattning gällande att riksintresset för kommunikation för väg E6/E20 inte kommer att påverkas påtagligt negativt vid ett genomförande av planförslaget. Gällande påverkan på riksintresset för kommunikation så hänvisas till kommentaren till Trafikverkets yttrande på sidan 12.

Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter om dimensionering för reglering av lägsta tillåtna vattennivå. Planbestämmelse gällande gatans lutning för att underlätta avrinningen av dagvatten har införts på plankartan. Planbestämmelser om hantering av dagvatten på kvartersmark har införts på plankartan.

Stadsbyggnadskontoret noterar Länsstyrelsens synpunkter gällande anmälningsplikt- och tillståndsplikt. Informationen har vidarebefordrats till exploatören.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts, se bilaga 1

11. Trafikverket

Kommunens trafikförslag har utrett möjliga konsekvenser längs kommunala vägar men har inte analyserat påverkan på det statliga vägnätet. I trafikförslaget står det att *”tillkommande trafik från den utökade verksamheten anses inte påverka trafikmängden i någon större utsträckning för området”*. Det är fortfarande oklart hur det statliga vägnätet kommer att bli påverkat. Utan en trafikutredning som underlag kan Trafikverket inte ta ställning till konsekvenser på det statliga vägnätet och det utpekade riksintresset. Planförslaget kan inte säkerställa att det utpekade riksintresset inte kommer att bli skadat som följd av planförslaget. Detta måste utredas inför antagandet och planen bör endast antas om trafikutredningen kan säkerställa framkomlighet längs väg E6/20.

Trafikverket noterar att riskanalysen har kompletterats i enlighet med Trafikverkets yttrande. Kommunen bör säkerställa att de befintliga bullerskärmarna är dimensionerade för att skydda hela planområdet och att glaskonstruktionen tål explosioner.

Trafikverket noterar att kommunen inte har säkerställt risk för bländning av trafiken på grund av reflektion från de planerade byggnaderna genom planbestämmelser.

Trafikverket noterar att kommunen inte har säkerställt vibrationsnivåer genom planbestämmelser.

Trafikverket noterar att användningsgränsen har anpassats i enlighet med tidigare yttrande.

Kommentar:

Ett stort antal resor och transporter sker varje dag i Göteborgsregionen. Många människor väljer att åka bil, det kan bero på tidsvinst, bekvämlighet, möjligheten att kombinera olika ärenden eller av andra skäl. Inom Göteborgsregionen har kollektivtrafikprogrammet K2020 tagits fram i bred enighet som ett sätt att minska andelen bilresor och öka andelen kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.

Stadens investeringsram för att utveckla det kommunala vägsystemet har utökats kraftigt de senaste åren bland annat utifrån åtgärder inom det Västsvenska paketet men också med ytterligare satsningar inom kollektivtrafik, gång och cykel.

Göteborg Stad ser K2020 som en bas för trafikplaneringen i målsättningen att gå från att vara en stor småstad till att bli en storstad med fler boende, arbetande och besökare. För att klara detta behöver stadsplaneringen ske utifrån ett helhetsperspektiv där trafik är ett medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. I och med detta krävs en omställning av trafiksystemet. Omställningen innebär att vi går från att anpassa trafiksystemet utifrån rådande trafiksituation till att med styrning och påverkansåtgärder förändra resbeteenden. Trafik för en nära storstad, som är Göteborgs Stads trafikstrategi (antagen av Trafiknämnden i februari 2014), är vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas för att för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför de närmaste tjugo åren.

Trafikstrategin har tagits fram parallellt med strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategin. I samklang med stadens klimatstrategi krävs enligt trafikstrategin en minskning av antalet bilresor med 25 % år 2035 jämfört med 2011. Det innebär en fördubbling av antalet resor till fots, med cykel, samt med kollektivtrafik, vilket är i linje med K2020 där större omställning bör ske där bäst förutsättningar finns.

Trafikstrategins intentioner konkretiseras genom en rad olika program såsom cykelprogram och fotgängarprogram. Även vägledningen för parkeringstal ses över för att bättre stödja trafikstrategins inriktning för minskat bilresande.

Utöver Göteborgs planering för förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik genomförs även planeringsarbete för den framtida kollektivtrafiken i linje med stadens mål. Göteborgs Stad samverkar med Västra Götalandsregionen, Mölndal och Partille i ett gemensamt projekt som syftar till att säkerställa kapaciteten och kvaliteten i kollektivtrafiken med sikte på 2035, vilket är en vidareutveckling av K2020.

Det Västsvenska paketet, som är ett samarbete mellan GR, Göteborgs Stad, Region Halland, Västtrafik, VGR och Trafikverket, har som övergripande mål att Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna med en konkurrenskraftig kollektivtrafik för en god livsmiljö. De övergripande målen förtydligas i åtta effektmål, av vilka kan nämnas:

- En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet
- Ökad andel kollektivtrafik
- Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan
- Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor

Trafikverkets uppdrag och det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet (förordning 2010:185). Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Hänsynsmålet behandlar säkerhet, miljö och hälsa. Ett, av flera, funktionsmål är att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel skall förbättras.

Trafikverket har nyligen lämnat inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 (Trafikverket 2015:180). Trafikprognoserna som redovisas i materialet visar på en ökning i personbilstrafiken på ca 25 % och gods på väg med 60 % de närmaste 20 åren.

Den stora prognostiserade trafikökning bör medföra att Trafikverket själva bör göra omfattande analyser för att se vilken påverkan detta får på det övergripande trafiksystemet och hur dessa kan hanteras i samverkan med berörda aktörer.

De statliga lederna i och runt Göteborg är utpekade som intresse och Trafikverket begär därför regelmässigt utredningar som visar på hur riksintresset påverkas av de detaljplaner som ligger i nära anslutning till de berörda lederna. Detta kan te sig naturligt om man befarar påverkan på kopplingspunkten till berörd led men knappast om staden i varje skede ska visa på hur lederna i stort påverkas. Med tanke på att Trafikverket i sina prognoser förutspår stora trafikökningar bör dessa analyser snarare göras av Trafikverket då verket har ansvaret för den övergripande trafiken. Stadens ambition att ställa om och minska bilanvändning bör därför ses som något positivt och stödjas i varje givet tillfälle då en åtgärd kan identifieras som har en potential att stärka kollektivtrafiken eller gång och cykel.

Trafikkontoret arbetar parallellt med flera olika handlingsprogram i linje med såväl stadens mål som regionala och nationella mål för att ställa om från personbilstrafik till andra, mer hållbara, färdmedel. I det korta perspektivet kan det vara rimligt att anta att dagens färdmedelsfördelning gäller. Men i det längre perspektivet är det orimligt att planera staden på ett traditionellt sätt, som innebär en traditionell trafikutveckling. En förutsättning för att kunna öka det hållbara resandet är också att nya bostäder och verksamheter planeras i goda kollektivtrafik-, gång-, och cykellägen i enlighet med utbyggnadsplaneringen. På detta sätt kan fler välja hållbara transportslag och vi uppnår en god effektivitet i kollektivtrafiksystemen samtidigt som gator och vägar avlastas från personbilstrafik.

I den aktuella detaljplanen finns stora förutsättningar att ta sig till planområdet med kollektivtrafik. Närheten till kollektivtrafiken finns i och med hållplatsen Svingeln som återfinns på gångavstånd från planerade byggnader. Kontorsbyggnaderna är centralt lokaliserade i staden och planarbetet har medverkat till att parkeringsplatserna till stor del har lokaliserats utanför planområdet för att minska attraktiviteten för biltrafiken.

Ett planförslag kan i praktiken aldrig garantera/säkerställa att inte fler människor kommer att använda sig av bil för att ta sig till ett visst område. En trafikutredning kan inte heller säkerställa hur trafiken på statliga vägar kan komma att påverkas. Dock innebär planförslaget i praktiken att möjligheten till etablering av arbetsplatser i ett centralt läge i anslutning till kollektivtrafik skapas. Något som i ett större perspektiv, tillsammans med stora infrastruktursatsningar med fokus på kollektivtrafiken som beskrivs ovan, borde gynna ett samhälle som inte är beroende av biltransporter.

En beräkning av befintligt skydd längs väg E6/E20 och beräkningar gällande skyddets förmåga att stå emot kollisioner har genomförts. Skyddets förmåga att stå emot påkörning är säkerställt.

Stadsbyggnadskontoret har rådfrågat Boverket gällande lämpligheten att reglera bländning med planbestämmelser i detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret har även fört en diskussion med Trafikverket gällande utformning av en eventuell bestämmelse. Boverket har inga exempel på hur detta tidigare har reglerats med planbestämmelser och anser att frågan angående bländning ska hanteras i bygglovskedet. En upplysning gällande bländning har därför införts på plankartan.

Stadsbyggnadskontoret anser inte att det finns tillräckligt starka skäl för att via planbestämmelser ange värden för vibrationer. Information angående risker med att bygga i närheten av en starkt trafikerad led har vidarebefordrats till exploatören.

12. Statens Geotekniska institut (SGI)

I samrådsyttrandet uppmärksammade SGI att Gullbergsåns västra sida ingick i planområdet och att det saknades en stabilitetsanalys för denna del av ån. Därtill uppmärksammade vi att stabilitetshöjande åtgärder, vilka är en förutsättning för att uppnå tillfredsställande stabilitet, inte hade säkerställts på plankartan. Detsamma gäller utläggning av erosionsskydd.

SGI noterar att föreslagna stabilitetshöjande åtgärder, beskrivna i geoteknisk PM, inte har säkerställts på plankartan. Detsamma gäller utläggning av erosionsskydd som är en förutsättning för att stabiliteten inte försämras över tid. SGI:s synpunkter beträffande behovet att säkerställa åtgärder på plankartan kvarstår således.

Vidare noterar SGI att geoteknisk utredning har kompletterat med en stabilitetsanalys för Gullbergsån västra sida. Utförda beräkningar visar att erforderlig säkerhet, för befintliga förhållanden, uppfylls i sektion E, men inte utan åtgärd i sektion F. Således krävs åtgärder även längs delar av Gullbergsåns västra sida för att uppnå en tillfredsställande stabilitet för hela planområdet. Åtgärdsförslagets omfattning och utbredning har dock inte beskrivits i reviderad geoteknisk utredning. Det saknas även redovisning av utförda beräkningar för den västra sidan av Gullbergsån. En komplettering med ovanstående rekommenderas.

SGI noterar att planområdets gräns ligger nära intill Gullbergsån västra strand. Stabilitetshöjande åtgärder kan, om de villkoras på plankartan, enbart utföras inom planområdet och SGI ställer sig frågande till om det finns tillräckligt utrymme mellan plangränsen och Gullbergsån för att genomföra en sådan åtgärd.

Dessutom ingår inte Gullbergsåns västra sida i det skrafferade område som redovisas i bilaga G 401. En bilaga som visar var förstärkningsåtgärder erfordras. SGI anser att en

översyn av möjligheten att utföra föreslagna åtgärder bör utföras samt en justering av ovanstående bilaga.

Slutligen anser SGI att planhandlingarna bör kompletteras med en beskrivning av stabilitetsförhållandena söder om Almqvists Bro. Detta för att klarlägga om stabilitetsförhållandena söder om planområdet påverkar aktuellt planförslag.

Sammanfattningsvis vill SGI uppmärksamma att geotekniska säkerhetsfrågor ska klarläggas i planskedet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa säkerställas på plan tekniskt lämpligt sätt.

Kommentar:

Planområdet har, sedan granskningen, minskats ned och omfattar inte längre området väster om Gullbergsån.

Den framtagna geotekniska utredningen har kompletterats och förtydligats. I kompletteringen ingår en beskrivning av erosionsskydd, en mer exakt redovisning av de åtgärder som behöver genomföras samt en redovisning av stabilitetsförhållanden söder om Almqvists bro ingå. Bilaga G 401 har reviderats.

Planbestämmelser i plankartan för att säkerställa geotekniska lösningar bedöms av stadsbyggnadskontoret inte som nödvändiga. En utredning har visat att det går att säkerställa en acceptabel stabilitet inom planområdet. Planområdet har utformats så att de föreslagna geotekniska åtgärderna som planens genomförande innebär inryms inom planområdet. Att åtgärder utförs för att uppnå en acceptabel säkerhetsnivå säkerställs i det genomförandavtal som upprättas mellan kommunen och exploatören. Villkorande planbestämmelser som säkerställer att geotekniska åtgärder måste genomföras innan bygglov eller startbesked beviljas får endast användas i de fall där åtgärden föreslås genomföras på tomt (PBL 2010:900, 4 kap 14 § 4). I det aktuella fallet, som handlar om den befintliga stabiliteten på allmän platsmark längs en sträcka av Gullbergsån så kan inte dessa planbestämmelser införas. Kommunen har rätt (PBL 2010:900, 4 kap 12 § 2) att införa planbestämmelser för att undvika olyckor. Stadsbyggnadskontoret bedömer dock inte att det är lämpligt att genom planbestämmelser i detaljplaneskedet bestämma exakt vilken teknisk lösning som ska användas, vilket blir konsekvensen om man reglerar med planbestämmelser enligt framtagna utredning. I detaljplaneskedet ska det utredas om marken är lämplig ur ett geotekniskt perspektiv. I det här fallet anser stadsbyggnadskontoret att det är utrett att den geotekniska situationen inom planområdet är acceptabel om åtgärder genomförs. Den framtagna utredningen visar tydligt att det är möjligt att skapa en acceptabel geoteknisk situation. Det finns inget i plankartan som innebär att de föreslagna åtgärderna inte kan genomföras. Att åtgärder som innebär att acceptabla nivåer (ej den exakta tekniska lösningen) genomförs säkerställs via avtal, ej genom planbestämmelser på allmän platsmark. Den exakta tekniska lösningen för att uppnå en acceptabel säkerhetsnivå ska redovisas i bygglovskedet.

13. Lantmäterimyndigheten

Lantmäteriet påtalar att plankartan i vissa delar är svårläst. Påpekar att planområdesgränsen ska ligga i sitt faktiska läge. Påtalar att det ska skrivas ut för vilken fastighet respektive tomtindelning gäller samt att tomtindelningarna upphör att gälla i sin helhet.

Påpekar att det inte finns något u-område i plankartan för att bilda ledningsrätt. Upplyser även om att i det fall som befintliga ledningsrätt på allmän platsmark ska flyttas behöver u-område på kvartersmark införas.

Upplyser om att de fastighetsrättsliga konsekvenserna för de privatägda fastigheterna saknas. Påtalar att om förändringar gällande ledningsrätt ska ske så ska detta redovisas som en fastighetsrättslig konsekvens.

Kommentar:

Plankartan har justerats för att göra kartan så tydlig som möjligt. Enligt Göteborgs Stadsbyggnadskontors ritmanual ska plangränsen för planer där arbetet inletts innan ikraftträdandet av SFS 2014:900 redovisas 3 meter utanför den egentliga plangränsen. Upplysningen gällande upphävande av tomträtt korrigeras enligt lantmäteriets yttrande.

Ingen förändring gällande ledningsrätt är aktuell. Planbeskrivningen korrigeras i övrigt i enlighet med lantmäteriets yttrande.

14. Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**15. Boende på Vestagatan**

Är mycket positiv till att det ska byggas högre hus i Norra Gårda. Den närboende undrar om det befintliga bullerplanket intill leden kommer att förbättras. Undrar även om det kommer att tillkomma några trevliga allmänna ytor. Undrar även hur stor del av byggnaden som kommer att utgöras av kommersiell verksamhet. Är skeptisk till utseendet på fasaden på de illustrationer som redovisas i granskningshandlingarna.

Kommentar:

Det befintliga bullerskyddet kommer inte att förbättras vid ett genomförande av planförslaget. De planerade byggnaderna kommer dock att fungera som ett bullerskydd som förbättrar bullersituationen för bakomliggande bostäder.

De allmänna platserna är relativt begränsade och utgörs främst av gator, trottoarer och cykelväg. Dessa ytor kommer att rustas upp. Planen innehåller en grönyta längs Gullbergsån. I grönområdet är det dock inte lämpligt att anordna vistelseytor på grund av risker med tanke på närheten till väg E6/E20.

Detaljplanen reglerar inte i vilket fasadmateriell planerade byggnader ska uppföras. Illustrationerna i planbeskrivningen utgör endast ett exempel på hur byggnader skulle kunna uppföras inom ramen för detaljplanen bestämmelser.

16. Boende på Vestagatan 1, nr 1

Anser att gångtrafiken från planerade byggnader högst troligt kommer att passera över Almqvists bro. Denna bro är idag inte anpassad för fotgängare. Korsningen mellan gång- och cykelväg och bilvägen är inte optimal. Ställer frågan om biltrafiken från Norra Ågatan möjligen kan styras via Gullbergsbrogatan istället för via Vestagatan.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret delar bedömningen att tillkommande gångtrafik till stor del kommer att röra sig över Almqvists bro. Bron ingår inte i planområdet för den aktuella detaljplanen. Bron ingår i detaljplanen för Kvarteret Venus. I denna detaljplan har planmässiga möjligheter skapats för en breddning av bron. Detta regleras dock inte i det aktuella planarbetet. Detaljplanen kan inte reglera vilken väg som biltrafiken ska välja. Förslaget gällande att leda biltrafiken via Gullbergsbrogatan har dock vidarebefordrats till Trafikkontoret.

17. Boende på Vestagatan 1, nr 2

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 Personsgatan, 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 på grund av 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.

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 hög har reducerats till 11 våningar. Denna påbyggnad 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.

En skuggstudie har tagits fram inom ramen för planarbetet. Studien visar hur befintlig bebyggelse kommer att påverkas vid en full utbyggnad inom planområdet. Stadsbyggnadskontoret anser att skuggpåverkan är acceptabel. Utsikten från befintliga bostäder kommer att påverkas vid ett genomförande av planförslaget. Stadsbyggnadskontoret har dock bedömt att påverkan på befintliga bostäder söder om planområdet är acceptabel.

Utformningen av byggnader har diskuterats med exploatören med utgångspunkt från de principer som redovisas i den framtagna Höghusstudien för Mölndalsåns dalgång. Detaljplanen reglerar den yttre volymen som byggnaderna får uppta. Stadsbyggnadskontoret har ansett att det inte finns tillräckligt starka skäl för att reglera exempelvis en avsmalning av volymen, fasadmateriell eller storlek och placering av fönster.

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. Bedömningen är att ökningen av trafiken i närområdet är acceptabel.

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

18. Boende på Vestagatan 3, nr 1

Den boende anser att det finns skäl som gör att hela projektet bör skjutas upp om inte detaljplanen omarbetas.

Den boende anser att boendemiljön för de boende i kvarteret Venus, främst de som är bosatta på Venusgatan, kommer att påverkas otroligt negativt när ljuset och panoramautsikten försvinner. Många boende som flyttade in 2008 bor kvar och det finns en oro för att det framtida boendet är hotat och håller på att förstöras.

Det finns en rad trafikproblem under byggtiden, med avstängningar av gator som kommer att påverka de boende och hur man rör sig i området på väg till exempelvis arbetsplatser och butiker. Detaljplanen berör inte byggtrafiken. Den boende ifrågasätter om man har tänkt på vad det innebär med de tunga transporter som kommer att krävas för ett bygge i den här storleksordningen. Den boende är orolig för hur störningar under byggtiden kan komma att pågå under 5 kvartal.

Den boende anger att gång-, cykel-, och biltrafiken redan idag är en hård belastning i området. Gångtrafiken från Svingeln, längs Ranängsgatan, Norra Ågatan, över Almqvist bro och in på Vestagatan är den mest utsatta. Den boende anser att en detaljplan måste ställa krav på att nämnda gångstråk blir säkra, detta gäller speciellt för Almqvist bro som idag saknar separerad gångbana. Den boende hänvisar till att både Stadsdelsförvaltningen och Västtrafik i sina samrådsyttranden har påpekat att gångstråket måste förstärkas och är orolig för att det i detaljplanen inte finns några planer för Almqvists bro som är den mest utsatta.

Den boende vill att det ska genomföras en trafikmätning av gång- och biltrafik för att på visa en ökning sedan Migrationsverket öppnade sin nya mottagning under senhösten 2016. Påpekar att det dagligen är incidenter när gångtrafikanter passerar över bron. Påpekar att det i dagsläget inte finns något övergångsställe för gångtrafikanter över Norra Ågatan och Ranängsgatan, vilka båda måste passeras för att man skall komma fram till bron. Under byggtiden, och efter, kommer biltrafiken att öka avsevärt över bron och in på Vestagatan, och faran och utsattheten för gångtrafikanterna ökar då markant enligt den boende.

Den boende har noterat allt tätare översvämningar vid Gullbergsån i närtid. Vatten har trängt in i fastigheten Vestagatan 1 samt i kvarteret Venus garage. En omfattande förstärkning av åkanterna på både västra och östra sidan måste göras för att klara dagens problem, och skulle det då komma till en nybyggnation i den storlek som planeras, så ökar riskerna ytterligare.

Den boende uppmanar till att bevara den aktuella stadsdelen trygg och levande.

Kommentar:

En skuggstudie har tagits fram inom ramen för planarbetet. Studien visar hur befintlig bebyggelse kommer att påverkas vid en full utbyggnad inom planområdet. Stadsbyggnadskontoret anser att skuggpåverkan är acceptabel. Utsikten från befintliga bostäder kommer att påverkas vid ett genomförande av planförslaget. Stadsbyggnadskontoret har dock bedömt att påverkan på befintliga bostäder söder om planområdet är acceptabel.

Detaljplanen reglerar inte hur trafiken under byggtiden ska organiseras. Avstämning kring trafiklösningar under byggtiden har gjort med Trafikkontoret under planarbetet. Störningar under byggtiden är oundvikliga. Det ska påpekas att den angivna byggtiden i planbeskrivningen endast är en uppskattning. Detaljplanen reglerar varken när byggnation påbörjas eller under hur lång tid byggnationen kommer att pågå.

Almquists bro ingår inte i planområdet. Några krav på anläggande av en separat gångbana utanför planområdet kan inte säkerställas i aktuell detaljplan. Utrymme finns tillskapat för en breddning av bron i gällande detaljplan för kvarteret Venus. Kommunen ansvarar för och bekostar en eventuell utbyggnad och standardhöjning av bron. Detta regleras dock inte i det aktuella detaljplanearbetet.

En ny trafikmätning bedöms inte nödvändig. De förslag som den boende har för att förbättra trafiksäkerheten i anslutning till planområdet har vidarebefordrats till Trafikkontoret.

Exploatören ska genomföra geotekniska åtgärder på den östra sidan av Gullbergsån. Detta kommer att innebära att den geotekniska situationen förbättras vid ett genomförande av detaljplanen. Göteborgs kommun ansvarar i egenskap av fastighetsägare för att genomföra förstärkningsåtgärder väster om ån. Dessa åtgärder regleras dock inte i detaljplanen.

Stadsbyggnadskontoret anser att ett genomförande av detaljplanen kommer att innebära att stadsdelen blir mer levande och att den ökade andelen arbetsplatser och verksamheter kan bidra till en levande stadsdel.

19. Boende på Vestagatan 3, nr 2

Den boende har varit bosatt på Vestagatan 3 sedan 2008. Den boende bor i en lägenhet med ljusinsläpp från två håll på den 6:e våningen med utsikt mot öster, norr och väster. Det finns en oro att denna utsikt nu kommer att beskäras eller försvinna. Ett kontorskomplex med höga byggnader kommer enligt den boende att skapa mörker i hela bostadsområdet. Efter att ha studerat de framtagna skuggstudierna så bekräftas den boendes oro gällande att ljuset kommer att försvinna bakom det höga kontorshuset.

Den boende är för en utveckling av Göteborg men anser att landmärken inte ska förstöra för de som var där först, dvs. de boende på Vestagatan. Ett landmärke kan utmärkas av smarta lösningar och design som smälter in i befintlig byggnation och behöver inte vara 25 våningar högt. Den boende anser att planeringen av bygget på Gårda 1:15 men framförallt Gårda 2:12 är grotesk.

Den boende vänder sig mot att det som detaljplanen säger sig vilja skapa, ”liv och rörelse”, istället motverkas av den planerade användningen i form av kontorsbyggnader. Den boende menar att ett bra utbud av service, butiker och restauranger redan finns på gångavstånd från planområdet i form av verksamheter i Olskroken, på Friggagatan och vid Odinsplatsen. Den boende känner inte igenom sig i beskrivningen av närområdet i planbeskrivningen.

Oro finns för störningar som kommer att uppstå vid genomförandet av detaljplanen. Störningar i form av trafik, ljud och buller kan enligt den boende förväntas bli omfatt-

tande. Boendemiljön kommer kraftigt att försämrats. Enligt den boende före, under men även efter genomförd byggnation.

Den boende känner sorg och förtvivlan inför byggnadsplanerna och anser att för liten hänsyn tas till de som var i området först - de boende på Vestagatan. Den boende är införstådd med att tomterna kommer att bebyggas men uppmanar till att tänka om gällande planerna, det måste finnas alternativ till liggande förslag. Ett landmärke bör skapas i symbios inte genom att de boende blir överkörda.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret förstår den oro som finns för gällande förändrade förhållanden i allmänhet och skuggverkan i synnerhet. En skuggstudie har tagits fram inom ramen för planarbetet. Studien visar hur befintlig bebyggelse kommer att påverkas vid en full utbyggnad inom planområdet. Stadsbyggnadskontoret anser att skuggpåverkan är acceptabel. Utsikten från befintliga bostäder kommer att påverkas vid ett genomförande av planförslaget. Stadsbyggnadskontoret har dock bedömt att påverkan på befintliga bostäder söder om planområdet är acceptabel.

Stadsbyggnadskontoret anser att ett genomförande av detaljplanen kommer att innebära att stadsdelen blir mer levande och att den ökade andelen arbetsplatser och verksamheter kan bidra till en levande stadsdel. Detaljplanen reglerar inte hur trafiken under byggtiden ska organiseras. Avstämning kring trafiklösningar under byggtiden har gjort med Trafikkontoret som har kommit fram till att några vidare anpassningar behöver göras. 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.

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 har reducerats 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.

Störningar under byggtiden är oundvikliga. Det ska påpekas att den angivna byggtiden i planbeskrivningen endast är en uppskattning. Detaljplanen reglerar varken när byggnation påbörjas eller under hur lång tid byggnationen kommer att pågå.

20. Brf Spårvagnen i Gårda

Det är mycket svårt att förstå att uppförande av stora kontors- och verksamhetsbyggnader inte skulle innebära avsevärt ökad trafik speciellt nu när bilförsäljningen ökar. Att minskad trafik har uppmätts i området de senaste åren är naturligt då området under denna period har sanerats. Gamla byggnader har rivits och nya har uppförts därefter.

Hur många kommer att arbeta i respektive besöka de nya byggnaderna och hur stort är det beräknade parkeringsbehovet för detta arbetande, besökande och leverantörer? Hur tillgodoses detta behov? Hur många parkeringsplatser kommer att byggas i de nya husen och hur många befintliga parkeringsplatser är lediga i närområdet?

Varför ska det finnas möjlighet för bussar att stanna på Gullbergsbrogatan? Kommer det att finnas reguljär allmän kollektivtrafik på Gatan? Den turistbusstrafik som idag förekommer på gatan bör tas bort. Den skapar otrygghet i området. Angöringsmöjligheter för denna typ av trafik måste elimineras.

Kommentar:

Med hänsyn tagen till att byggnaderna planeras i ett centralt och kollektivtrafiknära läge gör stadsbyggnadskontoret att ökningen av trafiken i närområdet kommer att bli acceptabel.

Trafikkontoret har genomfört en beräkning av antalet parkeringsplatser för bilar baserat på tillkommande kontors- och verksamhetslokaler och den nuvarande vägledningen gällande parkeringstal. Enligt beräkningarna kommer det krävas totalt 312 tillkommande parkeringsplatser. De tillkommande parkeringarna inom planområdet planeras bli cirka 100 till antalet. Eftersom att det beräknade antalet parkeringsplatser inte kan tillgodoses inom planområdet måste exploatören visa på långtgående avtal som säkerställer parkeringsplatser i närliggande parkeringsgarage.

Stadsbyggnadskontoret kan inte se någon anledning till att förbjuda bussar att stanna på Gullbergsbrogatan. Om reguljär allmän kollektivtrafik ska finnas på Gullbergsbrogatan regleras inte i detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret anser att "turistbusstrafik" som det refereras till inte är av sådan problematisk art att den ska förbjudas i detaljplanen. Hur trafik rör sig i området går inte att reglera i detaljplanen.

21. Higab

Higab är positivt inställd till en exploatering inom det berörda området men har en viss oro kring hur den nya bebyggelsen kommer att skugga de fastigheter som Higab äger i omedelbar närhet till den aktuella exploateringen, Stampen 20:2 och Stampen 21:3.

Higab påpekar att Gullringshemmet, inom fastigheten Stampen 20:2, är ett byggnadsminne sedan 2010. Higab anser att det är särskilt viktigt att byggnaden och den omgivande tomten inte skuggas för mycket av den nya bebyggelsen.

Kommentar:

Skuggstudien som har tagits fram visar att fastigheterna Stampen 20:2 och 21:3 delvis skuggas under morgontimmarna (ungefär kl. 09:00-10:30) under vintermånaderna när solen står lågt. Stadsbyggnadskontoret bedömer att denna skuggningsverkan är acceptabel.

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär bland annat att planområdet reduceras i omfattning för att inte längre omfatta området väster om Gullbergsån. Planbestämmelser med avseende på risker och dagvattenhantering har införts. Planbeskrivningen har kompletterats med bland annat en beskrivning av dagvattenhanteringen och av den bedömda påverkan på Gullbergsån och Natura 2000-området Nedre Säveån.

Den geotekniska utredningen och riskanalysen har kompletterats efter granskningen. Planbeskrivningen har uppdaterats med uppgifter från de reviderade utredningarna. Avstämning gällande riskhantering och geoteknik har efter granskningen skett med Länsstyrelsen, Räddningstjänsten och SGI.

Länsstyrelsen har, med bakgrund av de kompletteringar som har genomförts sedan granskningen med avseende på risker meddelat att de accepterar planens utformning

med avseende på riskhantering och att ett beslut om antagande inte kommer att prövas av denna anledning.

Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av planförslaget erfordras inte någon ny granskning.

Fredric Norrå
Tf Planchef

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Kretslopp och vattennämnden
Kulturnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg

Stadsdelsnämnden i Centrum
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Länsstyrelsen
Försvarmakten
Skanova Nätplanering
Trafikverket, Region Väst
Västrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt

Diariet
Bygglovavdelningen
Bygglovchef, söder
Strategiska avdelningen
Projektadministratör/Projektkoordinator



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten

Anna Hendén

Planarkitekt

010-224 43 65

anna.henden@lansstyrelsen.se

Yttrande
2017-02-15

Diarienummer
402 1590-2017

Sida
1(7)

Göteborgs Stads
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se

Granskningsyttrande över detaljplan för kontor vid Venusgatan, i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade december 2016 för samråd enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Flera utredningar saknades i samrådsskedet och Länsstyrelsen hyste då hopp om att frågorna kunde klaras ut till granskningsskedet. Tyvärr ser vi nu att flera utredningar behöver kompletteras och åtgärder säkerställas för att frågorna ska anses vara avklarade.

Länsstyrelsen bedömer därför med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen med nuvarande utformning inte kan accepteras och därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar att:

- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion med avseende på risker från farligt godsled, markföroreningar och geoteknik.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) med avseende på luft och ytvatten riskerar att inte följas.
- Riksintresse kan riskera att skadas påtagligt med avseende på Natura 2000-området Säveån, nedre delen (SE0520183) nedströms Gullbergsån. Länsstyrelsen bedömer att planens genomförande kan komma att kräva tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Hälsa och säkerhet

Farligt gods

Risikanalyser handlar till stor del om att hantera osäkerheter. I risikanalysen (2016-05-20) framhävs att den största kvarvarande osäkerheten ligger i effektiviteten av skyddsåtgärderna. Med tanke på detta och att det inte finns några marginaler, dvs det är väsentligt att skyddsåtgärderna fungerar på ett bra sätt, samt att en del åtgärdsförslag inte beaktats anser Länsstyrelsen fortfarande att riskfrågan inte är tillräckligt hanterad med tanke på den höga exploatering som planeras.

Risiknivå och åtgärder

Resultatet i risikanalysen visar en hög samhällsrisk. Att nivån hamnar så högt beror på den höga exploatering som planeras på ett kort avstånd från leden. Med införda skyddsåtgärder, i beräkningarna, erhålls en samhällskurva inom ALARP-området. I risikanalysen framgår tydligt att acceptabel risknivå bygger på att effektiva skyddsåtgärder går att få till. I analysen råder en hög tilltro till de åtgärder som föreslagits samt att personer utomhus skyddas av byggnaden. Bedömningar av åtgärders effekt och möjlighet att införa dessa är osäkra, människor kan befinna sig på fel plats eller bete sig irrationellt vid händelse av en olycka. Länsstyrelsen anser därför fortfarande att ett minskat antal personer i området ska övervägas.

Med tanke på den riskbild som råder och vikten av att åtgärderna fungerar i enlighet med gjorda antaganden anser vi att kommunen redan nu behöver förankra genomförbarheten på aktuella krav och så långt som möjligt hantera och reglera det som är förutsättningarna i beräkningarna.

I andra projekt nära tungt trafikerade leder med hög exploatering har ofta tidiga dialoger förts med exploatör/arkitekt om möjliga lösningar för att förankra att åtgärder som antas även kan införas. Det är viktigt att exploatören blir involverad i förutsättningar och blir medveten om de speciella krav som ställs på byggnaden. Som exempel vill vi lyfta fram den bild på planbeskrivningens framsida som visar en byggnad med mycket fönster mot leden. Ur vårt perspektiv har vi svårt att se att utformningen överensstämmer med risikanalysens förutsättningar för beräkningarna dvs att den är dimensionerad för exempelvis en gasolnsexplosion. Likaså förväntas EI30 skydda effektivt i olika brandscenarion. För scenariot BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion) antas tex ingen omkomma inomhus där skydd införs. Klarar byggnaden/glas detta scenario med tanke på tryckklaster?

I risikanalysen föreslås att byggnaden bör disponeras så att utrymmen där inga människor vistas, exempelvis teknikutrymmen, placeras längs med E6. Detta för att skapa ytterligare buffertzoner och minska antalet personer som kan bli exponerade. Kommunen har inte utökat sitt resonemang kring personintensitet och disponering av byggnader. Vi vill också framföra att det inte kan finnas öppningar eller öppningsbara fönster/dörrar mot leden.

Summering kring risknivå och skyddsåtgärder

På grund av stora osäkerheter som nämnts ovan anser Länsstyrelsen att kommunen måste jobba ytterligare med att förbättra riskbilden. En åtgärd är att minska antalet personer som kan utsättas för en olycka. Ett annat sätt är att titta på ytterligare skyddsåtgärder/dimensionera för fler scenarier. Därefter är verifieringen av åtgärder och förankringen att kunna genomföra åtgärder en nyckelfråga. Kommunen borde även se över vilket skydd den befintliga barriären kan ge.

Planbestämmelser

Det är viktigt att planbestämmelserna uppfyller de krav som förutsättningarna i beräkningarna ställer och att de utformas tydligt så att de inte kan miss-tolkas. Länsstyrelsen anser därför att planbestämmelsen *"Fasad och fönster ska utföras i brandklass EI 30 på alla ytor inom 40 meter från E6 på alla ytor som inte är bortvända från väg E6"*, bör justeras.

Ordet bortvända bör ersättas med "västra, norra och östra fasad" i likhet med den andra bestämmelsen om fasadkrav då det gäller samma fasader. Vidare behöver ni fundera på om avståndet (40 meter) för EI 30-klassning bör utökas med tanke på de stora osäkerheter som råder. I riskanalysen går att läsa att; *fönster och fasader riktade mot olycksplatsen inom 40 meter (eller gärna lite till) måste vara utförda i brandklass EI 30.*

Planbestämmelsen *"Friskluftsintag ska placeras i skyddat läge"*, behöver förtydligas. Vi anser att den ger för stor tolkningsmöjlighet, vilket riskerar att skyddsåtgärden inte blir rätt utförd. Det framgår inte vad skyddat läge innebär. Det kan förtydligas genom exempelvis skriva vart friskluftsintaget ska placeras i förhållande till farligt godsleden. Riskanalysen utgår ifrån att ingen inomhus omkommer i samband med ett utsläpp av giftig gas, den förutsättningen måste hanteras så långt möjligt i planen.

Beträffande betongfundamentet

Enligt riskanalysen bör även status på betongfundamenten längs med vägen undersökas (de befintliga bullerskärmarna). Länsstyrelsen anser att status på betongfundamenten ska kontrolleras i enlighet med riskanalysen och Trafikverkets yttrande, innan planen antas. Kommunen kommer i ett genomförandeavtal säkerställa att eventuella åtgärder på betongfundamentet genomförs. Avtalet behöver redovisas för Länsstyrelsen då åtgärden är av stor vikt för människans hälsa och säkerhet.

Markföroreningar

Det kan finnas risk för klorerade lösningsmedel från den tidigare närliggande kemptvätten. Risken är liten men Länsstyrelsen anser ändå att föroreningssituationen behöver kontrolleras genom *grundvattenprovtagning* i samband med schaktarbetena. Det framgår inte av planbeskrivningen att det kan finnas risk för klorerade lösningsmedel och att det ska kontrolleras. Detta ska förtydligas inför antagande. Provtagning och utredningar ska genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten (Miljöförvaltningen).

Geoteknik

Varken stabilitetshöjande åtgärder eller erosionsskydd har säkerställts på plankartan. Längs Gullbergsåns västra sida är det dessutom oklart var stabilitetshöjande åtgärder ska utföras och om dessa ryms inom planområdet. Vidare behöver en beskrivning av stabilitetsförhållandena söder om Almqvists bro också kompletteras. Länsstyrelsen ställer sig bakom SGI:s yttrande (2017-02-14) i sin helhet, som bifogas.

Trafiksäkerhet

Skyddsåtgärder för att förhindra bländning av trafiken på grund av reflektion från de planerade byggnaderna har inte säkerställts i planen.

Miljökvalitetsnormer

Vatten

Av planhandlingen och geotekniskt PM framgår att stabilitetsåtgärder krävs för att uppnå tillfredsställande stabilitet för att marken ska kunna bebyggas. Som stabilitetsåtgärder föreslås avschaktning av Gullbergsåns östra slänt samt stödmur där utrymmet är begränsat. Dessutom föreslås erosionsskydd längs Gullbergsåns östra slänt norr om Almqvists bro. I planbeskrivningen står det att geotekniska åtgärder kan komma att påverka vattenområdet, men det saknas helt beskrivning av vilka konsekvenser åtgärderna kan få.

Gullbergsån omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten. Den hydromorfologiska kvalitetsfaktorn ”Morfologiskt tillstånd i vattendrag” (som ingår i Ekologisk status) är klassad som dålig eftersom djur och växter saknar naturliga livsmiljöer i strandzonen och eftersom mycket stora delar av strandzonen har försvunnit. EU-domstolen har i Weserdomen (juli 2016) slagit fast att det försämringsförbud som gäller för miljökvalitetsnormerna ska gälla på kvalitetsfaktornivå. För Gullbergsån innebär detta att det morfologiska tillståndet inte får försämrats alls. Kommunen behöver därför visa att de geotekniska åtgärderna inte medför en försämring som gör att miljökvalitetsnormerna inte kan följas. Bland annat behöver kommunen precisera vilka åtgärder som behövs och vilka konsekvenser åtgärderna kan få för Gullbergsån och dess strandzoner. Dessutom behöver kommunen redovisa vilka återställande åtgärder och kompensationsåtgärder (till exempel nyplantering av träd och annan vegetation) som kan bli aktuella i strandzonen för att kompensera för avschaktningen, samt hur erosionsskydd kan utformas så naturanpassat som möjligt. Återställande åtgärder, kompensationsåtgärder och naturanpassning av erosionsskydd bör så långt som möjligt säkerställas i planen.

Dagvatten

I dagvattenutredningen och planbeskrivningen presenteras möjliga lösningar för omhändertagande av dagvatten med slutsatsen att dessa lösningar medför en förbättrad föroreningsbelastning för Gullbergsån. Det är viktigt att dagvattenlösningar och rening verkligen blir av med hänsyn till miljökvali-

tetsnormerna för Gullbergsån, laxen och öringen i ån och att ån mynnar i Natura 2000-området Säveån. Länsstyrelsen anser därför att dagvattenfrågan ska regleras med planbestämmelser så att det säkerställs att det tas om hand.

Luft

Länsstyrelsen har tagit del av förtydliganden avseende luftutredningen. För ökad förståelse och tydlighet avseende luftkvalitetsberäkningars resultat, samt för att undvika missförstånd i framtiden, vill Länsstyrelsen påpeka att det är onödigt att idealisera beräknade halter inom t.ex. vägområden. Länsstyrelsen är medveten om att miljökvalitetsnormen inte behöver följas inom ett vägområde där människor inte vistas.

Miljökvalitetsnormerna för luft får inte överskridas på platser där människor vistas, t.ex. torg, cykelbanor och arbetsplatser dit allmänheten har tillträde. Beräknade halter inom planområdet är höga och visar att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids i nuläget och 2020 i den norra delen. Därför finns det starka skäl att säkerställa att människor endast i undantagsfall rör sig i området mellan de planerade byggnaderna och E6. Länsstyrelsen instämmer dessutom i Miljö- och klimatanvändens samrådsyttrande att entréer bör förläggas där normerna förväntas underskridas. Entréernas placering framgår inte av plankartan.

Riksintresse

Natura 2000

Utifrån befintligt underlag är Länsstyrelsens bedömning, att det vid genomförandet av detaljplanen inte kan uteslutas att det kan uppstå betydande påverkan på Natura 2000-området Säveån, nedre delen (SE0520183). I 2 kap. 2 § PBL anges att hushållningsbestämmelserna i miljöbalkens 3 och 4 kap. ska tillämpas vid planläggning enligt lagen. Enligt 4 kap. 8 § miljöbalken (MB) får en användning av mark och vatten som kan påverka ett Natura 2000-område och som omfattar verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt 7 kap. 28 a § MB endast komma till stånd om sådant tillstånd har lämnats.

Frågan om tillstånd till verksamheter som på ett betydande sätt kan påverka Natura 2000-området Säveån, nedre delen, ska prövas tillsammans med en eventuell tillståndsprövning för vattenverksamhet enligt 9 och 11 kap. MB vid Mark- och miljödomstolen. Om endast anmälan för vattenverksamhet blir aktuellt kommer tillståndsprövningen enligt 7 kap 28 a § MB att hantearas av Länsstyrelsen.

Råd enligt PBL och MB

Riksintresse kommunikation

Vi saknar fortfarande en analys av påverkan på det statliga vägnätet och eventuella konsekvenser som detaljplanen medför avseende framkomligheten på riksintresset E6/E20. Länsstyrelsen gör dock bedömningen att skadan på riksintresset inte blir påtaglig då detaljplaneområdet ligger kollektivtrafiknära.

Klimat och översvämning

Det framgår fortfarande inte av handlingarna om det är havet eller Gullbergsån som är dimensionerande för reglering av lägsta tillåtna nivå för färdigt golv. Eftersom kommunen väljer +2,8 indikerar det dock att kommunen berömmar att det är havet som är styrande för aktuellt område. Enligt dagvattenutredning är det viktigt att den planerade bebyggelsen höjdsätts så att vatten kan avrinna ytligt från planområdet och enligt planbeskrivning står att vid skyfall kommer vatten att kunna avledas på gatumark mot Gullbergsån. Det är viktigt att ni, i det fortsatta arbetet, får till den höjdsättning som krävs för att styra vattnet åt rätt håll. Just nu är detta inte reglerat på plankartan.

Risker och Kriterier

Resultatet av beräkningar för risker presenteras endast i jämförelser mot DNV:s¹ kriterier. Länsstyrelsen anser fortsatt att Göteborgs Stads egna kriterier, politiskt antagna, bör finnas med när riskbilden presenteras. Detta för att ge en tydligare bild över hur risknivån står sig mot dessa, även om kommunen i detta fall väljer att luta sig mot DNV:s kriterier. Detta för att riskanalysen ska kunna utgöra ett korrekt och transparent beslutsunderlag.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Miljöbalken- Vattenverksamhet

Länsstyrelsen påminner om att anläggande av erosionsskydd och avschaktning av å-slänter (under högsta förutsebara vattenstånd) är anmälnings- eller tillståndspliktig vattenverksamhet, samt att bortledning av grundvatten är tillståndspliktigt om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen påverkas av vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena.

Natura-2000-tillstånd

För att bedöma om tillstånd enligt 7 kap 28 a § MB krävs för planens genomförande kan kommunen samråda särskilt med Länsstyrelsen när ett underlag tagits fram som beskriver möjliga tekniska lösningar och bedömningar av konsekvenser för utpekade arter och naturtyper i Natura 2000-området Säveån, nedre delen.

En eventuell tillståndsansökan hos Länsstyrelsen om tillstånd enligt 7 kap 28 a § MB ska föregås av ett samråd enligt 6 kap 4 § MB där verksamhets-

¹ Den norske veritas



utövaren lämnar erforderligt underlag för att Länsstyrelsen ska kunna besluta om verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Detta beslut har fattats av enhetschef Helena Carling efter föredragning av Anna Hendén. I den slutliga handläggningen har även Rebecka Thorwalds-dotter, Patrik Jansson, Delilah Lithner, Susann Lundman och Peter Wir-denäs från Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg, deltagit.

Helena Carling

Anna Hendén

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2017-02-03

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2017-02-14

Kopia till:

Trafikverket, Liz Delvin

SGI, David Schälin

Miljöförvaltningen

Sbk, Kalle Gustafsson