

---

## Samrådsredogörelse

Utfärdat: 2024-10-21

Diarienummer: SBF-2023-00105

Anders Dahlgren

Telefon: 031-368 18 90

E-post: anders.dahlgren@stadsbyggnad.goteborg.se

## Detaljplan för bostäder vid Långedrag's båtvarv inom stadsdelen Älvsborg

# Samrådsredogörelse

### Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 13 december 2022 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 2023-01-18 – 2023-02-28. En samrådsredogörelse har tagits fram och biläggs planhandlingarna.

Göteborgs Stad har genomfört en omorganisation vid årsskiftet 2022/2023. Detta ärende hade fram till 2022-12-31 diarienummer 0921/21 hos Stadsbyggnadskontoret. Sedan 2023-01-01 hanteras ärendet istället av Stadsbyggnadsförvaltningen med nytt diarienummer: SBF-2023-00105.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på Stadsbyggnadsförvaltningen, Köpmansgatan 20. Ett samrådsmöte anordnades 2023-02-07 med cirka 30 deltagare.

Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:  
[www.goteborg.se/planochbyggprojekt](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt).

### Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak följande fem teman:

- Trafik och parkering
- Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning
- Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter
- Hantering av dagvatten och markmiljö
- Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten

Allvarligaste invändningen gäller avvikelse från översiktsplan, stadsbild och påverkan på omgivande fastigheter samt hantering av dagvatten och markmiljö.

Förvaltningen har bedömt att det reviderade planförslaget hanterar de invändningar och synpunkter som har framkommit i samrådet på ett sådant sätt att föreslagen markanvändning är lämplig för sitt ändamål.

Framförda synpunkter har beaktats i samband med revideringarna av planhandlingarna.

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

Nedan följer generella svar på de fem temana ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

### Trafik och parkering

Enligt genomförd trafikutredning (Trafikkontoret 2022-09-06) bedöms trafikstringen inom detaljplanen vara lägre än de trafikmängder som dagens verksamhet och parkering inom planområdet alstrar. Den trafik som detaljplanen alstrar bedöms kunna hanteras inom befintligt trafiksystem och detaljplanen föreslår således inte någon utbyggnad av gator, gång- eller cykelvägar på allmän plats. Med hänsyn till områdets och stadsdelens förutsättningar bedöms tryggheten inom befintligt trafiksystem vara god.

Gällande Pejlingsgatan och kommunens fastighet Älvsborg 655:316, så har den mark som i samrådsförslaget ingick som allmän plats utgått, då detaljplanen inte föreslår några förändringar av gatan. Detaljplanen föreslår att del av Älvsborg 655:316, som inte behövs för Pejlingsgatans behov och som till större del inte är tillgänglig för allmänheten på grund av rådande topografiska förhållanden, planläggs som kvartersmark för bostadsändamål. Avgränsningen av kvartersmarken tar höjd för eventuell framtida gångbana längs Pejlingsgatan i anslutning till planområdet.

Till granskning har en uppdaterad mobilitets- och parkeringsutredning utifrån reviderat planförslag. Enligt denna (Cowi 2024-08-20) genererar detaljplanen (med ett uppskattat innehåll om 27 bostäder) ett behov av 27 bilparkeringar, inklusive 3 besöksparkeringar. Därtill ska fyra parkeringsplatser tillskapas för fastigheten Älvsborg 855:812. Totalt blir parkeringsbehovet inom planområdet 34 parkeringsplatser. I mobilitets- och parkeringsutredningen har det inte identifierats något behov av att kompensera för övriga parkeringsplatser då dessa antingen är kopplade till befintlig verksamhet eller upplåts mot parkeringsavgift. Parkering kommer att förläggas markparkeringar fördelade över området, antingen belägna i anslutning till bostäder eller som kantstensparkeringar på lokalgatorna på kvartersmark.

### Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning

Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet. Detaljplanen anger användningen bostadsområde och småbåtshamn, vilket delvis strider mot översiktsplanens redovisning. I detaljplanearbetet har det bedömts vara motiverat att avvika från översiktsplanens markanvändningskarta, eftersom översiktsplanens intentioner om att värna småbåtshamnar möjliggörs genom användningsbestämmelsen ”Småbåtshamn” i plankartan, vid sidan om tillkommande byggrätter för bostadsändamål. Därtill har detaljplanens syfte efter samråd ändrats (genom inriktningsbeslut i Stadsbyggnadsnämnden 2023-06-20) genom att funktionen småbåtshamn läggs till, för att bättre stämma överens med översiktsplanens intentioner.

Vidare bedöms tillkommande bostäder inte att påverka befintlig verksamhet vid småbåtshamnen GKSS, norr om planområdet, negativt. Detta motiveras av att det i dagsläget finns bostadsbebyggelse i närheten av denna samt att tillfarten till GKSS hamn inte sker via aktuellt planområde.

### Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter

Detaljplanen kommer att ha viss påverkan på stads- och landskapsbilden i området, som i dagsläget präglas av friliggande enbostadshus i två våningar av varierande karaktär. Detaljplanen möjliggör uppförande av grupper av radhus, vilket är en bostadsform och bebyggelse typologi som inte finns i området idag. Tillkommande byggnaders placering och höjd har studerats med utgångspunkt i områdets förutsättningar och i granskningshandlingarna justerats avseende utbredning och byggnadshöjder, med utgångspunkt i de yttranden som inkom i samrådet. Med dessa ändringar bedöms detaljplanens påverkan på stadsbilden vara acceptabel, detaljplanen bedöms även tillgodose en skälig havsutsikt och inte innebära en betydande olägenhet för omgivande fastigheter. Detaljplanens negativa påverkan på omgivande fastigheter bedöms uppvägas av intresset att bygga bostäder i området. Att påverkan på stadsbild och omgivande fastigheter bedöms vara acceptabel och inte innebära en betydande olägenhet motiveras genom att detta idag är en fastighet som innefattar strandkanten och är bebyggd för småindustriändamål, att tillkommande bebyggelse i detaljplanens östra del håller sig inom befintlig varvsbyggnads volym och att byggnadshöjder och utblickar har anpassats efter omgivande fastigheter och byggnader för att begränsa utsiktsbortfall och säkerställa att insynsproblem inte uppkommer.

### Hantering av dagvatten och markmiljö

Till granskning har dagvatten- och skyfallsutredningen reviderats. Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande om statusen för relevanta kvalitetsfaktorer gällande den berörda vattenförekomsten samt med en beskrivning av dagvattenhanteringen och vilka planbestämmelser som införts i plankartan. Om de i detaljplanen föreskrivna reningsåtgärderna utförs bidrar detaljplanens genomförande till förbättrad vattenkvalitet i recipienten, i enlighet med gällande miljö kvalitetsnormer.

Utredning av markmiljö genomfördes i samrådsskedet och har kompletterats i granskningsskedet (COWI 2023-11-17 och Norconsult 2024-04-30). Marken inom planområdet bedöms ur föroreningssynpunkt som lämplig att bebygga enligt ny detaljplan förutsatt att föroreningarna inom identifierade egenskapsområden avgränsas och åtgärdas. Planbestämmelse avseende hantering av markmiljö har reviderats utifrån Länsstyrelsens förslag.

### Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten

Gällande upphävande av befintliga servitut för väg, brygga, med mera gör kommunen bedömningen att dessa det är motiverat att upphäva dessa för att säkerställa detaljplanens genomförande och att det finns stöd för ett sådant upphävande i fastighetsbildningslagen och plan- och bygglagen samt att detta inte strider mot egendomsskyddet i regeringsformen.

För att säkerställa planens genomförande är det nödvändigt att servituten ändras i sin utbredning så de inte längre belastar Älvsborg 855:125 då de kan utgöra ett hinder mot Älvsborg 855:125s användning i enlighet med detaljplan. Genom ändring av servituten

kan marken användas mer ändamålsenligt och värdehöjningen för möjligheten att bilda en lämplig bostadsfastighet med småbåtshamn bedöms klart överstiga värdeminskningen för de fastigheter som får sitt servitut ändrat.

Värdehöjningen för Älvsborg 855:125 är betydande då det skapas möjlighet för nya byggrätter samt möjlighet att utveckla småbåtshamnen. Värdeminskningen för förmånsfastigheterna, jämfört med värdehöjningen av Älvsborg 855:125, är förhållandevis obetydlig och bedöms inte medföra någon betydande olägenhet för förmånsfastigheterna då införlivandet av fastighetsindelingsbestämmelsen **a<sub>1</sub>** inte påverkar förmånsfastigheternas möjlighet till utnyttjande av kvarvarande servitut som belastar andra fastigheter och servituten idag inte utnyttjas inom planområdet. En stor del av den kustlinje som bryggservituten beslutades gälla vid inom Älvsborg 855:125 är idag torrlagd, vilket innebär att det är enbart på en mindre del av fastigheten som servituten faktiskt skulle kunna utnyttjas. Ändring av servituten är förenlig med 5 kap 4§ första stycket fastighetsbildningslagen. Genom en ändring av servituten kan Älvsborg 855:125 användas som detaljplanen föreskriver och fastigheten blir varaktigt lämpad för bostadsfastighet och småbåtshamn. Älvsborg 855:125 uppfyller därigenom lämplighetsvillkoren i 3 kap 1§ fastighetsbildningslagen.

Förmånsfastigheterna utnyttjar inte sina servitut inom planområdet. Om servituten har utnyttjats och i så fall var kan utredas i en lantmäteriförrättning. Ingreppet i egendomsskyddet som den fastighetsindelingsbestämmelse **a<sub>1</sub>** utgör görs för att säkra planens genomförbarhet och möjliggöra syftet att bygga bostadshus och utveckla småbåtshamn inom planområdet. Att inte besluta om fastighetsindelingsbestämmelsen **a<sub>1</sub>** och låta servituten ligga kvar skulle kunna innebära ett hinder för genomförandet av detaljplanen om servituten skulle komma att utnyttjas inom planområdet. Den skada som förmånsfastigheterna skulle kunna få av att servituten ändras till att inte gälla inom planområdet bedöms som ringa då servituten hittills inte utnyttjats inom planområdet, det enbart är på en mindre del av Älvsborg 855:125 som servitutet i praktiken skulle kunna utövas på grund av torrläggning och servitutets möjliga utövningsområde inte påverkas på övriga belastade fastigheter.

Eftersom införandet av fastighetsindelingsbestämmelse **a<sub>1</sub>** leder till bättre möjligheter att bidra till det allmänna intresset att fler bostäder byggs i Göteborg, samtidigt som skadan det innebär för enskilda fastighetsägare bedöms som ringa är ingreppet i egendomsskyddet rimligt i förhållande till nyttan det medför. Införandet av fastighetsindelingsbestämmelsen **a<sub>1</sub>** strider inte mot egendomsskyddet i 2 kap 15§ regeringsformen. Plan- och bygglagens krav är uppfyllda enligt PBL 2010:900. Någon betydande olägenhet bedöms inte uppstå för enskilda.

Gällande frågan om allmänhetens möjlighet att röra sig genom planområdet och ner till strandkanten, så ger detaljplanen allmänheten tillträde till planområdet och strandkanten genom att en gemensamhetsanläggning bildas enligt detaljplanen, där kommunen är delägare.

## **Inkomna synpunkter och Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. De enskilda yttrandenas innehåll har tematiserats i underrubriker vid längre yttranden. Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

### **Kommunala nämnder och bolag m.fl.**

#### **1. Exploateringsnämnden**

Exploateringsnämnden tillstyrker förslaget. Detaljplanen innebär begränsade åtaganden och ekonomiska konsekvenser för staden, och bidrar till stadens småhusmål. De driftkonsekvenser som uppstår för staden avseende andel i gemensamhetsanläggning anses övervägas av att området närmast vattnet, med de kvalitéer som det bidrar med, förhindras att helt privatiseras och stängas för allmänheten. Detaljplanen innehåller ingen allmän park. Närliggande Ängholmsparken, söder om planområdet, saknar planläggning och därmed formellt planstöd. Planläggning av park som allmän plats är viktig för att långsiktigt kunna säkerställa tillgång till bostadsnära park, både för planområdet och befintlig bebyggelse. Parken är också i behov av förstärkningsåtgärder. Vid en planläggning skulle det vara möjligt att delvis finansiera sådana åtgärder genom exploateringsbidrag. En planläggning skulle också formellt säkra nuvarande markanvändning och därmed öka också stadens säkerhet vid reinvestering, och möjliggör för en bättre utveckling av parken i framtiden.

Exploateringsförvaltningen bedömer att planförslaget är genomförbart ur ett juridisk, tekniskt och ekonomiskt perspektiv och tillstyrker därmed samrådsförslaget. Ur ett helastaden-perspektiv hade det varit en fördel att planlägga Ängholmsparken så att den får ett långsiktigt skydd och kan vara aktuell för framtida investeringar samt utvecklas för att täcka behoven för befintlig bebyggelse liksom tillkommande bebyggelse i denna plan. Genom att inte ta med parken i planen så har möjligheten att låta exploatören vara med och finansiera förstärkningsåtgärder förlorats.

#### **.Kommentar:**

*Noteras.*

#### **2. Göteborg Energi**

Inom området för detaljplanen har Göteborg Energi Nät AB en befintlig transformatorstation och befintliga ledningar på 12 kV samt 0,4 kV. Den befintliga transformatorstationen är i vägen för exploateringen och kan behöva flyttas. För den befintliga transformatorstationen behöver ett E-område reserveras i plankartan antingen i befintligt läge eller i nytt om den flyttas. Tekniska krav och dimensionering av transformatorstationen och ledningsstråk måste följa kraven från Göteborgs Energi.

#### **Kommentar:**

*Ett nytt förslag på placering av transformatorstation har tagits fram till granskning och stämts av med Göteborg Energi. Övriga synpunkter noteras.*

### **3. Kretslopp och vatten**

Kretslopp och vatten lyfter fram följande information som skall beaktas i det fortsatta planarbetet:

#### ***Avfall***

Lokalgatorna är för smala för att avfallsfordon och mötande trafik ska kunna passera varandra. Det kan vara ett överkomligt problem med tanke på liten trafikmängd, men behov av åtgärd bör ses över.

Soprummets placering i förhållande till bostäder i väst behöver beaktas, med tanke på risk för störning från buller och lukt. Soprummets dimensionering behöver undersökas av exploitör och stämmas av med avfallshandläggare innan granskning.

Det är positivt att vändplatsen tillåter vändning utan omtag eller backning, och omges av en drygt en meter bred fri yta. Avfallsfordonet kan angöra på lokalgatan intill byggnad med soprum.

Kretslopp och vatten vill ändra planbeskrivningen under rubriken Avfall till ”I soprummet ska det finnas plats för insamling av rest- och matavfall, förpackningar samt returpapper.”

#### ***VA***

Planområdet kan försörjas med allmänt VA-ledningsnät, anslutning kan ske till Pejlingsgatan. För att kunna nå till spillvattenledningen i Pejlingsgatan måste en pumpstation byggas inom planområdet.

En förbindelsepunkt per fastighet för vatten gäller generellt. Gemensamhetsanläggningar för avlopp kan accepteras under vissa förutsättningar.

För att anslutning med självfall ska tillåtas ska färdigt golv vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt, med hänsyn till risk för uppdamning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Kretslopp och vatten har planerade avloppsarbeten strax utanför planområdet. Dessa måste färdigställas innan anslutning kan ske.

#### ***Brandvatten***

Kapaciteten för direktanslutna sprinkleranläggningar i området är begränsad och vid höga flöden kan sprinklertank bli aktuellt för fastigheter som kräver detta.

Kretslopp och vatten har ingen skyldighet att leverera flöde till sprinkleranläggning. Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten.

#### ***Dagvattenhantering***

Då det inte finns några dagvattenledningar i området och att det inte heller planeras byggas sådana, föreslås dagvattnet avledas direkt till havet, vilket innebär att inget markavvattningsföretag påverkas. Detta innebär att det inte kommer ställas krav på fördröjning av dagvattnet, utan endast rening. För att uppnå stadens krav på rening föreslås att leda dagvatten via rännor till regnbäddar och vidare till ett sedimenteringsmagasin innan det slutligen släpps i recipienten. Ytbehovet tas upp av regnbäddarna som kräver cirka 64m<sup>2</sup> för tillräcklig rening (4,5% av marken). Dagvattenhanteringen på kvartersmark föreslås ske i regnbäddar som förutom rening och fördröjning av dagvattnet medför grönska och kan utgöra kompensationsåtgärder i form av exempelvis blommande växter och träd, som kan ha en positiv inverkan på det lokala insekts- och fågellivet. Vid planering av

dagvattenlösning ska förorenad mark från varvsverksamheten beaktas, i enlighet med genomförd miljöteknisk markundersökning. Om parkeringsytor med mer än fem platser uppförs ska dagvattnet behandlas med oljeavskiljare.

Beräkningar visar att föroreningshalter både ökar och minskar efter exploatering beroende på vilka föroreningar som studeras. Om dagvattnet inte renas överskrider emellertid riktvärden både före och efter exploatering när det gäller kväve, fosfor, koppar, nickel och SS (suspenderad substans). Föreslagna reningsåtgärder innebär att kraven för mycket känslig recipient uppnås, att föroreningsmängderna minskar och att detaljplanens genomförande bidrar till förbättrad vattenkvalitet i recipienten, i enlighet med miljökvalitetsnormer.

### **Skyfallshantering**

En robust höjdsättning med tillförlitliga skyfallsvägar behövs inom planområdet. Markens höjdsättning och lutning samt byggnaders placering och höjdsättning ska utformas på ett sådant sätt att vatten avleds vid regn och skyfall enligt Kretslopp och Vattens tekniska krav. Gator och dylikt som fungerar som utrymningsvägar från bostäder ska utformas med goda marginaler enligt förvaltningens krav. Enligt beräkningar för en 200-årshändelse år 2100, är högsta havsnivån +2,2 meter. Färdigt golv och vital del nödvändig för byggnadsfunktion ska således förläggas till en nivå om minst +2,7 meter och utrymningsvägar från bostäder ska förläggas till en nivå om minst +2,0 meter.

### **Höga vattennivåer i hav och vattendrag**

•Då planen ligger i anslutning till ett vattendrag, kontrollera översvämningsrisk i förhållande till riktlinjer i TÖP. Lägsta höjd på färdigt golv ska överensstämma med stadens planeringsnivåer för aktuellt område

### **Trädplantering**

Om trädallé planeras är det extra viktigt att den inte kommer i konflikt med ledningar eftersom alléer skyddas av biotopskydd och åtgärder kräver dispens.

### **Förutsättningar för anslutning**

Det ska finnas en förbindelsepunkt per fastighet för vatten, gäller även för 3D fastigheter, inom byggnaden bildas servitut mellan fastigheterna. Anslutning till allmänt ledningsnät kan ske i Pejlingsgatan.

Avloppsnätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. För att anslutning med självfall ska tillåtas ska färdigt golv vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt, med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem. Om ledningsnätet är kombinerat krävs ytterligare hänsyn. Kretslopp och vattens fördröjningskrav för dagvatten ska uppfyllas innan anslutning till allmänt ledningsnät. Krav vad gäller avskiljning av föroreningar i dagvattnet ska vara uppfyllt.

### **Kommentar:**

*Till granskning har förslaget till hantering av avfall ändrats, till att varje småhus har egna kärl. För att uppfylla krav på draglängd mellan kärlets och avfallsfordonets uppställningsplats kommer ett fåtal boende vid hämtningstillfällen behöva dra kärlet till anvisad plats.*

*Dagvatten- och skyfallsutredningen har uppdaterats till granskning. Anläggningar för dagvattenhantering har angivits i plankartan.*

*Krav på färdigt golv-nivåer för byggnader inom planområdet har uppdaterats för att stämma överens med planeringsnivåer i Göteborgs översiktsplan.*

*Spillvatten kommer behöva pumpas från en lågpunkt i planområdet upp till anslutningspunkt för kommunala VA-ledningar i Pejlingsgatan. I plankartan har utrymme för en sådan anläggning angetts.*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### **4. Kulturförvaltningen**

Kulturförvaltningen anser att förslaget är acceptabelt ur kulturmiljösynpunkt. Värt att notera är att den föreslagna bebyggelsen, med enhetlig gestaltning och sammanbyggda byggnadskroppar, har en avvikande karaktär gentemot områdets i övrigt fristående villabebyggelse med heterogen gestaltning.

##### **Kommentar:**

*Noteras.*

#### **5. Miljöförvaltningen**

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

##### **Ljudmiljö**

Miljöförvaltningen bedömer att det behöver framgå i bullerutredningen hur hamnverksamheten bedrivs. Det saknas information om när det förekommer iläggningar och upptagningar av båtar.

##### **Naturmiljö**

Miljöförvaltningen bedömer att ingen ytterligare exploatering med fysiska strukturer kan tillåtas i vatten eller strandområdet, till exempel utbyggnad av bryggor och kajpromenad. Det är inte tillåtet enligt miljöbalken att ytterligare försämra en vattenkvalitetsfaktor som är klassad som dålig status.

Miljöförvaltningen bedömer att det är särskilt viktigt att strandområdet betecknat NT 2 bevaras.

##### **Markmiljö:**

Miljöförvaltningen bedömer att utökade provtagningar med efterföljande riskbedömning och åtgärdsutredning behövs vid arbete i vattenmiljöer med sediment.

##### **Dagvatten**

Miljöförvaltningen bedömer dagvattenutredningen som otillräcklig, då föroreningsmängder före och efter exploatering inte har beräknats.

##### **Miljömål**

Miljöförvaltningen bedömer att planen har en negativ inverkan på delmålet Öka den biologiska mångfalden i stadsmiljön i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, eftersom den avser att exploatera befintlig havsstrand med tillhörande naturvärden och artrikedom. Att bygga ut bryggor, båtplatser och kajplats samt hårdgöra strandkanten kommer att påverka det lokala marina livet negativt. Miljöförvaltningen bedömer vidare att planen har potential att bidra till att fler miljömål uppfylls, vilket behöver utvecklas ytterligare.



### **Kommentar:**

*Inom planområdet föreslås användningen småbåtshamn. Norr om planområdet finns även en småbåtshamn. Detta ger förutsättningar för förväntad hamnverksamhet, som främst handlar om iläggning och upptagning av fritidsbåtar. I bullerutredningen har det gjorts beräkningar för att se hur många iläggningar och/eller urtagningar som kan utföras under en och samma timme innan riktvärden enligt Zon A i Tabell 3.2 och Tabell 3.3 överskrids. Dessa beräkningar visar att Boverkets riktvärden för industribuller Zon A klaras för samtliga tider på dygnet vid högst tre iläggningar och/eller urtagningar per timme. Dagtid vardagar mellan kl. 06-18 kan tolv iläggningar och/eller urlastningar utföras under samma timme innan riktvärden i Zon A överskrids. Med hänsyn till småbåtshamnens storlek och funktion samt bullerutredningens resultat, bedöms inte eventuellt buller från småbåtshamnens verksamheten utgöra en betydande störning för tillkommande bostäder inom detaljplanen eller befintliga bostäder i närområdet.*

*Utbyggnaden av gemensamhetsanläggningen för kaj- och gångstråk kommer att påverka befintliga naturvärden inom område NT 2, som pekas ut i naturvärdesinventeringen (se ovan). De bedöms inte vara möjliga att bevara i någon större omfattning, med hänsyn till att uppfylla detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten.*

*Utredningen av markmiljö har fördjupats till granskning. Med i utredningen föreslagna hantering av markmiljön bedöms marken inom planområdet vara lämplig för bostadsändamål.*

*Dagvatten- och skyfallsutredningen har uppdaterats till granskning, med förtydliganden av tidigare resultat.*

*Planbeskrivningens bedömning av påverkan på miljömål har uppdaterats utifrån Miljöförvaltningens synpunkter.*

### **6. Socialnämnd Sydväst**

Socialnämnd Sydväst, tillstyrker detaljplan för bostäder vid Långedrag's båtvarv.

Socialförvaltningen sydväst ställer sig positiv till att förslaget till detaljplan delvis bidrar till en mer blandad bostadsbebyggelse i området, genom att tillföra radhusbebyggelse i ett område som domineras av villor. Att planen enbart innehåller småhus i stället för flerbostadshus försämrar dock möjligheten till att skapa ett än mer varierat bostadsutbud i området som det finns behov av.

Primärområdet Långedrag har en högre andel personer över 65 år än genomsnittet för staden och andelen lägenheter som bostadsform är mycket låg i området. Det finns en generell efterfrågan från äldre som behöver flytta från sin stora villa till en mindre lägenhet med ett bättre anpassat boende för att kunna bo kvar i sitt närområde. Förvaltningen ser inte att förslaget möjliggör för detta.

Förvaltningen ser positivt på det allmänna gångstråket/kajstråket som tillskapas längs med vattnet inom detaljplanen, vilket gör platsen tillgänglig för fler. Det är viktigt att kajstråket inte privatiseras för framtiden utan att detaljplanen långsiktig stärker det som ett gångstråk och en plats för allmänheten.

Den närmst belägna hållplatsen för spårvagn, Roddarföreningen, planeras för att tas bort vilket innebär att tillgängligheten till hållplats Långedrag behöver förstärkas.

### **Yttrande från S, V och MP i Socialnämnd Sydväst**

daterat den 24 februari 2023: I S, V och MP:s gemensamma avsiktsförklaring för mandatperioden 2023-2026 betonas behovet av blandade bostadsformer vid nybyggnation för att motverka bostadssegregationen i staden. Fokus för bostadsplaneringen ska ligga på den upplåtelseform som saknas i respektive stadsdel. I områden som domineras av småhus och bostadsrätter ska byggnation av hyresrätter främjas. Andelen lägenheter som bostadsform är mycket lågt i området runt Långedrag's båtvarv. Vi delar förvaltningens bedömning att avsaknaden av flerbostadshus försämrar möjligheten att skapa ett mer varierat bostadsutbud och beklagar att det inte byggs hyresrätter i området.

### **Yttrande från M, D, KD och L i Socialnämnd Sydväst**

Om marken skall bebyggas, måste färre och lägre hus planeras för att behålla den unika miljön omkring Långedrag. Långedrag utgör det sista havsnära området i Göteborg som på ett enkelt sätt och med spårvagn kan nås av alla göteborgare. Ytan ingår i ett promenadstråk som används flitigt och den förslagna hamnpromenaden är för smal och liten för att fylla en sådan funktion. Nybyggnad, oavsett i vilken form, kommer att bli oerhörd dyr, och knappast minska segregeringen i Göteborg. Vårt förslag är sålunda att minska antalet hus/radhus rejält, och göra bebyggelsen lägre.

### **Kommentar:**

*Föreslagna bostadsformer inom planområdet har bedömts vara anpassade till områdets förutsättningar. Omfattningen gällande antal bostäder och byggnadshöjder har minskats till granskning. Kajstråkets bredd bedöms vara ändamålsenlig avseende dess funktion och möjliga anslutningar norrut.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## **Statliga och regionala myndigheter m.fl.**

### **7. Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte kan accepteras och kommer att prövas vid ett antagandebeslut av kommunen. Kommunen behöver på ett tillfredsställande sätt lösa de frågor som berör miljö kvalitetsnormer för vatten, föroreningar, risk för översvämning

Till granskningsskedet behöver kommunen:

- Göra en bedömning kring om miljö kvalitetsnormer för vatten bedöms påverkas eller ej samt visa på hur uppfyllandet av miljö kvalitetsnormerna inte äventyras.
- Kompletterande provtagningar för jord genomförs i de punkter där föroreningar har påvisats för att bedöma föroreningarnas utbredning. •
- Utgå från sina egna planeringsnivåer som tagits fram för kustzonen vilket är +2,9 (för ny sammanhållen bebyggelse på längre avstånd än 10 meter från havet).
- Säkerställa åtgärder kopplat till skyfall så som robust höjdsättning och tillförlitliga skyfallsvägar.

- Tydligare belysas vilka befintliga risker med hänsyn till bergstabilitet som förekommer i området.

Länsstyrelsen vill också upplysa om att planerade bryggdäck och eventuell småbåtshamn inom planområdet inte kan säkerställas inom planarbetet. Detta är en separat prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

### **Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning**

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet eller miljökvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen

### **Motiv för bedömningen**

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

### **Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§**

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

- Riksintresse (både MB kap 3 och 4, se listan i webbgis)
- Mellankommunala frågor och regionala förhållanden
- Miljökvalitetsnormer (MKN) (MB 5 kap, luft och vatten)
- Strandskydd (MB 7kap)
- Hälsa och säkerhet (risk för olyckor, översvämning, erosion) geoteknik

Länsstyrelsen anser att nedanstående prövningsgrunder är aktuella för föreslagen exploatering.

### **Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten**

Staden behöver i sin planbeskrivning likt dagvattenutredningen beskriva statusen för relevanta kvalitetsfaktorer gällande den berörda vattenförekomsten för att styrka resonemang kring efterföljandet av miljökvalitetsnormerna samt i planbeskrivningen göra en bedömning kring om MKN Vatten bedöms påverkas eller ej. I planbeskrivningen behöver också dagvattenhanteringen beskrivas tydligt.

De föreslagna brygganordningarna planeras förläggas i hamn där det förekommer förorenat sediment. Staden behöver visa inför granskningsskedet att brygganordningarna inte kommer äventyra att MKN vatten uppnås.

Enligt 2 kap. 10 § PBL får planläggning inte medverka till att en miljökvalitetsnorm, MKN, enligt 5 kap Miljöbalken överträds. För recipienten Rivö Fjord syd (WA44303966) är i VISS angivet urban markanvändning inklusive dagvatten som den största betydande påverkanskällan. Vidare lyfts också förorenade områden och försämrad konnektivitet som betydande påverkanskällor. Detaljplanen behöver därför anpassas till de förbättringsbehov som finns kopplat till detta. Staden behöver beräkna och motivera vad detaljplanen ska stå för i förbättringsarbetet och visa på hur man avser att ta

omhand om förbättringsbehovet för att inte äventyra uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna. Staden ska på ett strukturerat sätt resonera med fakta och beräkningar kring varför icke-försämringskravet följs.

Notera att icke-försämringskravet avser kvalitetsfaktorerna för påverkad vattenförekomst och är inte nödvändigtvis enbart en jämförelse mellan en detaljplans nuvarande och framtida situation eller en jämförelse med Göteborgs stads riktvärden. Bedömning ska göras på kvalitetsfaktornivå. Staden behöver redovisa hur genomförandet av detaljplanen påverkar möjligheten att uppnå MKN för vatten i berört vattenområde. Det är dessutom viktigt att man även belyser påverkan på hydromorfologiska vattenkvalitetsfaktorer och inte bara vattenkvalitet. I det aktuella fallet där det finns befintliga markföroreningar ska vidare en bedömning av eventuell spridning av dessa göras, både i bygg- och driftskede samt eventuellt behov av täta lösningar beskrivas.

### **Dagvatten**

Till samrådsskedet har en dagvatten- och skyfallsutredning tagits fram av Kretslopp och vatten (2022-09-14). I utförd undersökning fastställs att inget fördröjningsbehov finns inom planen, att rening ska ske i regnrabatter samt sedimentationsmagasin och att föroreningshalterna ut från planen klarar Göteborgs stads riktvärden för utsläpp av dagvatten.

Länsstyrelsen anser att det är motiverat att planerade dagvattenlösningar ska säkerställas i plankartan, antingen genom platsreservation på plankartan eller genom annan bestämmelse. Detta är motiverat av närheten till recipienten samt den begränsade plats som finns inom nuvarande planförslag. Det ytbehov som beräknats för regnrabatter är inte detsamma som summerats i det förslag som redovisats i dagvattenutredningen. Till nästa skede behöver tydliggöras att det inom planen faktiskt finns plats för planerade lösningar.

Vidare önskar Länsstyrelsen en tydligare motivering till varför ingen fördröjning skulle behövas inom planen. Då allt dagvatten kommer att samlas och släppas på samma punkt anser Länsstyrelsen att det finns stor risk att ett högt flöde ut från planen riskerar att förorenade sediment spolats ut och förorenar recipienten. Detta gäller både föroreningar och grumling av vattenområdet. Även om flödet ut från planen inte kommer att bli större än vad det är nu enligt genomförda beräkningar så kommer det faktum att det koncentreras till en punkt att förändra hur bottenområdet påverkas. Länsstyrelsen undrar också hur planerat sedimentationsmagasin och ytbehovet för regnbäddar har dimensionerats? I underlaget beskrivs också att det behöver finnas breddningsmöjlighet för regnbäddar och Länsstyrelsen önskar en tydligare förklaring av hur det säkerställs att detta finns.

Planerad bebyggelse har angetts som "gles bostadsbebyggelse". Länsstyrelsen vill dock hänvisa till Göteborgs stads egna riktlinjer kring hur P110 ska tolkas där det finns angivet att man ofta ska använda sig av "centrumbebyggelse". Det står i riktlinjerna också att det som idag anses vara "gles bostadsbebyggelse" om några år kan antas vara "tät bostadsbebyggelse" och att det vid osäkerheter ska användas den bebyggelsestyp med strängare krav. Länsstyrelsen önskar till granskningsskedet en tydlig motivering till varför "gles bostadsbebyggelse" har valts för dimensioneringen eller uppdaterade beräkningar med annan bebyggelsestyp. Detta anses särskilt motiverat då orenat dagvatten kommer att ledas direkt till recipienten vid höga flöden.

Till granskningsskedet önskar Länsstyrelsen en tabellberäkning med totalmängden föroreningar per år. Detta då bedömningen som gjorts avseende MKN Vatten hänvisar till dessa men de finns i dagsläget inte med i inskickat underlag. Länsstyrelsen vill också få förtydligt hur det säkerställs att dagvatten från parkeringsgaraget leds till Gryab och hur vattnet ska ledas dit. Finns ett utbyggt spillvattennät för att ta omhand om vattnet?

Då det i nuvarande dagvattenutredning är beskrivet att planerad dagvattenlösning inte fungerar med nuvarande höjdsättning behöver frågan vara löst till granskningsskedet. Det ska vara säkerställt att allt dagvatten från planområdet ska kunna ledas till planerade dagvattenlösningar och att inget orenat dagvatten riskerar att släppas till recipienten.

Planerat sedimentationsmagasin är i nuläget inte planerat inom allmän platsmark och vad det ser ut som under planerat bryggdäck. Länsstyrelsen undrar hur dess drift och underhåll säkerställs och om placeringen kommer att fungera i praktiken?

Längs planområdets ytterkanter ligger avrinningsdiken. Planeras vatten från avrinningsdikena att ledas till reningslösningarna eller ska vattnet ledas orenat till recipienten? Frågan är relevant då dikena ser ut att ta emot dagvatten från väg inom planområdet och kan därför vara förorenat samt att det finns ett ansvar att tillgodose rening inom detaljplanen.

Staden behöver förtydliga i planbeskrivningen hur eller om dagvattenåtgärderna kommer utformas så att det finns möjlighet till avstängning av utflödet för att sanering ska kunna ske ifall släckvatten eller föroreningar ansamlas i dagvattenanläggningarna.

### ***Hälsa och säkerhet, Föroreningar***

#### **Jord**

Inom detaljplanen har föroreningar påträffats i båda mark och sediment. Resultaten från jordanalyserna visar att riktvärdet för MKM överskrids för tungmetaller, PAH och organiskt tenn i två av provpunkterna samt organiskt tenn i ytterligare en provpunkt. Inför granskningsskedet behöver kompletterande provtagningar för jord genomföras i de punkter där föroreningar har påvisats för att bedöma föroreningarnas utbredning.

Alla steg i processen ska stämmas av med tillsynsmyndigheten, miljöförvaltningen Göteborg stad. Det finns en planbestämmelse som säkerställer att förorenad mark åtgärdas innan byggnation vilket Länsstyrelsen anser är bra. Planbestämmelsen är dock något otydlig med avseende på om det är Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning eller mindre känslig markanvändning då detta inte är preciserat i planbestämmelsen. Förslag på ändring är:

”Startbesked för byggnation får inte ges förrän markförorening har avhjälpats till nivåer som medger känslig markanvändning.”

#### **Sediment**

Provtagningen visar att sedimenten innehåller mycket höga halter av metaller samt TBT och PAH. PAH förekommer i halter över FA. Sedimenten i småbåtshamnen har RK 2 (GKSS småbåtshamn har RK1 och varvsområdet har RK2). I planbeskrivningen har de föreslagit att kompletterande provtagning utförs i de specifika ytor där det är aktuellt att utföra arbeten, för att bedöma om det är

aktuellt att utföra sanering av de ytor som omfattas av arbeten, samt att skyddsåtgärder tas fram i samband med det. Länsstyrelsen anser dock att dessa utredningar måste genomföras innan detaljplanen kan bli antagen.

Planen syftar till att möjliggöra nya bostäder samt bryggor och båtplatser. DP och ändring av markanvändning och nyttjandet av området kan innebära att anläggandet av bryggor och kajer, samt ökat antal båtrörelser medför risk för att sediment grumlans upp och föroreningar sprids. Risk för förorenings-spridning beror på vattendjupet i området och hur djupt propellerrörelser från de båtar som förväntas angöra bryggorna påverkar sedimenten genom uppgrumling. Planhandlingen behöver kompletteras med en utredning av om planerad ändring av området innebär risk för spridning av förorenade sediment. Om det finns risk att förorenade sediment sprids bör åtgärder för att förhindra detta, beskrivas i planbeskrivningen.

Själva arbetena i vatten blir vattenverksamhet enligt kap 11 där hantering av förorenade sediment regleras, men inför planläggning måste risk för förorenings-spridning och behov av åtgärder utredas.

### **Hälsa och säkerhet, Risk för översvämning**

Hav I samband med att Göteborg stad tog fram sin nya ÖP tog de även fram ett planeringsdokument för kusten: *Planeringsnivåer för kustzonen bilaga till antagandehandling dec 2021*

Länsstyrelsen lyfte följande i sitt granskningsyttrande kopplat till planeringsnivåer för kusten: *”För kustkommuner anser vi att kommuner i möjligaste mån ska använda planeringsnivån för zon 1 (faktablad Stigande vatten) för ny sammanhållen bebyggelse. För Göteborg/Torshamnen är planeringsnivån enligt faktabladet +3,4. Detta ligger i linje med planeringsnivåer, som Göteborg stad föreslår för sammanhängande bebyggelse, inom 10 meter längst med kusten. Efter 10 meter sänker kommunen nivån med 0,5 m”.*

Vi anser fortsatt att det finns motiv till att sträva mot en planeringsnivå som tar höjd för osäkerheter som finns till exempel i beräkningar och hur fort havsnivån förväntas stiga. Dessutom utgår beräkningar från år 2100 vilket börjar närma sig. Boverket lyfter i sin tillsynsvägledning: *Klimatet kommer fortsätta att förändras efter 2100 och de globala havsnivåerna förväntas fortsätta stiga. Vid planläggning av bebyggelse som förväntas bestå efter 2100 bör planbeskrivningen belysa eventuellt behov av ytterligare säkerhetsmarginal eller skyddsåtgärder, beroende på konsekvenserna av en översvämning.*

Vi anser att staden i detta ärende, som minst, måste utgå från sina egna planeringsnivåer som tagits fram för kustzonen vilket är +2,9 (för ny sammanhållen bebyggelse på längre avstånd än 10 meter från havet). Vi anser att ni även bör fundera på om ambitionen ska vara något högre med tanke på den direkta närheten (knappt 10 meter på vissa ställen), osäkerheter samt att perspektivet i aktuella planeringsnivåer är år 2100.

### **Skyfall**

I planbeskrivningen lyfts flera åtgärder kopplat till skyfall så som robust höjdsättning och tillförlitliga skyfallsvägar. Att marken har en viss luftning för att avleda vatten är en annan åtgärd. Några åtgärder kopplat till översvämning framgår som upplysning i planbeskrivningen men återfinns inte som upplysning på plankartan. Vi anser att kommunen måste se över vilka åtgärder som är ”ska

krav” och som därmed måste säkerställas på plankartan eller på annat sätt. En viss marklutning är ett exempel på en åtgärd som vi anser går att säkerställa med en planbestämmelse. Underjordiskt parkeringsgarage och riskbilden avseende översvämning måste belysas i handlingar. Krävs det åtgärder eller anpassningar för parkeringsgaraget? Finns behov av att säkerställa lägsta nivå för infart för att motverka att vatten rinner in?

### **Hälsa och säkerhet, Bergstabilitet**

Det behöver tydligare belysas vilka befintliga risker med hänsyn till bergstabilitet som förekommer i området. Risker som hotar befintlig bebyggelse och infrastruktur behöver vara åtgärdade innan plan antas.

Det ser i underlaget ut som att branta slänter i direkt anslutning till planområdets nordöstra del inte ingått i utredningen? I så fall behöver en komplettering ske med avseende på detta. Då dessa senare slänter ligger utanför plangränsen behöver rådighet över marken beaktas vid behov av åtgärd eller restriktion.

Vad SGI kan se så överensstämmer inte utredningsområdet i PM Bergteknik med plankartans begränsningar. Plejelgatans nuvarande stabilitet behöver klargöras, dels med hänsyn till dess grundläggning i anslutning till planområdet, dels vilka åtgärder och planrestriktioner och bestämmelser som tillkomma för att säkerställa gatans framtida funktion och stabilitet.

SGI ser det som viktigt att besiktning av bergtekniskt sakkunnig sker efter avbaning, men innan bergschakt inleds, för att den schakt som eventuellt krävs utförs på ett sätt som kan minimera skadeverknin g med hänsyn till påverkan på stabilitet och hydrogeologiska förhållanden för omgivande fastigheter och Pejlingsvägen. Kommunen behöver visa att det säkerställs att besiktningar, eventuella åtgärder och framtida underhåll genomförs. Se SGI's yttrande, daterat 2023-02-27.

### **Råd enligt 2 kap. PBL**

Enligt 5 kap. 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

### **Förhållande till ÖP/FÖP**

Detaljplanen strider mot översiktsplanen. Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet.

### **Naturmiljö**

Kommunen uppger att strandskyddet inte inträder inom planområdet. Länsstyrelsen delar den bedömningen. De naturvärden som noterats vid inventeringar i området föranleder inte heller några synpunkter från Länsstyrelsen sida.

### **Trafik**

Föreslagen exploatering förväntas ge en trafiksatsning på ca 130 resor per dygn. Idag genererar verksamheterna inom planområdet ca 128 resor per dygn. Bedömningen är att den trafik som alstras från de nya bostäderna kan hanteras inom befintligt trafiksystem utan svårigheter. Det framgår dock inte om befintliga vägar så som Pejlingsgatan, Rodergatan, Ängholmsgatan idag klarar av den trafiksatsning som finns.

## **Gestaltad livsmiljö**

Kommunen har i plankartan valt att reglera tillkommande byggnaders placering, byggnadsarea och höjd. Detta för att bebyggelsen ska upplevas som underordnad landskapet och anpassat till topografin samt säkerställa omgivande fastigheters möjlighet till viss utblick mot havet. Enbart radhus, parhus och kedjehus får tillkomma på platsen. Allmänhetens tillträde till kajpromenaden har säkerställts. Utifrån detta anser länsstyrelsen att kommunen har arbetat för att uppnå en god gestaltad livsmiljö. En nackdel är emellertid det nya bostadsområdets brist på grönska. Illustrationen visar möjlig lokalisering för lekplats och Länsstyrelsen Västra Götaland Yttrande 2023-02-28 9 (10) 402-2180-2023 grönainslag, men detta är inget som regleras i plankartan. Länsstyrelsen vill uppmantra kommunen att i det fortsatta planarbetet utveckla regleringen av dessa viktiga inslag.

## **Synpunkter enligt annan lagstiftning**

### **Vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken**

Planerade bryggdäck och eventuell småbåtshamn inom planområdet kan inte säkerställas inom planarbetet. Detta är en separat prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken och kan, beroende på dess storlek hanteras genom en anmälan hos Länsstyrelsen eller genom en tillståndsprövning hos mark- och miljödomstolen. Detta kan även gälla andra arbeten som behöver utföras i vattenområdet.

Vid pålning och anläggande av byggnader med djup grundläggning kan bortledning av grundvatten under anläggningskedet och/eller driftskedet bli aktuellt. Länsstyrelsen upplyser därför staden om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap Miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsens vattenavdelning. Det är verksamhetsutövarens ansvar att göra denna bedömning.

Åtgärder som utförs för att skydda mot vatten med avsikt att varaktigt öka en fastighets lämplighet för till exempel bebyggelse kan innebära markavvattning enligt 11 kap. miljöbalken. Att anlägga en vall eller annan anläggning i eller vid vattenområde som skydd mot vatten kan därför innebära markavvattning. Frågan att utreda om det krävs åtgärder som innebär markavvattning och vilka fastigheter som är berörda ska prioriteras i det fortsatta planarbetet och beskrivas i planhandlingen. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens och tillstånd från Länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstolen.

Själva arbetena i vatten blir vattenverksamhet enligt kap 11 där hantering av förorenade sediment regleras, men inför planläggning måste risk för förorenings spridning och behov av åtgärder utredas.

Planområdet berörs inte av några fornlämningar.

### **Undersökning om betydande miljöpåverkan**

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen bedömer dock att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Detta behöver utredas vidare. Länsstyrelsen anser att det med gällande underlag inte går att utesluta att planen skulle kunna



innebära betydande miljöpåverkan med avseende på MKN Vatten. Dagvattenhanteringen kommer i det fortsatta planarbetet att vara avgörande för om MKN Vatten påverkas eller inte.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

#### **Kommentar:**

#### Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten

*Till granskning har dagvatten- och skyfallsutredningen reviderats. Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande om statusen för relevanta kvalitetsfaktorer gällande den berörda vattenförekomsten samt med en beskrivning av dagvattenhanteringen och vilka planbestämmelser som införts i plankartan. En bedömning om miljö kvalitetsnormerna har även införts i planbeskrivningen.*

*Inom planområdet finns befintliga brygganordningar och dylikt. Eventuellt nya brygganordningar eller åtgärder inom vattenområdet kommer i genomförandet genomgå prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Kommunen bedömer att föreslagen gemensamhetsanläggning för kajpromenad är möjlig att genomföra på ett sådant sätt att MKN Vatten uppnås. Hur detta åstadkoms behöver utredas vidare i kommande prövning av vattenverksamhet.*

#### Dagvatten

*Till granskning har dagvatten- och skyfallsutredningen reviderats.*

*I detaljplanen föreslås rening i först regnbäddar och sedan sedimenteringsmagasin. Bestämmelser om dagvattenanläggningar har införts i plankartan: s<sub>1</sub> – "Kajpromenad och teknisk anläggning för dagvattenhantering" och b<sub>1</sub> – "Anläggning för dagvattenhantering ska anordnas". Utredningen visar att med dessa åtgärder uppnås alla riktvärden.*

*Gällande utsläpp av dagvatten till recipient, har en bestämmelse införts i plankartan som föreskriver att "Erosionsskydd ska anordnas vid utlopp för dagvatten till recipient", för att minska risken för att dagvattnet från planområdet ska påverka bottensedimenten i havsviken.*

*Val av teknisk lösning i genomförandet kommer påverka ytanspråk för dagvattenanläggningar. I dagvatten- och skyfallsutredningen har det räknats på regnbäddar med ytanspråk på 64 m<sup>2</sup> och ett sedimentmagasin med en magasinvolym på 43 m<sup>3</sup>. I plankartan har bestämmelsen b<sub>1</sub> – "Anläggning för dagvattenhantering ska anordnas" införts på ett egenskapsområde som inte får bebyggas som omfattar cirka 290 m<sup>2</sup> och inom hela egenskapsområdet för gemensamhetsanläggning inom småbåtshamnen har en bestämmelse som säger att användningen ska vara "Kajpromenad och teknisk anläggning för dagvattenhantering". Det bedöms därmed vara säkerställt i plankartan att det finns möjligheter att lösa dagvattenhanteringen inom planområdet.*

*Gällande kommentaren om att Länsstyrelsen anser att felaktig definition av bebyggelse har använts i dagvatten- och skyfallsutredningen, där Länsstyrelsen anser att "centrumbebyggelse" eller "tät bostadsbebyggelse" ska användas i stället för "gles bostadsbebyggelse": Definitionen av bebyggelsetyp är bara till för att dimensionera allmänna ledningar (högre säkerhetsnivå mot översvämning*

*i centrum t.ex.). Det finns ingen koppling till rening av dagvatten. Eftersom anslutning inte planeras ske till KoV:s system så har definitionen av bebyggelse typ ingen relevans för KoV eller detaljplanens genomförande.*

*På sidan 23 i den uppdaterade dagvatten- och skyfallsutredningen redovisas tabellberäkning med totalmängden föroreningar per år.*

*Föreslaget sedimentmagasin är till för att rena dagvatten från kvartersmarken och är därmed placerat inom kvartersmarken, inom område för gemensamhetsanläggning, som därmed ansvarar för drift och underhåll av detta.*

*På s. 27 och 28 i den reviderade dagvatten- och skyfallsutredningen visas en höjdsättning av mark och färdigt golv i byggnader som bedöms fungera ihop med föreslagen dagvattenhantering och hantering av skyfall.*

*Föreslagna avledningsdiken på kvartersmark mellan Pejlingsgatan och tillkommande bebyggelse föreslås avledas till angivna dagvattenanläggningar.*

*Till granskning har parkeringshuset utgått och ersatts med markparkering fördelad över planområdet.*

*Möjliga tekniska lösningar för att kunna stänga av utloppet av dagvatten kommer att bero på valda tekniska lösningar för dagvattenanläggningar i genomförandet. Det bedöms vara möjligt att åstadkomma sådana avstängningsmöjligheter.*

### Skyfall

*Till granskning har dagvatten- och skyfallsutredningen reviderats. Vidare har samrådsförslagets parkeringshus utgått till granskning och ersatts av markparkeringar utspridda över planområdet. I planhandlingen redovisas förutsättningarna för att genom höjdsättning mark och färdigt golv i byggnader hantera situationen vid skyfall. I planbeskrivningen konstateras att det inom planområdet finns goda förutsättningar att hantera detta på ett adekvat sätt.*

### Hälsa och säkerhet, Föroreningar

#### Jord

*Utredningen av markmiljö har reviderats till granskning.*

*Planbestämmelse avseende hantering av markmiljö har reviderats utifrån Länsstyrelsens förslag.*

#### Sediment

*Utredningen av markmiljö har reviderats till granskning.*

*Inom planområdet finns befintliga brygganordningar och dylikt. Eventuellt nya brygganordningar eller åtgärder inom vattenområdet kommer i genomförandet genomgå prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Kommunen bedömer att föreslagen gemensamhetsanläggning för kajpromenad är möjlig att genomföra på ett sådant sätt att MKN Vatten uppnås. Hur detta åstadkoms behöver utredas vidare i kommande prövning av vattenverksamhet.*

#### Hälsa och säkerhet, Risk för översvämning

*Planbestämmelser avseende nivå på färdigt golv har reviderats – till +3,4 m för bostadsbebyggelse och +3,0 meter för komplementbyggnad till småbåtshamn.*

### Hälsa och säkerhet, Bergstabilitet

*PM för Bergteknik har reviderats till granskning, med utgångspunkt i Länsstyrelsens synpunkter.*

### Undersökning om betydande miljöpåverkan

*Kommunen har genomfört en undersökning enligt Miljöbalken 6 kap 6 § och fattat ett särskilt beslut enligt Miljöbalken 6 kap 7 §. Kommunen finner att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att detaljplanen därmed inte ska miljöbedömas. Detta motiveras genom att:*

*Detaljplanen avviker från översiktsplanen, som i markanvändningskartan pekar ut området som verksamhetsområde, mindre hamn. Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet. Detaljplanen anger användningen bostadsområde och småbåtshamn, vilket delvis strider mot översiktsplanens redovisning. I detaljplanearbetet har det bedömts vara motiverat att avvika från översiktsplanens markanvändningskarta, eftersom översiktsplanens intentioner om att värna småbåtshamnar möjliggörs genom användningsbestämmelsen "Småbåtshamn" i plankartan, vid sidan om tillkommande byggrätter för bostadsändamål. Genomförda utredningar avseende markmiljö och dagvatten visar på att det är möjligt att genom sanering göra planområdet lämpligt för bostadsändamål och att hantera dagvatten på ett sådant sätt att MKN Vatten uppfylls samt att sanera marken på ett sådant sätt att den är lämplig för bostadsändamål.*

---

*Övriga synpunkter noteras.*

### **8. Lantmäterimyndigheten**

Har följande synpunkter: Planbeskrivningen S. 39:

Fastighetsindelingsbestämmelsen "a2" saknas i tabellen Motiv till detaljplanens reglering". Dock bör beteckningen tas bort enligt synpunkt nedan. s.31: Under rubriken "Fastighetsbildning" anges att bygglov ska ges först efter att fastighetsbildning inkl. anslutning till gemensamhetsanläggning har genomförts. Bestämmelser om detta saknas dock i plankartan. Är avsikten att planen ska genomföras så som planbeskrivningen anger behöver plankartan kompletteras med bestämmelser om detta. Inom egenskapsområdena finns en bestämmelse om största byggnadsarea. I de fall områdena ska utgöra fler fastigheter än en finns risk att det inte går att fastighetsbilda som illustrationskartan visar. Om bygglov inte meddelats för all byggnadsarea inom egenskapsområdena går det inte att avgöra hur mycket byggrätt som återstår och det hindrar fastighetsbildning. Det blir med andra ord ett moment 22 om det införs ett krav på fastighetsbildning krävs innan bygglov eftersom e-bestämmelserna gör att fastigheterna troligtvis inte kan bildas förrän bygglov har meddelats. Plankartan g1 – gemensamhetsanläggning för gångväg och kajpromenad. Det är tveksamt om det går att bilda en gemensamhetsanläggning för detta ändamål eftersom det är tveksamt om väsentlighets- och båtnadsvilkoret är uppfyllt för fastigheterna inom planområdet. Allmänhetens tillträde till gångvägen och kajpromenaden kan inte säkerställas genom en gemensamhetsanläggning. Om allmänhetens tillträde ska säkerställas

görs det bäst genom allmän plats, se detaljplan vid Hälleflundregatan. Den fastighetsindelade bestämmelsen a2 för upphävande av servitut är en egenskapsbestämmelse som endast finns inom ett egenskapsområde i mitten av plankartan, vilket gör att servituten endast upphävs inom detta område. Om upphävandet ska gälla inom hela planen ska ingen beteckning användas och texten flyttas till rubriken ”egenskapsbestämmelser för all kvartersmark”. 2/2 Yttrande lantmäterimyndigheten.sv-SE.docx Grundkartan redovisar fastighetsgränsen mot Älvsborg 855:818 felaktig. Den 3/8 2022 skedde en fastighetsreglering där gränsen ändrades. Planbestämmelser ö2 och ö3 bör vara ö1 och ö2, samma gäller a2. Lantmäterimyndigheten har i övrigt inga synpunkter på förslaget

**Kommentar:**

*Fastighetsindelingsbestämmelsen har reviderats.*

*Bestämmelse om största möjliga byggnadsarea har utgått och byggrätterna begränsas nu endast av utbredning och nockhöjd.*

*Bestämmelsen avseende gemensamhetsanläggning för gångväg och kajpromenad ligger kvar. Kommunen anser att en sådan är lämplig för detta ändamål.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## **9. Vattenfall Eldistribution**

Vattenfall Eldistribution har inga elanläggningar inom planområdet. Vattenfall Eldistribution har inget att erinra.

**Kommentar:**

*Noteras.*

## **10. Trafikverket**

Trafikverket anser att det är positivt med bostadsexploatering i kollektivtrafiknära lägen vilket gör det möjligt att minska trafikallsträng vilket minskar belastning på statligt vägnät. I planen är det redovisat att 40 parkeringsplatser ska möjliggöras för nyexploateringen samt 4 parkeringsplatser ska ersättas. Det är inte visat hur detta har beräknats. Det är inte heller visat vilka åtgärder som görs för att minska trafikallsträng till statligt vägnät. Trafikverket anser att kommunen bör visa hur planen bidrar till att minska trafikallsträngen och därmed bidrar till kommunens trafikstrategi om minskad bilandel.

Närmsta anslutningspunkt till statligt vägnät, i Gnistängsmotet på Västerleden, är i dagsläget kraftigt belastad och ytterligare trafikallsträng kan komma att påverka trafikplatsen negativt Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

**Kommentar:**

*Till granskning har planförslaget reviderats och så även mobilitets- och parkeringsutredningen.*

*Detaljplanen ligger i en del av staden med relativt god kollektivtrafik och ger därmed förutsättningar för att bidra till kommunens trafikstrategi om minskad andel bilresor.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## 11. Statens geotekniska institut

SGI anser att det tydligare behöver belysas vilka befintliga risker med hänsyn till bergstabilitet i området som förekommer. Risker som hotar befintlig bebyggelse och infrastruktur anser SGI behöver vara åtgärdade innan plan antas. Det ser i underlaget också ut som att branta slänter i direkt anslutning till planområdets nordöstra del inte ingått i utredningen? I så fall behöver en komplettering ske med avseende på detta. Då dessa senare slänter ligger utanför plangränsen behöver rådighet över marken beaktas vid behov av åtgärd eller restriktion.

Vad SGI kan se så överensstämmer inte utredningsområdet i PM Bergteknik med plankartans begränsningar. I den senare ingår delar av Pejlingsgatan ovan planerad bebyggelse. Vad SGI kan utläsa av samrådshandlingens plankarta så kommer bergschakt att bli aktuellt i bergslänten upp mot Pejlingsgatan. Den aktuella slänten innehåller block som enligt PM Bergteknik behöver åtgärdas, men det framgår inte tydligt om det är på grund av den befintliga risknivån, eller på grund av planerad bebyggelse. SGI anser att Pejlingsgatans nuvarande stabilitet behöver klargöras, dels med hänsyn till dess grundläggning i anslutning till planområdet, dels vilka åtgärder och planrestriktioner och bestämmelser som tillkomma för att säkerställa gatans framtida funktion och stabilitet. Omfattning av bergschakt inom planområdet är inte fastlagd men besiktning av sådan ”får göras efter schaktning” enligt PM Bergteknik. SGI ser det som viktigt att besiktning av bergtekniskt sakkunnig sker efter avbaning, men innan bergschakt inleds, för att den schakt som eventuellt krävs utförs på ett sätt som kan minimera skadeverkning med hänsyn till påverkan på stabilitet och hydrogeologiska förhållanden för omgivande fastigheter och Pejlingsgatan. Kvarstående konstruerade slänter kan vara i behov av återkommande underhåll, något som också behöver bedömas av bergtekniskt sakkunnig. SGI vill här lyfta frågan hur det kan säkerställas att besiktningar, eventuella åtgärder och framtida underhåll som nämns i detta stycke genomförs.

### **Kommentar:**

*PM för Bergteknik har reviderats till granskning, med utgångspunkt i SIG:s synpunkter.*

## **Sakägare**

Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. De enskilda yttranden innehåll har tematiserats i underrubriker vid längre yttranden. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

## 12. Sakägare sydväst om planområdet

Förslaget till detaljplan bör avvisas i sin helhet eftersom det innebär en överexploatering av mark som är viktig för idrott, park och rekreation. Förslaget strider mot allmänna intressen. 36 höga radhus byggs nära äldre bebyggelse och kajkanten i ett kulturmiljöområde.

Det finns inga tydliga allmänna intressen som stödjer planförslaget. Alternativa platser för småhus finns i närområdet, där enplanshus skulle vara mer lämpliga. Byggnationen är inte anpassad till området och upplevs som en mur från landsidan och en kompakt huskoloss från havet.

Trafiken på Pejlingsgatan skulle öka med cirka 160 fordon per dygn, vilket gatan inte har kapacitet för. Luftmiljön skulle också försämrats. Förslaget inkluderar ett stort garage för 72 bilar, vilket är orimligt i ett villaområde.

En ny detaljplan bör medge maximalt 12 enplanshus med platta tak och en höjd på max 5,5 meter. Området bör öppnas upp för föreningsverksamhet och allmän parkmark. Ytterligare utfyllning i hamnbassängen bör inte tillåtas.

Vi som rättighetshavare inom planområdet kräver ersättning för förlorat servitut för väg och brygga servitut och ersättning i form av avgiftsfritt arrende för brygga på samma sätt som för Älvsborg 855:812.

Kommunens åberopande av "allmänna intressen" för att genomdriva förslaget är genomskinligt, särskilt med tanke på de höga kostnaderna för radhusen.

Det finns redan domar från Mark- och miljööverdomstolen som begränsar byggnationens storlek och höjd i området. Förslaget bör omarbetas med hänsyn till alla intressen. Privata ekonomiska intressen bör inte styra beslut om detaljplan och byggnation.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".*

*De civilrättsliga anspråken avseende ersättning för upphävande av servitut och övriga synpunkter noteras.*

### **13. Sakägare sydväst om planområdet**

Sakägaren motsätter sig detaljplaneläggningen av Långedragts båtvarv enligt Stadsbyggnadsförvaltningens förslag av följande skäl:

**Förslaget strider mot översiktsplanen:** Enligt ÖP 2022 är området utpekad för "Mindre hamn" och rekommenderar att befintliga småbåtshamnar värnas.

**Naturvärden:** Området har höga naturvärden och flera skyddsvärda växt- och djurarter. Exploatering skulle minska den allemansrättsliga tillgången till strandområdet och påverka djur- och växtlivet negativt.

**Strandnära rekreationsområden:** Framtida behov av strandnära rekreationsområden i sydvästra Göteborg är viktiga av flera skäl. Staden planerar att bygga 25 000 – 30 000 nya bostäder i stadsdelen. Detta ökar behovet av rekreationsområden. Det finns få parker och grönområden i Långedrag, vilket gör det viktigt att bevara och utveckla strandnära naturområden för rekreation. En väl integrerad grönstruktur är avgörande för stadens hållbarhet och attraktivitet. Friluftsliv och turism: Det kustnära läget och småbåtshamnarna är viktiga för friluftslivet och turismen i Göteborg. Det är därför viktigt att bevara strandnära områden för att möta framtida behov av rekreation och bidra till en hållbar stadsutveckling.

**Förändringen av områdets karaktär:** Den föreslagna exploateringen av Långedragts båtvarv skulle kraftigt förändra områdets karaktär. Den planerade förtätningen med radhus avviker starkt från den befintliga bebyggelsen och skulle förstöra den idylliska miljön. Ingen hänsyn har tagits till områdets historia, unika utformning, landskapsbilden och den befintliga bebyggelsen. Dessutom skulle de

nya bostäderna vara så dyra att endast en liten del av befolkningen skulle ha råd att köpa dem, vilket inte ligger i allmänhetens intresse. Det finns andra områden som är mer lämpade för bostadsbyggande och som skulle gynna en större del av befolkningen. Sammanfattningsvis anser sakägaren att den föreslagna exploateringen inte gynnar allmänhetens intressen utan endast drivs av byggherrens vinstintressen.

**Påverkan på sakägarens fastighet:** Den föreslagna detaljplanen för bostadsbebyggelse kommer att påverka utblicken mot havet från omgivande fastigheter på ett oacceptabelt sätt. Sakägaren har med hjälp av en arkitekt visualiserat hur utblicken från sitt hus på Pejlingsgatan kommer att påverkas. Inskränkningen av havsutsikten är en betydande olägenhet och oacceptabel. Många andra fastigheter kommer också att drabbas av liknande inskränkningar. Den nya bebyggelsen planeras nära den befintliga, vilket innebär att de nya boende kommer att kunna se rakt in i sakägarens trädgård och bostad, vilket inskränker den personliga integriteten. Sakägaren anser att byggnadernas placering och höjd inte har avvägts på ett acceptabelt sätt.

**Trafik:** Den nuvarande trafiksituationen i området är redan ansträngd, särskilt under vår och höst. Med ytterligare 36 bostäder för familjer kommer att öka dramatiskt. Inga åtgärder för att förbättra trafiksituationen föreslås, trots att risken för trafikolyckor med oskyddade trafikanter ökar på grund av otillräcklig framtida trafiksäkerhet.

**Dagvatten:** Allt vatten ska ledas direkt till havet. Trots förslaget om rening innan dagvattnet når havet, är lösningen otillfredsställande ur ett miljöperspektiv. Särskilt vid skyfall är dagvattenhanteringen problematisk. Sakägaren betvivlar att de föreslagna rämnorna till regnbäddar och sedimenteringsmagasin kommer att kunna hantera den ökade nederbörden som blivit vanligare vid kraftiga skyfall. Frågan är om lösningen överhuvudtaget kommer att kunna leva upp till de krav som numera ställs på dagvattenhantering

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Hantering av dagvatten och markmiljö" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Identifierade naturvärden har inte bedömts vara möjliga att bevara i någon större omfattning, med hänsyn till att uppfylla detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten. Identifierade naturvärden har heller inte bedömts vara av sådant värde att ett bevarande av dessa väger tyngre än att möjliggöra detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten.*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### 14. Sakägare sydväst om planområdet

Sakägarna anser att förslaget kommer att medföra betydande olägenheter för dem och deras grannar. Områdets karaktär kommer att förändras väsentligt, vilket påverkar deras boende negativt på flera sätt:

**Trafiksituationen:** Pejlingsgatan är en trång återvändsgata med begränsad trafik. Under sommarhalvåret ökar trafiken på grund av skärgårdsbesökare och badgäster. Den planerade byggnationen skulle förvärra trafiksituationen, vilket inte kan hanteras med den befintliga infrastrukturen. Trafikfrågan har inte utretts tillräckligt.

**Områdets karaktär:** Området präglas av närhet till havet, hamnen och skärgårdslivet, samt fristående tvåvåningsvillor med gröna trädgårdar. Den nya byggnationen är högre, större och tätare än den befintliga, vilket påverkar områdets karaktär negativt. Utsikten och tillgången till hamnen och havet kommer att påverkas betydligt på ett negativt sätt.

**Insyn och utsikt:** De planerade byggnationerna kommer att påverka utsikten mot hamnen och insynen i sakägarnas bostad. Tidigare rättsfall har stoppat liknande byggnationer på Pejlingsgatan. Den nu planerade byggnationen skulle skapa betydande olägenheter för sakägarna och övriga grannar, både estetiskt och ekonomiskt.

Sammanfattningsvis behöver planförslaget anpassas bättre till områdets unika karaktär så att negativ påverkan på grannarna inte längre uppstår.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering" och Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### 15. Sakägare söder om planområdet

Sakägaren anser att detaljplanearbetet bör avbrytas och att industrimarken bör behållas. De menar att omvandlingen till ett privat lyxområde skulle drastiskt förändra områdets karaktär och tillgänglighet.

**Allmänintresse:** Området på Vässingsö/Saltholmen är en viktig passage för både turister och boende. Trots försök från nuvarande ägare att begränsa tillgången, har området förblivit öppet och uppskattas av många. Utsikten från Pejlingsgatan/Rodergatan erbjuder en fri vy över GKSS-hamnen och havet. Förslaget att omvandla området till ett privat lyxområde med höga hus skulle drastiskt förändra dess karaktär och tillgänglighet. Det finns bättre alternativ som bevarar allmän tillgång, stödjer marin verksamhet och möjliggör utveckling av exempelvis kaféer och sittplatser. Det är viktigt att inte ändra detaljplanen på ett sätt som förstör områdets unika karaktär och tillgänglighet.

**Differentierat boende i området:** Långedrag och Saltholmen har under de senaste åren berikats med flera bostadsrättsfastigheter, vilket är positivt. Dock är de föreslagna bostäderna i det nya projektet betydligt dyrare och byggnationen anses vara orealistisk på grund av omfattande pålning och sanering av



föroreningar. Projektet ger intryck av att vara ogenomtänkt och orealistiskt för både miljön och den tilltänkta kundkretsen.

**Trafik:** Sakägaren ifrågasätter trafikräkningens bedömning av varvstrafiken. Under höst och vår sker vissa båttransporter, men annars är biltrafiken till hamnområdet mycket begränsad. Den trafik som räknats härrör främst från nuvarande boende och förväntas öka kraftigt. Trafiksituationen på den smala Pejlingsgatan och den olycksdrabbade Saltholmsgatan, som har en fil för både spårvagn och bilar, kommer att förvärras. Under sommaren ökar trafiken ytterligare med badgäster och resenärer till skärgården. Det är orealistiskt att anta att boende i de nya, dyra bostäderna skulle ha färre bilar än genomsnittet.

**Olägenheter:** Byggnationen innebär betydande olägenheter för sakägarens fastighet. Det kommer att leda till direkt insyn i tre sovrum, vardagsrum och kök från de nya lägenheterna mitt emot, samt insyn i trädgården från både fönster och takterrasser. Dessutom kommer det att orsaka betydande skuggning av kvälls- och eftermiddagssolen på uteplatser, i trädgården och vardagsrummet. Hamn- och vattenutsikten från alla fönster kommer att blockeras helt. Trafiken i direkt anslutning till fastigheten kommer att öka, vilket ökar risken för olyckor, särskilt på den smala Pejlingsgatan som inte tillåter möte, och på Saltholmsgatan som har en gemensam fil för spårvagn och bil samt en farlig utfart från Pejlingsgatan och Sextantgatan. Detta kommer att leda till en betydande värdeminskning av fastigheten. Dessutom innebär det ytterligare oreglerad utfyllnad och minskning av vattenområdet, vilket skadar hamnverksamheten

**Tidigare prejudikat i området:** Tidigare byggen på varvsområdet och för flera villor och flerbostadshus i området har stoppats av olika skäl. Stadsbyggnadskontoret har tidigare påpekat för husägare att undvika kompakta husstrukturer och i stället skapa luft och sikt mellan huskroppar.

Sakägaren vädjar om att ta ett helhetsgrepp och planera för hela områdets behov, inklusive olika typer av boende, friluftsområden och social gemenskap. Man bör undvika beslut om överexploatering och olämplig bebyggelse. I stället bör Långedrag bevaras och utvecklas på ett genomtänkt sätt för både nuvarande och framtida bebyggelse.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

## 16. Sakägare söder om planområdet

**Markens lämplighet för verksamhet:** Det är felaktigt att påstå att området inte är ändamålsenligt för verksamhet. Tvärtom, området är mycket väl lämpat för varvs- och maritim verksamhet. Detta gör det till en idealisk plats för sådana aktiviteter.

**Kommunens fastighet vid Pejlingsgatan 18 - 26:** Det är viktigt att kommunen behåller ägandet av denna fastighet. En av anledningarna är att det kan finnas behov av att bredda Pejlingsgatan i framtiden. Att ha kontroll över tomten ger kommunen flexibilitet att genomföra sådana infrastrukturförbättringar när det behövs.

**Byggnaders höjd och förlorad havsutsikt, landskapsbild:**I förslaget hävdas att bebyggelsen anpassas till platsens förutsättningar både i skala och utformning. Det påstås också att bebyggelsen från havssidan ska upplevas som underordnad landskapet. Vidare anges att byggnadernas placering och höjd har avvägts så att inskränkningen av havsutsikt från omgivande fastigheter är acceptabel ur ett helhetsperspektiv, eftersom dessa fastigheter fortfarande kommer att ha havsutsikt. Dessa påståenden är felaktiga. Bilder som sakägaren visar i yttrandet (före och efter byggnation) visar tydligt att byggnationen kommer att dominera landskapet, både från havssidan och landsidan. Detta innebär att den planerade bebyggelsen inte alls är så diskret som påstås i förslaget. **Trafikberäkningar:** Trafikverkets beräkningar av trafiken på Pejlingsgatan är inte korrekta. Sakägarna anser att trafiken kommer att mer än fördubblas. Det kommer att leda till ökad trafikbelastning både på Pejlingsgatan och vid utfarten till Saltholmsgatan. Detta kan skapa betydande problem för trafikflödet och öka risken för trafikstockningar.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

### 17. Sakägare söder om planområdet

**Miljöfrågor:** Marken är kontaminerad av miljögifter från varvsverksamhet som pågått i över 100 år, vilket påverkar människorna som bor i området negativt både miljömässigt och hälsomässigt. Under byggperioden planeras det att hantera tung trafik, miljöfarliga transporter, damm och ljudföroreningar på olika sätt för att minimera påverkan på de boende. Det finns en oro över att entreprenörens intressen prioriteras över området välbefinnande, och det är oklart om kommunen har undersökt hur många som är för eller emot byggandet av nya hus.

Vem ska ta ansvar för värdeminskningen på de nuvarande husen om deras värde går ner? Finns det en undersökning som visar vem de nya husen är avsedda för och vilken målgrupp de riktar sig till? Har entreprenören kalkylerat risken för att byggnaderna kan bli för kostsamma och därmed svåra att sälja på grund av omfattande markarbete och höga priser?

**Pejlingsgatan:** På Pejlingsgatan är det redan nu väldigt trångt och det är omöjligt att bygga en bredare väg. Gatan tillåter inte mötande trafik på grund av platsbrist. Vad är planerna för att undvika trängsel på denna gata?

**Parkeringsbehovet:** hur är det planerat att lösa situationen med nybyggnader och ökat behov av parkeringsplatser? Trots att det finns parkeringsplatser, finns det

redan nu bilar som parkerar på olämpliga platser, som bakom muren vid Pejlingsgatan.

**Utformningen av Pejlingsgatan:** just nu är det tryggt för fotgängare och cyklister att använda gatorna runt båtvarvet eftersom det inte är mycket trafik. Finns det en plan att bygga trottoarer och cykelvägar som kommer att behövas på grund av ökad trafik?

**Servitut och båtförvaring:** Enligt förslaget försvinner möjligheten att vinterförvara båtar i området. Det är viktigt att hitta en miljövänlig lösning för detta. Begränsande servitut kan påverka bostadsbyggnationer i varvsområdet och måste utredas och värderas noggrant.

**Allmänhetens tillträde:** I förslaget hävdas att allmänheten har begränsat tillträde till området, vilket är felaktigt. Grunden har varit öppen och olåst i många år, vilket möjliggör passage genom varvsområdet och vidare till GKSS hamn och klubbhus dygnet runt, året om. En eventuell gångbana runt udden skulle öka tillgängligheten för allmänheten utan att störa den nuvarande verksamheten.

**Anpassning till platsens förutsättningar, olägenhet:** De nya husen med höga höjder passar dåligt in i miljön. Mark- och Miljödomstolen avstyrkte ett liknande förslag på Pejlingsgatan för några år sedan med motiveringen att trevåningshus inte skulle byggas där. Bifogade visualiseringar visar att utsikten från sakägarens vardagsrum över hamnområdet. Den kommer att påverkas negativt. Detta leder till ett kraftigt försämrat marknadsvärde för fastigheten. Sakägaren anser sig inte vara ensam om detta; många grannar kommer också att få försämrad utsikt och därmed minskat marknadsvärde på sina fastigheter om exploateringen av hamnen genomförs.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Hantering av dagvatten och markmiljö" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

## **18. Sakägare söder om planområdet**

**Miljöfrågor:** Marken i området är kontaminerad av miljögifter från varvsverksamhet som pågått i över 100 år, vilket kan påverka hälsan hos de boende. Det är viktigt att undersöka om detta är ett hållbart agerande ur miljö- och hälsosynpunkt. Under byggperioden kommer tung trafik och miljöfarliga transporter att öka, vilket kan orsaka damm och ljudföroreningar i bostadsområdet.

### **Avvägning mellan fastighetsägens intressen och andra intressen:**

Entreprenörens intressen prioriteras på bekostnad av välbefinnandet för hela området. Många boende påverkas negativt av byggverksamheten, och det är viktigt att kommunen undersöker hur många som är emot och hur många som

stödjer byggplanerna. Värdet på nuvarande hus förväntas sjunka, och det är oklart vem som ska ta ansvar för denna värdeminskning.

Det finns frågor om vem de nya husen är avsedda för och om exploitören har kalkylerat risken för att byggnaderna blir för kostsamma och svåra att sälja.

**Trafik:** På Pejlingsgatan är det redan trångt, och det är omöjligt att bygga en bredare väg, vilket kan leda till trängsel. Det är också viktigt att planera för trottoarer och cykelvägar för att säkerställa trygghet för fotgängare och cyklister.

**Vinterförvaring av båtar:** Om varvet tas bort, försvinner möjligheten att vinterförvara båtar i området, och det är viktigt att hitta en miljövänlig lösning för detta.

**Allmänhetens tillgång till området:** Förslaget om begränsat tillträde till området är felaktigt, eftersom grinden har varit öppen och olåst i många år. En gångbana runt udden skulle kunna öka tillgängligheten för allmänheten utan att störa den nuvarande verksamheten.

**Anpassning till omgivningen:** De nya husen med höga höjder passar dåligt in i miljön, och Mark- och Miljödomstolen avstyrkte ett liknande förslag på Pejlingsgatan för några år sedan. Det är också viktigt att informera de boende om hur de nya byggnaderna kommer att påverka deras utsikt och att ge dem möjlighet att diskutera detta. Hur ska fastighetsägare kompenseras för ett försämrat marknadsvärde på sina fastigheter på grund av försämrad utsikt över hav och natur?

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Hantering av dagvatten och markmiljö" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

## **19. Sakägare sydost om planområdet**

motsätter sig starkt bygget av flervåningsradhus då det förstör hela området.

Nästan alla argument för bygget är falska. Nya promenadstråk och liknande finns redan och är styrda av lagar. Området används flitigt av folk som går, joggar, har picknick och hundägare som använder genvägen till GKSS, Sjöräddningssällskapet och lekparken. Varvet och kajpromenaden är populära platser, särskilt på fina dagar. Varvet fyller en viktig funktion för båtar med behov.

**Höjdrestriktioner:** Riktlinjen för höjden på varvsområdet har alltid varit det platta taket på varvsbyggnaden. Detta har styrt bygglov och fastigheter sedan 1940-talet. På 1990-talet avsågs ett nybyggnadsförslag på grund av höjden. Alla fastigheter runtomkring är anpassade efter varvets platta tak. utsiktsläget utgör en stor del av fastighetsvärdet för omgivande fastigheter. Om de nya husen är högre än dagens platta tak, försvinner denna utsikt.

**Bevara varvet och den marina miljön** Verksamheterna på varvsområdet och hyresgästerna har alltid varit framgångsrika hantverkare och företagare. De som äger området vill nu bara tjäna pengar. På 1990-talet försökte en grupp grannar köpa varvet för att bevara områdets karaktär och marina. Ägaren ändrade sig och ville öka värdet innan försäljning. Nu handlar det bara om stor vinst, inte om att bevara området. Varvet och den marina miljön borde bevaras för att fortsätta i GKSS anda med segeltävlingar och båttävlingar. De nya husen inkräktar starkt och tar bort platser för båtar och möjligheter till hjälp med båtar.

**Anpassning av nybygge** Om något nybygge ska göras, måste det anpassas till varvets befintliga höjd och ta hänsyn till grannars utsikt och marinans behov. Turister ska inte skrämmas bort till Stockholms Kungliga Marina. GKSS och varvet bildar den bästa kombinationen i Sverige idag. Staden borde hitta en annan plats för nybygget.

Sakägarna uppfattar ansökan som ett försök att tjäna så mycket pengar som möjligt på befintlig mark. Varvsverksamheten framställs som dålig, men den är bra. De som ansöker bygger inte för eget boende utan för att sälja och tjäna pengar. Det finns en stor skillnad mot nuvarande boende som har köpt och byggt hus för sig själva och anpassat området under lång tid. Sakägarna anser att marken borde bytas mot en annan plats där radhus passar in. Erbjud ett byte så att det blir en win-win för alla parter och Göteborgare. Staden ska vara stolt över att bevara en genuin GKSS Marina.

**I absolut sämsta fall:** Se till att husen blir enplans och håller samma höjd som varvets platta tak idag. Det är viktigt att inte inkräkta på båtlivet och inte förstöra grannarnas utsikt.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Att påverkan på stadsbild och omgivande fastigheter så har tillkommande bebyggelse i detaljplanens östra del anpassats så att den håller sig inom befintlig varvsbyggnads volym och att byggnadshöjder.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## **20. Sakägare sydost om planområdet**

Att bygga hus enligt det föreslagna projektet, som inkluderar en höjning av marknivån mellan hamnen och villaområdet, skulle innebära ett stort arkitektoniskt ingrepp och avvika från den befintliga bebyggelsen. Det är viktigt att behålla områdets nuvarande karaktär, och förslaget anses inte passa in i miljön.

**Olägenhet för omgivande bebyggelse:** Förslaget skulle allvarligt begränsa utsikten och minska marknadsvärdet för de befintliga grannfastigheterna.

I staden planeras många nya bostäder, men det är osäkert hur många som faktiskt behövs. Det är viktigt att inte förstöra området i Långedrag med tätbebyggda höga hus, då det kan fungera som en rekreationsplats för göteborgare och andra

besökare. Sakägarna har bilagt bilder som visar hur utsikten från bostaden kommer att förändras och anser att det innebär en betydande olägenhet.

**Trafik:** Ökad belastning på den nuvarande gatan, som redan håller på att rasa ut till fastigheterna, är också en oro. Biltrafiken på Pejlingsgatan kommer att öka avsevärt med de nya bostäderna, vilket kan skapa problem, särskilt under vinterväglag med snöröjning.

**Detaljplaneringen bör omfatta ett större område och ta större hänsyn till behovet av hamnverksamhet:** Detaljplanen fokuserar på detta enstaka område och saknar en övergripande helhet för Vässingsö. Varvsområdet är ett av de sista småbåtsvarven i Göteborg som kan hantera tyngre båtar, och flera varv har redan försvunnit från älven och hamnen.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

## 21. Sakägare sydost om planområdet

motsätter oss den planerade bostadsbyggnationen som nu har förslagits. Sakägaren anser att det innebär stor påverkan för honom men också för hela området.

**Bortfall av havsutsikt, betydande olägenhet:** Sakägaren blir i princip helt förbyggda mot havet. De bifogade montagebilderna visar att i princip all havsutsikt försvinner.

**Trafik:** Biltrafiken kommer öka enormt. Det är redan köer på morgonen och eftermiddagen för att komma ut till Saltholmsgatan. På sommaren och helger är det enorm trafikbelastning med göteborgare som vill ut i skärgården.

**Miljö:** Sakägaren är också orolig för miljön runt området om man börjar att ta upp gammal stenross från området.

**Tillgänglighet till området för allmänheten:** Det finns redan idag tillgänglighet till varvsområdet genom öppen grind.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Hantering av dagvatten och markmiljö”.*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

## 22. Sakägare öster om planområdet

**Socioekonomiska frågor:** Bostadsplaneringen bör inte förstärka rådande socioekonomiska förhållanden. En växande klyfta mellan olika grupper i staden är ett stort problem som kommunen har påtalat under lång tid. Det är viktigt att inte planera för renodlade bostadsområden utan att inkludera miljövänlig industri, hantverkare och affärsverksamhet, en så kallad blandstad.

**Områdets tillgänglighet för allmänheten:** Planeringen bör inkludera gångstråk längs vattnet vid Vässingsö. Tidigare projekt som en gångbro från Saltholmen och en park med grillplats överklagades och lades ner. Nuvarande varvsområde erbjuder möjligheter att förverkliga dessa intentioner. Gångvägen längs berget vid sjön, som har funnits sedan 1920, används av både närboende och besökare från andra delar av staden.

**Historisk beskrivning:** Sakägaren ger också en detaljerad beskrivning av Vässingsös långa historia samt en redogörelse om tidigare miljöproblem, bygglovsansökningar och relationen mellan sakägaren och planintressenten/varvsverksamheten under en lång period.

**Utsiktsbortfall och betydande olägenheter:** Det framgår av att höjden på verkstadsbyggnaden har varit en fråga i tidigare ansökningar om bygglov har nekats med anledning av utsiktsbortfall. Av skrivelsen framgår att sakägaren anser att den föreslagna bebyggelsen är för hög och skulle utgöra en betydande olägenhet, med avseende på utsiktsbortfall.

Pejlingsgatans höjd har under årtiondena förändrats på ett sätt som innebär olägenheter för sakägarens tomtplats.

**Trafik:** Pejlingsgatan är en återvändsgata. Ofta är bilar parkerade längs gatan. Två bilar kan inte mötas, en måste köra åt sidan och stanna, tills den andra passerat. Pejlingsgatan lämpar sig inte för ytterligare belastning av fordon.

**Slutsats:** Sakägaren är starkt kritisk till förslaget Verksamheter kopplade till maritima traditioner bör bevaras. En trevlig rastplats med möjlighet att köpa kaffe, glass och choklad skulle vara uppskattad, särskilt för dem som inte vill eller kan besöka restaurangerna i området. Detaljplanens syfte verkar vara att någon vill berika sig, vilket ifrågasätts om det verkligen är något Göteborgs stad vill stå för. Är det något slags ghetto, en ”gated community” man vill skapa här på den vindpinade nordvästra stranden på Vässingsö?

### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

## 23. Sakägare öster om planområdet

(19, 26, 27, 28) Sakägarnas yttrande sammanfattas nedan. Till yttrandet har också bifogats illustrationer från ett tidigare bebyggelseförslag under 1990-talet och volymstudier som har gjorts på uppdrag av sakägaren.

**Detaljplan bör göras för ett större område:** är märkligt att selektera ut en liten del av Vässingsö-Ängholmen-Saltholmen för en enda markägares önskemål. Det vore bättre att omfatta en ny detaljplan för hela området. Det skulle eliminera många överklaganden och ge de boende klarhet om vad som är möjligt att göra i området.

**Strandskydd:** Vid ny detaljplan för husbyggnation ska strandskydd prövas enligt strandskyddslagen, med tillåten byggnation högst 300 meter från vatten. Finns strandskyddsdispens? Kan kommunen köra över statlig lagstiftning?

**Få grönområden i Långedrag:** Närområdet är ett tättbebyggt villaområde med få grönytor och mycket trafik, särskilt på grund av skärgårdstrafiken på Saltholmen. Området har också stora bilparkeringsytor som begränsar friluftslivet. Att bygga ytterligare småhus för 70-180 personer skulle öka trängseln på de få grönytor som finns, vilket försämrar möjligheterna för både barn och vuxna att tillbringa tid utomhus i närområdet.

**Lyxbostäder – för vem?** Förslaget omfattar stora byggnader i tre våningar med takaltan, upp till 16 meter höga. På grund av kostsamma markarbeten förväntas huspriserna bli höga, vilket gör dem otillgängliga för studenter, barnfamiljer och ensamhushåll. Det finns en risk att husen kommer stå tomma större delen av året, då de kan köpas av utlandssvenskar som endast bor där under sommaren. Detta svarar inte mot bostadsbehovet i Göteborg.

**Risk för Gated Community:** Som ett privat projekt med privata bostadsägare kan det finnas en risk att området blir en "Gated Community", vilket skulle begränsa allmänhetens tillgång. Detta strider mot kommunens mål att göra området mer tillgängligt för allmänheten.

**Begränsade utomhusytor:** Husen är tätt bebyggda med nästan ingen egen tomt. Det finns få utomhusytor för de boende, och allmänna promenadstråk går tätt utanför husen. Barnens lekplatser är begränsade, och kajkanten är inte en lämplig lekplats.

**Trafik:** Förslaget innebär trafik med 72 tillkommande bilar. Pejlingsgatan tillåter inte mötande trafik, och sikten är skynd vid utfarten till Saltholmsgatan. Detta skapar en trafikmiljö med många olycksrisker, särskilt under rusningstid. Den ökade trafiken leder till köer och utsläpp av avgaser, vilket skapar en ohälsosam miljö för de boende.

Alternativa tillfartsvägar som Ängholmsgatan och Sextantgatan har samma problem med dålig sikt och korsande trafik. Dessa gator saknar trottoarer, vilket innebär att gående måste samsas med fordon

Den trafikutredning som gjorts stämmer dåligt med verkligheten. En ny och relevant trafikutredning måste göras för att skapa ett verklighetsbaserat beslutsunderlag.

**Miljörisk:** Marken är kontaminerad av miljögifter från över 100 års varvsverksamhet och en dieselpump för båtbränsle. Vid sanering och bortforsling av marken kommer luftföroreningar att påverka människor i omgivningen. Det marina livet, kommer också att påverkas. Det är osäkert om all kontaminerad mark kan avlägsnas. Nya bostäder på platsen måste därför ifrågasättas. Är detta ett hållbart agerande med hänsyn till miljörisker för människors hälsa och naturvärdena?



**Lång byggtid ger konsekvenser för boende och miljö:** Byggprojektet kommer att kräva omfattande marksanering och kaj- och markförhöjningar. Marken består till stor del av skrotsten med asfaltsockla. Den är olämplig för bebyggelse, vilket innebär att omfattande pålningsarbete troligtvis krävs. Grundarbetena och rivningen av varvsbyggnaden samt uppförandet av parkeringsdäck och hus kan ta minst 3-5 år. Detta innebär buller, tung trafik och miljöfarliga transporter i ett villakvarter, vilket leder till kraftiga olägenheter för de boende. Den extra trafiken med transporter av mark- och jordfyllnadsmassor samt byggnadsmaterial skapar onödiga miljöutsläpp och risker för de boende i området.

**Varvets betydelse och alternativ användning:** Det mer än 100-åriga varvsområdet är väletablerat och passar väl in i hamnområdet. Båtar som vinteruppläggs här behöver inte transporteras långa vägar, vilket är en miljömässig fördel. Om varvet försvinner, försvinner också denna möjlighet. Båtagare i GKSS-hamnen kan använda varvets faciliteter för upptagning, sjösättning, reparation och utrustning av sina båtar. Andra alternativa användningar föreslås: Svenska Sjöräddningssällskapet bör kunna ha verksamhet på fastigheten. Alternativt kan GKSS ta över varvsområdet för sin verksamhet.

Antalet kajplatser i Göteborg, liknande den i Långedrag, har minskat över åren och få återstår. GKSS-hamnen är ett viktigt nav för båtfolk på Sveriges västkust med cirka 500 båtplatser. Det är nödvändigt att det finns möjlighet att ta upp båtar och mindre fartyg för service och vinterförvaring. Om varvet försvinner på grund av husbyggnation, försvinner även denna viktiga funktion/möjlighet för båtfolket.

**Servitut:** Begränsande servitut kan påverkabostadsbyggnationer i varvsområdet och bör utredas mer. Det finns en tidigare överenskommelse mellan fastighetsägaren på Pejlingsgatan 11 och den tidigare ägaren av varvet att inte bygga högre än den aktuella varvsbyggnaden.

**Tillgängligheten i varvsområdet:** I förslaget påstås att allmänheten har begränsat tillträde till området, vilket är felaktigt. Grunden har varit öppen och olåst i många år, vilket gör det möjligt att passera genom varvsområdet dygnet runt, året om. En gångbana runt udden skulle ytterligare öka tillgängligheten utan att störa varvsverksamheten.

**Byggnadernas höjd och utformning samt negativ påverkan på havsutsikt:** De nya husen med höga höjder passar dåligt in i miljön. De är för många och för höga, upp till 16 meter. Mark- och Miljödomstolen avstyrkte ett liknande byggnadsförslag på Pejlingsgatan 2017 på grund av skymd utsikt för grannar. Detta bör gälla som prejudikat. De bifogade bildvisualiseringarna visar hur varvsområdets miljö kan förändras negativt för både grannar och besökare och kommer vara fult. Utsikt en viktig del av boendet i området. Många boende i området har valt att betala extra för att få utsikt över hav och skärgård. Förslaget skulle ta bort denna utsikt och minska värdet på de befintliga fastigheterna. - Samtidigt skall ägaren till varvstomten tjäna på försäljning av mark och nybyggnation. Byggnadsnämnden bör företräda de etablerade grannarna i stället för en enda fastighetsägare. Nya bostäder på en hamntomt måste ta hänsyn till grannarnas intressen och deras etablerade fastigheter med utsiktslägen.

**Tidigare beslut skall respekteras:** På 1990-talet ville Bohus fastighetsbolag bygga bostäder i området, men förutsättningen var att inte bygga högre än den befintliga varvsbyggnaden. Det aktuella projektet föreslår mycket högre hus. Man

bortser på den punkten från tidigare beslut. Förutsättningarna är desamma 2023 som 1998, och tidigare beslut bör respekteras som prejudikat.

**Kapacitetsbrist i VA-nätet:** För att hantera ytterligare 36 hushåll med upp till 180 personer krävs att VA-nätet är tillräckligt dimensionerat. Tidigare projektförslag har visat att detta inte är fallet. Kommunen måste säkerställa att kapaciteten räcker för att inte påverka de nuvarande grannarna negativt. Om kapaciteten inte räcker, kommer kommunen att behöva investera i kostsam utbyggnad av VA-nätet, vilket drabbar skattebetalarna.

**Rimlighet och konsekvenser:** Det är inte rimligt att kommunen och dess skattebetalare ska drabbas av investeringar för att tillgodose en privat markägares exploatering av nya bostäder på industrimark. Projektet påverkar många kringboende grannar negativt genom försämrad boendemiljö och minskat fastighetsvärde. Kommunen bör visa hänsyn till de redan etablerade grannarna i stället för att bara tillmötesgå en privat exploatör.

**Planintressentens entreprenör:** Sakägarna ifrågasätter också planintressentens entreprenör som drev ett radhusprojekt i Hovås som sakägaren menar inte sköttes på ett bra sätt.

**Försäljning av kommunens mark:** Kommunen är positiv till att sälja närliggande mark vid Pejlingsgatan för att ansluta till husbyggnadsprojektet, vilket indirekt subventionerar projektet för maximal vinst för exploatören. Frågan är om det är i grannarnas och allmänhetens intresse att kommunens mark används för att förverkliga ett privat byggnadsprojekt som berikar en privat fastighetsägare.

**Tidigare beslut som vägledning:** Byggnadsnämnden beslutade 2022 att stoppa ett projektförslag att bygga 250 bostäder i Ganlet i Önnared och i stället utreda området som naturreservat. Beslutet togs efter kraftfulla protester från de boende. På samma sätt bör Byggnadsnämnden lyssna på de boende i Vässingsö och respektera deras synpunkter. Förslaget att bygga bostäder på varvstomten bör stoppas, och området kan i stället göras till ett natur- eller fritidsområde.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Hantering av dagvatten och markmiljö" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Gällande strandskydd så berörs planområdet ej av strandskydd. Detta på grund av att planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan och då återinträder inte strandskyddet i och med planläggning av marken.*

*Gällande vatten och avlopp så bedöms inte detaljplanen innebära behov av kapacitetshöjande åtgärder för dricksvatten, spillvatten eller brandvatten.*

*Gällande försäljning av del av kommunal fastighet: Inom arbetet med detaljplanen så har det konstaterats att del av Älvsborg 655:316 (som innefattar Pejlingsgatan), inte behövs för Pejlingsgatans behov. Därför föreslås att denna*

*planläggs som kvartersmark för bostadsändamål. Avgränsningen av kvartersmarken tar höjd för eventuell framtida gångbana längs Pejlingsgatan i anslutning till planområdet.*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### **24. Sakägare öster om planområdet**

(38, 39, 43, 46)anser sammanfattningsvis följande:

**Områdets lämplighet för marin verksamhet:** Områdets beskaffenhet, läge och behov gör det mycket väl lämpat för marin verksamhet, både nu och i framtiden. Trots att översiktsplanen anger området som verksamhetsområde och mindre hamn, bedömer kommunen att fastigheten inte längre är ändamålsenlig för verksamhet på grund av sin storlek och läge. Detta ifrågasätts starkt. Det ifrågasätts om det verkligen är i allmänhetens intresse att bygga stora lyxhus som endast ett fåtal har råd med. Att bygga bostäder på detta maritima varvsområde går emot riktlinjerna för markanvändning och områdets karaktär. Om förslaget genomförs, skulle det innebära en omfattande förändring av hamnen och hela områdets karaktär, vilket skulle leda till att oersättliga värden går förlorade.

Plan/byggintressenten var tidigare ordförande i GKSS, motsatte sig tidigare byggnation av bostäder på varvsområdet och betonade då vikten av att bevara området för marin verksamhet. Han påpekade då att området behövs för expansion av båtverksamhet och att det är den enda plats där GKSS ungdomsverksamhet kan utvecklas. Nu är han en av ägarna till varvet och vill i stället bygga bostäder, vilket går emot tidigare utfästelser.

**Anpassning av bebyggelse:** Om bebyggelse ändå ska ske, föreslås ett mindre antal enkla småhus som vanliga människor har råd att bo i och som smälter in i den befintliga miljön. Det finns många äldre, ensamstående och barnfamiljer som eftersträvar ett boende i enplanshus eller radhus, en boendeform som saknas i området. Detta skulle skapa en mer allmännyttig bebyggelse. Bebyggelsens höjder bör anpassas utifrån områdets karaktär och geografiska förutsättningar. Genom att bygga färre bostäder och skapa mer grönområden och mötesplatser, skulle området bli luftigare och mer levande, till nytta och glädje för både boende och besökare.

**Byggnationens visuella påverkan:** Enligt förslaget ska bebyggelsen vara anpassad till platsens förutsättningar i skala och utformning, och att den från havssidan ska upplevas som underordnad landskapet. Det påstås också att byggnadernas placering och höjd har avvägts så att inskränkningen av havsutsikt från omgivande fastigheter är acceptabel ur ett helhetsperspektiv. Men verkligheten visar något helt annat. Bilder som sakägaren bifogar som har upprättats av ett arkitektkontor på sakägarens uppdrag med perspektiv från sakägarens vardagsrum mot havet före och efter byggnation visar tydligt att byggnaderna dominerar landskapet och inskränker havsutsikten betydligt.

Planförslaget hävdar att bebyggelsen är anpassad till platsens förutsättningar och att nivåskillnaderna gör att byggnaderna trappas ner mot strandkanten. I verkligheten dominerar byggnaderna miljön vilket går emot påståendet att de skulle upplevas som underordnade landskapet. Att genomföra denna byggnation upplevs som ett övergrepp, där exploitören verkar vilja bygga så mycket och lyxigt som möjligt för att maximera vinsten, på bekostnad av boendes utsikt och

husvärden. Detta anses orättvist och ifrågasätter om marken verkligen är lämpad för bostäder om det inte är lönsamt att bygga färre och mindre hus.

**Trafikökning:** Planförslaget påstår att det idag kör 290 bilar per dag i området, med boende som står för 140 av dessa och verksamhet samt parkerande inom fastigheten för 80 respektive 70 bilar. Detta anser sakägaren vara en orealistisk beräkning. Verkligheten visar att parkeringssituationen på fastighetens tre olika parkeringsytor en vanlig vardag kl. 11.00 endast har totalt fem parkerade bilar. Denna dagliga syn, förutom under sjuösättningstider, motsäger planförslagets antaganden om trafikbelastning.

**Detta är orealistiskt:** I planförslaget står det att befintlig verksamhet och allmän parkering inom området belastar gatan med 136 bilar om dagen. Boende (28 fastigheter) belastar gatan med 140 dagliga körningar. Trafikverkets beräkningar med 36 nya bostäder skulle innebära cirka 130 bilresor, 30 kollektivtrafikresor samt några resor med cykel per dygn. Det påstås att trafikmängden är måttlig och att mängden biltrafik blir något lägre än vad befintlig verksamhet på fastigheten alstrar i nuläget.

**Detta är realistiskt:** Befintlig verksamhet och allmän parkering belastar gatan med cirka 25 bilar om dagen. Boende (25 fastigheter) belastar gatan med cirka 40 bilar per dag, och även dessa boende åker kollektivtrafik. 36 nya bostäder skulle belasta gatan med cirka 130 bilar om dagen enligt deras beräkning. Enligt denna beräkning skulle biltrafiken öka från dagens cirka 65 bilar om dagen till 170 bilar, vilket innebär en ökning med 161 % om det blir bostadsbebyggelse enligt plan. Planförslaget anger att detaljplanen förväntas ge en förändrad trafiksituation när nuvarande verksamhet läggs ner och befintliga parkeringsplatser tas bort. Ja, en förändrad trafiksituation blir det, men tyvärr till det sämre, inte till det bättre.

**Ökad trafikbelastning:** Ökad trafikbelastning ger stora konsekvenser för såväl Pejlingsgatan som utfarten till Saltholmsgatan. Korsningar med anslutande gator och in-/utfarter skapar stor otrygghet och tydligt försämrade trafiksäkerhet. På denna trafikerade gata ska alla trafikslag mötas. Spårvagnar som kör till Saltholmen belastar gatan med cirka 230 spårvagnar per dygn enligt Västtrafiks tidtabell. Lägg därtill alla övriga trafikslag, så förstår man att situationen redan idag är ansträngd vid utfarten från Pejlingsgatan, Sextantgatan och Ängholmsgatan. Hastighetsbegränsningen på 30 km/h på Saltholmsgatan följs inte alltid, vilket gör utfarterna farliga.

Att öka trafikbelastningen på Pejlingsgatan med 161 % skulle märkbart försämra förutsättningarna vid utfarten. För allas säkerhet och trygghet, tillåt inte att ytterligare över 100 bilar ska passera vid denna utfart!

**Pejlingsgatan:** En ökad biltrafik kommer att skapa stor trängsel och otrygghet. Pejlingsgatan saknar gång- och cykelbanor och det finns ingen plats för att bygga sådana. Boende på Pejlingsgatan behöver parkera på gatan och normalt kan biltrafiken bara gå i en riktning åt gången. Gatorna i området är småskaliga där gående, cyklister och bilister samsas om utrymmet på gatan. Några har idag direktutfarter från bostäderna.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig*

*markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

## **25. Sakägare öster om planområdet**

Sakägarens skrivelse har också sänts in av flera andra personer som har yttrat sig i samrådet. Till skrivelsen har bifogats bilagor och bilder, däribland ett utlåtande av stadsbyggnadsförvaltningen, för en förprovning av bostäder på fastigheten 2016; en karta som visar alternativ till förslaget, samt ”Bevara Långedrag” – en debattartikel 3/8 - 1994 av GKSS dåvarande ordförande som nu är planintressenten i planarbetet.

Texten i sakägarens samrådsyttrande har sammanfattats och tematiserats nedan:

Förslaget innebär en stor risk för att förlora viktiga värden och tillgångar i området, och det bygger på flera felaktiga och vilseledande påståenden. Denna detaljplan kommer, om den genomförs, att innebära en omfattande förändring av inte bara hamnen utan även av karaktären på hela området. Det skulle leda till att oersättliga värden går förlorade för all framtid.

En detaljplan för ett litet begränsat område har lagts fram för att tillmötesgå krav från en investerare som har förvärvat delar av hamnområdet. Förslaget har tagits fram för att marken ska kunna säljas till högstbjudande exploatörer. Det saknar avgörande information och objektiva konsekvensbedömningar, och argumentationen i planförslaget är hårt vinklat och i väsentliga delar vilseledande.

### **Platsen bör utvecklas för maritim verksamhet och inte bostäder:**

Varvsverksamhet har bedrivits här i över 100 år och området lämpar sig fortfarande utmärkt för detta ändamål med sin skyddade hamn, kajer, närhet till älven och skärgården. Det enda som har ändrats är markens värde för en eventuell exploatör. Det är inte sant att marken inte lämpar sig för varvsverksamhet. Vilka behov och möjligheter kan GKSS, SSRS framgent se i att utveckla Långedrag som centrum för marin verksamhet lokalt nationellt och internationellt. Det finns redan idag många företag och verksamheter i Långedrag som kommer ha behov av lokaler som kan tillskapas i hamnen.

Allmänheten har tvärt om ett starkt intresse av att hamnen bevaras och utvecklas med fortsatt tillgång för alla - inklusive turister. Detta projekt drivs enbart i en parts privata vinstintresse och är inte ett allmänintresse. Kommunen bör inte prioritera lyxbostäder med privata båtplatser på de maritima intressenas bekostnad Göteborgs möjlighet att befästa sin position som maritimt centrum skulle försvinna i och med förslaget. Platsens maritima innehåll och karaktär bör fortsätta vara ett starkt intresse för Göteborg och Sverige.

**Översiktsplanen:** Förslaget går emot gällande översiktsplan och dess krav att skydda allmänintressen samt att ta hänsyn till den befintliga miljön och historiska värden. Översiktsplanen betonar vikten av att bevara kust- och skärgårdsområden för rekreation och att stärka det kustnära läget genom att värna rekreativvärden och kustens speciella berglandskap. Många stränder i Bohuslän riskerar att offras

för nybyggnationer. Låt det inte bli så! Förslaget går emot översiktsplanen. Den betonar vikten av att bevara kust- och skärgårdsområden för rekreation och att stärka det kustnära läget genom att värna rekreativvärden och kustens speciella berglandskap.

**Påverkar hamnen och de marina verksamheterna negativt:** Värdet av att bevara en historisk båtkultur och unik varvsmiljö. Effekter på verksamhet och sysselsättning. Det borde vara i Göteborgs stads intresse att bevara den lokala kulturen och utveckla den marina profilen för turistnäringen och internationella båt- och seglingsevenemang och sådan näringsverksamhet. Båtlivets behöver tillgång till varvsverksamhet. Göteborgs starka profil inom sjösport, internationell segling och turism. Såväl SSRS som GKSS har tidigare agerat starkt för att bevara och utveckla hamnen som centrum för marin verksamhet lokalt, nationellt och internationellt. Det finns redan idag många företag och verksamheter i Långedrag som kommer ha behov av lokaler som kan tillskapas i hamnen. Ingen ny omständighet talar mot att området lämpar sig för varvsverksamhet. Att det faktum att hyrorna har höjts för verksamheterna för att göra det svårt att driva varvsverksamhet gör inte området olämpligt för detta ändamål.

Exploateringen skulle kräva att ytterligare delar av hamnens vattenyta tas i anspråk. Det skulle minska den tillgängliga vattenytan och påverka möjligheten att vända båtar i hamnen. Dessutom skulle stora delar av de kvarvarande vattenytorna tas upp av förtöjningsplatser för småbåtar och vattenskotrar.

Var finns mer lämpade hamnar att förlägga verksamheten som nu bedrivs? Göteborgsområdet har många båtar som behöver tillgång till servicevarv. De flesta varv har redan försvunnit då marken exploaterats. Snart finns inga varv kvar och inga alternativa lokaler för varvsverksamhet.

**Servitut och befintliga rättigheter,** Gäller servitut och strandskydd bara så länge marken inte blir för värdefull? Området är redan idag fullt tillgängligt för allmänheten. Effekten av exploateringen skulle snarare bli den motsatta, då en smal gång mellan boendes altaner och båtplatser inte lockar till promenader. Området är ett populärt promenadstråk som, i kraft av ett officialservitut sedan 1856, är tillgängligt för allmänheten. Markägaren har försökt utestänga allmänheten med grindar och skyltar, men detta har misslyckats då det inte haft stöd i lagen.

**Allmänhetens tillgång till området:** Exploateringen ökar inte tillgängligheten för allmänheten till kust, hav och natur. Förslaget innebär att en av de mest värdefulla markytorna i Göteborg skulle bebyggas med en miljö som liknar *Gated Communities*. Byggnadsprojektet skulle genom sin privata och avstängda karaktär bara minska allmänhetens tillgänglighet.

Om området görs tillgängligt för allmänheten, skulle den tidigare planerade gångbryggan från varvet runt Vässingsö vidare till Ängholmsbron binda ihop GKSS hamnen med Saltholmen, via den kulturstig som tillkommit på initiativ av boende på Vässingsö. Påståendet att området genom byggnadsprojektet skulle bli mer tillgängligt för allmänheten bör ställas i relation till tidigare planer på att bygga en gångväg för allmänheten runt hela Vässingsö.

Kommunen bör inte heller upplåta kommunal mark vid Pejlingsgatan till privat exploatering.

**Strandskydd:** Strandskyddslagen och dess upphävande, samt prejudikat för exploatering av besökta områden, måste övervägas.

**Trafik:** Trafiksituationen är redan idag problematisk och trafikutredningen är bristfällig. Planförslaget ger en felaktig bild av både verkligheten och de oundvikliga konsekvenser som exploateringen skulle medföra för att klara den ökade trafiken. Bostäderna skulle belasta Pejlingsgatan med betydligt mer biltrafik än idag. Påståendet att där idag kör 250 bilar per dag ifrågasätts. Pejlingsgatan saknar gång- och cykelbanor och plats för att bygga sådana, och området har kvar sin karaktär från en tid då omfattande biltrafik inte planerades. Ökad biltrafik skulle försvåra för gång- och cykeltrafik och förslaget förbiser helt behovet av parkeringsplatser för besökande. Bostäderna skulle belasta Pejlingsgatan med betydligt mer biltrafik än idag. Påståendet att där idag kör 250 bilar per dag ifrågasätts. Pejlingsgatan saknar gång- och cykelbanor och plats för att bygga sådana, och området har kvar sin karaktär från en tid då omfattande biltrafik inte planerades.

Utfarten till Saltholmsgatan är farlig och flera olyckor har skett där. Ökad biltrafik skulle försvåra för gång- och cykeltrafik och förslaget förbiser helt behovet av parkeringsplatser för besökande. Redan dag kan barn inte tillåtas cykla till skolan. På den närmaste delen av Saltholmsgatan registreras idag mer 3 olyckor per år, en del med mkt allvarliga personskador.

**Detaljplanering bör göras för ett större område:** Hamnområdet bör inte detaljplaneras enskilt. Om det ska detaljplaneras, bör detta göras för hela Långedrag, Vässingsö och Saltholmen samtidigt. Hur skall omkringliggande områden planeras för framtiden? Ska de knäpas bit för bit? Varför behöver man inte planera för dessa samtidigt? Att låta exploitörer genom små detaljplaner komma över bit för bit av de mest värdefulla områdena och låta oersättliga värden gå till spillo för all framtid är inte långsiktigt hållbart. Vilka nya förslag för stadsdelen kan *Prototyp Göteborg* generera? Det aktuella förslaget bör inte genomföras utan att dessa frågor besvarats:

**Alternativ till förslaget:** Kan Göteborg Stad lösa in hamnen och bevara möjligheten att utveckla den marina miljön i samarbete med lokala aktörer? Kan annan mark erbjudas exploitören Det finns många andra lämpliga platser i Göteborg att bygga hus, där närheten till älven och skärgården inte är kritisk. Det finns många andra lämpliga platser i Göteborg att bygga hus, där närheten till älven och skärgården inte är kritisk. Väsentligt lämpligare mark för bostadsbyggande finns tex 600 m Sydost och 1000 m rakt söder om det nu aktuella området. Här finns ett nästan 100 gånger större strandnära område där byggnation kan ske utan att skövla en gammal fin, högt älskad marin kulturmiljö, utan problem med miljögifter och ökande trafikfaror.

**Hamnläget kan behövas för beredskapssyfte:** Finns militära beredskapsaspekter på att offra ännu en skyddad hamn med kajer och varv? - Med den nya hotbilden kan snart redundans komma att behövas. Tidigare kommunala

beslut har ibland fått förödande konsekvenser, som försäljningen av hamnen i Slite till Ryssland. Låt inte detta bli ett sådant oåterkalleligt misstag.

**Miljöaspekter:** Området lämpar sig inte för bostäder. Stora delar av den yta som föreslås bebyggas har skapats genom utfyllnad, vilket har lett till att biotoper redan har försvunnit. Detta bör utredas för att undvika prejudikat för mer olovlig skövling. Miljöutredningen har visat att området är fullt av miljögifter som överstiger gränsvärdena för bostadsbyggande med mer än tio gånger. Dessa miljögifter ligger i direkt anslutning till vattnet. Dessutom skulle flera meters markhöjning, pålning och omfattande utfyllnad av vattenytan krävas.

#### **Vädjan till Stadsbyggnadsnämnden:**

Den gamla byggnadsnämnden beslutade med röstsiffrorna 5 mot 4 att gå vidare med samråd. Detta innebär inte att man slutgiltigt har beslutat att genomföra förslaget. Det är fortfarande oklart om allmänheten kommer kunna påverka beslutet som innebär att allmänintressen kan prioriteras före ett privat affärsintresse. Vi vädjar till Stadsbyggnadsnämnden att avslå förslaget till detaljplan. Alternativet ber vi att frågan bordläggs i avvaktan på nödvändiga utredningar och att alternativa förslag hinner presenteras, så att en korrekt och objektiv helhetsbild med bäring på varsamhet, miljöhänsyn, långsiktig hållbarhet och allmänintressen kan bedömas. Många menar att våra folkvalda bör beakta detta ur ett demokratiskt perspektiv.

De flesta som bor i och omkring Långedrag, och som förstått att vissa politiker vill stoppa varvsverksamheten och bygga nya lyxbostäder, motsätter sig starkt dessa planer och hoppas i stället på att varvsmiljön bevaras och utvecklas. Tidigare har såväl GKSS som SSRS uttryckt att de delat denna uppfattning.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Hantering av dagvatten och markmiljö" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Gällande strandskydd så berörs planområdet ej av strandskydd. Detta på grund av att planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan och då återinträder inte strandskyddet i och med planläggning av marken.*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### **26. Sakägare öster om planområdet**

Sakägarens yttranden sammanfattas nedan. Sakägaren är också en av dem som har skickat in en gemensam skrivelse, se också sammanfattning och kommentarer på punkt nr 25.

**Översiktsplanen och lokalisering av bostäder:** Påståendet att området inte är ändamålsenligt för verksamhet är felaktigt. Områdets förutsättningar och läge gör det mycket väl lämpat för marin verksamhet, både nu och i framtiden.



Att bygga bostäder på detta maritima varvsområde går emot översiktsplanen. Är det verkligen i allmänhetens intresse att bygga stora lyxhus för ett fåtal? Det finns uppenbarligen möjlighet för kommunen att gå emot översiktsplanen och pröva bostadsbebyggelse på platsen i en detaljplan. Sakägaren anser att en planläggning bör syfta till att mark- och vattenområden används till det ändamål som de är mest lämpade för, med hänsyn till områdets egenskaper, läge och behov i enlighet med översiktsplanen. Oersättliga värden för hantverksamheten går förlorade om förslaget genomförs. Om det inte är lönsamt att bygga färre och mindre hus, utan endast många och stora lyxhus, så är kanske marken inte lämpad för bostäder?

**Fria ytor för allmänheten:** Bostäder med privata båtplatser för 36 båtar inkräktar avsevärt på den lilla fria yta som finns mellan bryggorna. Utbyggnad av båtplatserna kommer att minska allmänhetens tillträde till vattnet, eftersom området genom husens läge och närhet till båtarna kommer att upplevas som ett privat område.

**Stadsbild:** I planförslaget står det att bebyggelsen ska infogas i landskapet och från havssidan upplevas som underordnad landskapet. De visualiseringar som gjorts visar att förslaget ej är anpassat till platsens förutsättningar i skala och formning. Sakägaren vill att de visualiseringar som en grupp sakägare har låtit en arkitektfirma göra lyfts fram så att folkvalda politiker får möjlighet att ta ställning.

**Parkering och trafik:** Parkeringsituationen på fastighetens tre olika parkeringsytor en vanlig vardag kl. 11.00 brukar vara totalt fem parkerade bilar, förutom under sjösättningstider då något fler bilister förekommer. I planförslaget står det att befintlig verksamhet och allmän parkering inom området belastar gatan med 136 bilar om dagen, vilket inte stämmer (max 30 bilar). Det står också att boende (28 fastigheter) belastar gatan med 140 dagliga körningar, vilket inte heller stämmer (max 56 bilar). Trafikförvaltningens beräkningar med 36 nya bostäder skulle innebära cirka 130 bilresor, 30 kollektivtrafikresor samt några resor med cykel per dygn, vilket är troligt då de flesta har två bilar och många gäster på grund av att båtplatser kanske kommer att hyras ut.

I planförslaget påstås att trafikmängden är måttlig och att mängden biltrafik blir något lägre än vad befintlig verksamhet alstrar i nuläget. Det stämmer inte. Enligt ovanstående beräkning skulle biltrafiken öka från dagens cirka 45 bilar om dagen till 175 bilar, vilket innebär nästan 400 % ökning om det blir bostadsbebyggelse enligt förslaget.

Korsningar med anslutande gator och in-/utfarter skapar stor otrygghet. Förslaget försämrar trafiksäkerheten betydligt. Pejlingsgatan saknar gång- och cykelbanor och det finns ingen plats för att bygga sådana. Boende på Pejlingsgatan behöver parkera på gatan och normalt kan biltrafiken bara gå i en riktning åt gången. Spårvagnar som kör till Saltholmen belastar gatan med cirka 230 spårvagnar per dygn. Trafiksituationen och höga hastigheter gör redan idag är ansträngd vid utfarten från Pejlingsgatan, men även utfarterna från Sextantgatan och Ängholmsgatan. Barnperspektivet har inte beaktats i trafikutredningen. Sakägaren anser att all byggnation i området bör ske utan att bilar planeras in. Det finns parkeringsplatser att tillgå som används bara under sommarhalvåret. Alla behöver inte bil. Bilpool kan utvecklas.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig*

*markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

Se också kommentarer till yttrande 25.

## **27. Sakägare öster om planområdet**

Motsätter sig att byggnationen kommer till.

Man undrar hur stadsbyggnadskontoret kan komma med ett förslag som på intet sätt passar in i området (vad gör stadsarkitekten?) Skall en exploatör förstöra för ca 10 – 15 fastighetsägare bara för att själv berika sig?

**Utsiktsbortfall:** Förslaget innebär att utsikten för flertalet fastighetsägare försvinner eftersom förslaget innebär 16 meter höga hus. Varje befintlig fastighet minskar i värde med flera miljoner.

**Trafiken** i området och ut mot Saltholmsgatan kommer troligen utmynna i olyckor då det redan idag är stora problem.

### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

## **28. Sakägare öster om planområdet**

### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

## **29. Sakägare öster om planområdet**

### **Kommentar:**

*Noteras.*

## **30. Rättighetshavare 1, sakägare**

### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.*

*Avseende utsiktsbortfall från omgivande fastigheter, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

### **31. Rättighetshavare 2, sakägare**

ser positivt på att förändra och förbättra området, så länge det görs på ett sätt som ger mervärde och bevarar dess unika karaktär. Stor hänsyn måste tas till befintlig bebyggelse, vilket inte görs i det nuvarande förslaget som skymmer utsikten och förändrar miljön negativt. Trafiksituationen är redan problematisk med dålig sikt och osäkra utfarter, vilket förvärras av det nya förslaget. Förslaget tar inte hänsyn till områdets unika karaktär och befintliga bebyggelse. Argumentet att bebyggelsen skulle öka tillgängligheten längs kajerna är felaktigt, då denna möjlighet redan finns idag **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.*

*Avseende utsiktsbortfall från omgivande fastigheter, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

### **32. Rättighetshavare 3, sakägare**

Planens syfte är att omvandla området från verksamhetsområde till bostadsområde och skapa allmän tillgänglighet till vattnet via gångstråk. Det är dock oklart hur dessa mål ska kunna uppnås samtidigt, då de verkar motstridiga. Det finns inget allmänt intresse för att skapa nya bostäder i området.

**Naturvärden:** Inom planområdet finns betydande naturvärden som skulle försvinna med den föreslagna detaljplanen. Det allmänna intresset av nya bostäder och tillgänglighet till strandkanten har bedömts väga tyngre än att bevara naturvärdena, trots att två naturvärdesobjekt med påtagligt naturvärde har identifierats.

**Miljö:** Föroreningshalter som överskrider Naturvårdsverkets riktvärden har konstaterats, vilket kräver en fördjupad jord- och sedimentanalys. Området är också utsatt för översvänningsrisk på grund av stigande havsnivåer, vilket innebär att genomförandet av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan.

**Servitut:** Den föreslagna detaljplanen föreskriver fastighetsindelningsbestämmelse (a2). Denna bestämmelse innebär att befintliga officialservitut avseende rätt till väg och båtplats, aktnummer 14-VÄS-121.1, 14-VÄS-121.2 och 14-VÄS-121,3, ska komma att upphävas inom planområdet. Sakägarna motsätter sig denna förändring och menar att den inte är förenlig med regleringen i 5 kap. 4 §, första stycket Fastighetsbildningslagens samt strider emot egendomsskyddet i 2 kap. 15 § Regeringsformen.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.*

*Identifierade naturvärden har inte bedömts vara möjliga att bevara i någon större omfattning, med hänsyn till att uppfylla detaljplanens syfte om att verka för*

*utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten. Identifierade naturvärden har heller inte bedömts vara av sådant värde att ett bevarande av dessa väger tyngre än att möjliggöra detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## **Hyresgäster, boende**

### **33. GKSS hamnkommitté**

Hamnkommittén företräder hamnens brukare och båtplatsinnehavare på Älvsborg 855:305 m fl. .1. Byggnationen kommer att påverka stadsbilden negativt samt att naturvärden spolieras såsom bortsprängning av bergsområde med växtlighet som inramar berget. Det allmänna intresset att skapa bostäder kommer säkerligen från Wingårdhs, som sannolikt har egenintresse i detta. Kompensationsåtgärder för förstörda naturvärden har inte redovisats och finns således inte. Allmänhetens tillgänglighet till strandkanten finns redan idag.

2. Den trafikutredning som redovisas verkar ej tillfyllest. Trafikmängderna på Pejlingsgatan kommer enligt vår bedömning öka väsentligt.

3. För båthamnens del är det klar försämring att båtservice, typ Sjöstadens båtservice, försvinner.

4. Det synes märkligt att den här fastigheten inte omfattas av strandskydd. Andra områden i västra Göteborg omfattas av strandskydd trots att de inte är detaljplanelagda.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.*

*Identifierade naturvärden har inte bedömts vara möjliga att bevara i någon större omfattning, med hänsyn till att uppfylla detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten. Identifierade naturvärden har heller inte bedömts vara av sådant värde att ett bevarande av dessa väger tyngre än att möjliggöra detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten.*

*Gällande strandskydd så berörs planområdet ej av strandskydd. Detta på grund av att planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan och då återinträder inte strandskyddet i och med planläggning av marken.*

*Övriga synpunkter noteras.*

### **34. Boende sydväst om planområdet**

Inkom med samma skrivelse som 12. Sakägare sydväst om planområdet

#### **Kommentar:**

Se kommentar till sakägare 12.

## Övriga

### 35. Boende på Pejlingsgatan

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning" samt "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".*

*Övriga synpunkter noteras.*

### 36. Boende på Pejlingsgatan

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering".*

*Övriga synpunkter noteras.*

### 37. Boende på Pejlingsgatan

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning" samt "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".*

*Avseende utsiktsbortfall från omgivande fastigheter, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

### 38. Boende på Pejlingsgatan

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering" samt "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".*

*Övriga synpunkter noteras.*

### 39. Boende på Pejlingsgatan

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering".*

*Övriga synpunkter noteras.*

### 40. Boende på Pejlingsgatan

Sakägarna stödjer gärna en exploatering som ökar underlaget för service i området, förutsatt att trafiksituationen förbättras till en trygg och säker nivå. Det är viktigt att underlagsutredningar och avvägningar inom planens utformning görs utifrån rätt parametrar. Eftersom lokalgatorna idag upplevs som relativt osäkra, är det svårt att se hur ytterligare 40 hushåll kan rymmas på ett tryggt och säkert sätt inom samma gaturum.

**Trafik:** Det generella intrycket av underlagsutredningen PM Trafik- och utformningsförslag är att den missar väsentliga delar som förväntas av en

trafikutredning. Den dimensionerande trafiksituationen framställs inte tydligt, och det nämns endast i förbigående att större fordon kommer förekomma. Det är oklart om dessa fordon kan mötas och om svep- eller körspår har gjorts. Gatornas smalhet påtalas återkommande, men inga mått anges, och befintligheten relativt framtiden utreds inte.

En utredning av denna omfattning bör åtminstone hantera resvägar, trafikflöden och korsningar mer noggrant. Citatet ”Även om gator och gångvägar kring planområdet inte uppfyller nu rådande standard, ger denna detaljplan inga skäl att göra ingrepp i kringliggande vägnät” sammanfattar utredningens andemening.

**Förskolor i närområdet:** Närmaste förskola finns vid Tallatgatan, cirka 700 meters gångväg från planområdet. Det råder stor brist på förskoleplatser i närområdet, och det finns en risk att demografin inte förändras nämnvärt utifrån det givna planförslaget. Det bör övervägas om tillkommande bebyggelse och dess behov kan hanteras inom befintlig service. Om- och tillbyggnader av befintliga skolor och förskolor bedöms vara möjliga att genomföra, men det är inte rimligt att en privat exploatör ska belasta servicefunktionerna i området med ombyggnadskostnader.

**Gestaltningens bestämmelser:** Detaljplanen reglerar inte de tillkommande byggnadernas gestaltning. Gestaltningen bör regleras tydligare för att säkerställa hänsyn till området och kusten.

**Behov av bostadsnära park:** Ängholmsparken är en bostadsnära park som nås från planområdet inom 300 meters gångavstånd. Parken har en mindre lekplats och inom 500–600 meters gångavstånd finns en större lekplats vid Talattagatan. Sakägaren anser att detaljplanen bör inbegripa Ängholmsparken så att resurser kan avsättas för underhåll av parken, då belastningen på parken och omkringliggande naturområden kommer att öka med förslaget.

**Buller från segelmaster** nämns i underlagsutredningen men utreds inte närmare. Det är ett ljud som kan förväntas sommartid, men bör ändå utredas för att fastställa om det utgör en olägenhet. Vinterliggande båtar i GKSS kan också bidra till buller, vilket bör beaktas, som i Länsstyrelsens beslut kring Amundö marina. Öckerö hamn har liknande tillsynsfrågor från miljöenheten.

**Parkering:** Parkeringsbehovet inom planområdet är lågt räknat med tanke på att det är troligt att hushållen kommer att ha fler än en bil. Det påverkar lokalgatorna och redan överbelastade tillståndsparkeringar. Parkeringsbehovet måste tillgodoses inom planen för att inte belasta befintlig infrastruktur.

**Buller från den marina verksamheten i hamnen:** Motorljud och slagljud från master och linor från båtar omfattas inte av riktvärden för industribuller men kan ändå vara störande. Vid eventuell olägenhet är det verksamheten som drabbas. GKSS bör vara införstådda med detta, och ljudnivåerna från GKSS måste utredas.

**Trafik:** Trafikalstringen bedöms vara måttlig och något lägre än vad befintlig verksamhet och parkeringsplats alstrar i nuläget. Om underlaget och antagandena är fel, blir dock även resultatet fel. En trafikmätning på Pejlingsgatan i juni 2022 visade en genomsnittlig dygnstrafik på 262 fordon, med en andel tung trafik på 9,6 %, vilket kan ha påverkats av säsongen för sjösättning av båtar. Av dessa fordon uppskattas 150 genereras av verksamheten och parkeringen inom

planområdet. Sakägarna anser att mätningarna måste kompletteras och utökas, samt att ytterligare analyser görs kring hur trafiken förändras över dygnet.

Trafikutredningen bedömer tryggheten inom befintligt trafiksystem som god, men detta är mer ett antagande än en grundlig utredning. Pejlingsgatan bör därför inkluderas i detaljplanen så att utformningen av gatan regleras i stället för att hänvisa till eventuella lösningar i framtiden.

De smala gaturummen med korta siktsträckor anses hastighetsdämpande inom bostadsområdet, men detta skapar osäkerhet. Kompletterande hastighetsmätningar längre upp från gatan behövs, då hastigheterna på Pejlingsgatan generellt överskrider den tillåtna hastigheten.

Trafikolyckor registrerade i STRADA inom utredningsområdet under 2011–2021 är totalt 32, varav de flesta är singelolyckor med cykel. Det finns ett stort mörkertal kring olyckor i dessa korsningar, vilket visar att området inte är tryggt eller trafiksäkert. Att ändra användningen av in- och utfarter längs Saltholmsgatan utan åtgärder är anmärkningsvärt.

Inga nya allmänna gator tillkommer, men befintlig gatusektion bör tas fram för att utredningen ska vara begriplig. Det är viktigt att visa att befintlig gata är adekvat för ändamålet.

Nuvarande karaktär behålls, och de småskaliga gaturummen kommer fortsatt inrymma bilister, cyklister och fotgängare. Utredningen verkar dock ha ett färdigt facit kring att inga åtgärder ska vidtas längs Pejlingsgatan. Frågan måste utredas ordentligt eller tydliggöras.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Hantering av dagvatten och markmiljö" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".*

*Särskilda utformningsbestämmelser avseende gestaltning har inte bedömts vara motiverade att införa i plankarta, utöver föreslagna planbestämmelser. Kommande bygglovsprövning kommer att fortsätta att hantera frågan om anpassning till omgivningen och god bebyggd miljö vidare.*

*Bullerutredningen har tagit hänsyn till buller från småbåtshamnsverksamheten och för ett resonemang om detta.*

*Identifierade naturvärden har inte bedömts vara möjliga att bevara i någon större omfattning, med hänsyn till att uppfylla detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten. Identifierade naturvärden har heller inte bedömts vara av sådant värde att ett bevarande av dessa väger tyngre än att möjliggöra detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten.*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### **41. Boende på Saltholmsgatan och Sextantgatan**

##### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig*

*markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### **42. Boende på Sextantgatan**

**Kommentar:**

*Noteras.*

#### **43. Boende på Sextantgatan**

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”.*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### **44. Boende på Sextantgatan**

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”.*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### **45. Boende på Sextantgatan**

**Bevara varvet:** Stoppa bostadsbebyggelse på varvet och bevara det! Det finns ett stort behov av varvsverksamhet på Långedrags båtvarv, och att påstå att varvet inte längre är ändamålsenligt är felaktigt. Varvet har potential att växa, men detta kräver att översiktsplanen förblir intakt. Nuvarande ägare hindrar denna utveckling genom att vilja bygga stora och dyra bostäder i stället.

**Fel inriktning:** Stoppa byggandet av stora och höga lyxbostäder som inte passar in i området! Dessa hus skulle förstöra den marina karaktären och landskapsbilden i Långedrags hamn. Byggandet av lyxhus som få har råd med är inte i allmänhetens intresse.

**Trafik:** Stoppa ökad biltrafik på våra små gator! Byggandet av 36 nya lyxhus skulle öka trafiken med 130 bilar per dag, vilket skulle försämra säkerheten och tryggheten på våra gator, särskilt för barn som cyklar eller går till skolan. Våra gator är inte anpassade för denna ökade trafikbelastning.

Låt inte ägarens ekonomiska intressen gå före sunt förnuft och tradition!

Till yttrandet har bifogats utdrag från en debattartikel 6/9 – 94 i GP undertecknat ordförande i GKSS.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.*

*Övriga synpunkter noteras.*



#### 46. Boende på Rodergatan

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning" samt "Hantering av dagvatten och markmiljö".*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### 47. Boende på Rodergatan

**Kommentar:**

*Yttrandena noteras*

#### 48. Boende på Styrbordsgatangatan

Tätbebyggelse av bostäder på strandtomt vid en stor, unik småbåtshamn skulle få oreparerbara negativa konsekvenser för all framtid för alla boende runt omkring, för båtfolket i Långedrag's hamn och för turister och besökande som fritt vill kunna röra sig i området. Vi har alltför få liknande områden utmed Västkusten, varför det gäller att spara de få som finns kvar, tills ett viktigt behov dyker upp, som kräver tillgång till hamn, båtliv och diverse servicemöjligheter i denna miljö.

**Kommentar:**

*Yttrandet noteras*

#### 49. Boende på Styrbordsgatangatan

anser inte att det inte skall byggas alls men att man bör ta hänsyn till höjder och trafik som blir. Det är alldeles för höga byggnader som planeras idag samt att man bör fundera på trafiken som blir inom rådet.

Personen har bifogat en gemensam skrivelse, se yttrande 25.

**Kommentar:**

*Se kommentar till yttrande 25*

#### 50. Boende på Västerhavsvägen

Göteborgs Översiktsplan betonar vikten av parker, naturområden och mötesplatser för att överbrygga fysiska, mentala och sociala barriärer. Långedrag och Saltholmen är populära områden nära havet, lättillgängliga via spårväg, men de flesta strandnära områden är upptagna av villor eller parkeringsplatser, vilket begränsar allmänhetens tillgång. Förslaget är att utveckla området med en park, lekplatser och en gästhamn för att skapa en inkluderande mötesplats och förbättra tillgången till havet för alla göteborgare. Kritiken är att det nuvarande planförslaget gynnar kapitalstarka köpare av villor och inte minskar segregationen, vilket går emot översiktsplanens mål. Därför yrkas det på att planförslaget

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning".*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### 51. Boende på Västerhavsvägen

anser att den planerade byggnationen är omfattande, kompakt och estetiskt oskön, vilket bryter mot den omgivande bebyggelsen och kustlinjen. Markägarens fokus på ekonomisk vinning är i obalans med miljöhänsyn. Även om de boende själva påverkas i begränsad utsträckning av förlorad utsikt över vattnet och ökad

biltrafik, vill vi uttrycka vårt stöd för de fastighetsägare som drabbas mer påtagligt av projektet

**Kommentar:**

*Noteras.*

**52. Boende på Saltholmsgatan**

Önskar ytterligare utredning av trafiksituationen i området och speciellt Pejlingsgatan innan beslut fattas i ändring av detaljplanen

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering".*

*Övriga synpunkter noteras.*

**53. Boende på Saltholmsgatan**

**Geoteknik och markmiljö:** Kajen kommer inte att klara av de markarbeten som krävs och den kontaminerade botten är ytterligare ett skäl att inte genomföra projektet. Hela Hinsholmskilen har utretts för byggnation flera gånger, men alltid fallit på miljökonsekvenserna. Att riskera detta i hamnen, nära två populära badplatser (Kungabryggan och Ängholmen), är mycket oansvarigt. Jag uppmanar Stadsbyggnadskontoret att besöka området en morgon eller kväll under juni-augusti för att se hur många göteborgare som badar här.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter" samt "Hantering av dagvatten och markmiljö."*

*Övriga synpunkter noteras.*

**54. Boende på Saltholmsgatan**

Det är redan nu en överbelastning på vägnätet till Långedrag hamn. Vi kan inte se någon långsiktig lösning på parkerings problemen som redan nu är olösta .

Hur skall ni lösa utfarten vid Saltholmsgatan där alla de ny infyttade skall köra, Saltholmsgatan är redan en överansträngd gata? Hastigheten är redan för hög på Saltholmsgatan. Cyklister, gångare, spårvagnar, bussar, bilar, räddningsfordon, mopeder, Pejlingsgatan korsningen Saltholmsgatan har en mycket begränsad sikt, mycket farligt.

Hur får man bygglov så nära vattnet, när lagen säger ca 300 meter?

Hur kan man bygga ett så stort byggkomplex på en sådan liten yta?

Övriga hus i området ser inte ut som dessa nya byggnader, byggnadsidén passar inte.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering" samt "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".*

*Gällande strandskydd så berörs planområdet ej av strandskydd. Detta på grund av att planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan och då återinträder inte strandskyddet i och med planläggning av marken.*

Övriga synpunkter noteras.

#### **55. Boende på Saltholmsgatan**

Personen har bifogat en gemensam skrivelse, se yttrande 25.

#### **Kommentar:**

*Se kommentar till yttrande 25.*

#### **56. Boende på Saltholmsgatan**

Som boende i området och företagare inom den marina näringen anser personen att det är fel att bygga bostäder på ett område som är väl lämpat för varvsverksamhet. Det är redan nu alldeles för många områden, lämpliga för varvsverksamhet för både yrkessjöfart och fritidsbåtsflottan som har bebyggts med bostäder i Göteborg. Låt inte detta område gå samma öde till mötes.

De föreslagna byggnaderna passar inte in i Långedrag utan utgör ett stilbrott mot övrig bebyggelse.

Tillfartsvägarna till varvsområdet inte är anpassade för ett så stort antal bilar som dessa bostäder för med sig.

Bevara Långedrag som den båtlivsmetropol det är med bland annat GKSS, Sjöräddningssällskapet och då även varvsverksamhet.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning" samt "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".*

Övriga synpunkter noteras.

#### **57. Boende på Saltholmsgatan**

är uppväxt ett stenkast från varvstomten och är bekymrad över planen att helt begränsa tillgången till havsutsikten och tillgång till promenadstråk. Personen protesterar mot förslaget med hänsyn till ökad trafik i området, brist på parkeringar, ökade luftföroreningar men främst på förfulning av detta natursköna område där personen sedan barnsben är uppväxt och alltid van att se och känna havet. personen är bekymrad att tillgängligheten blir begränsad så att passagen från GKSS hamnen försvinner – detta är en mycket trevlig gångväg som ser ut att helt försvinna vid ovan föreslagna utbyggnad. Personen ser då hellre att man som kompromiss kan anlägga mindre sjöbodar kanske med tillhörande båtplats.

#### **Kommentar:**

*Noteras*

#### **58. Boende på Saltholmsgatan**

Ifrågasätter förslaget kan vara förenligt med kommunens kulturmiljöprogram i, översiktsplanen mm

#### **Kommentar:**

*Området berörs inte av stadens kulturmiljöprogram.*

#### **59. Boende på Saltholmsgatan**

Göteborgarna och turisterna uppskattar att se vattnet, bergen och kustlinjen med alla öar, och det är lätt att ta spårvagnen till Långedrag. Därför är det viktigt att

bevara de kvarvarande kustområdena. Långedrag är känt långt utanför stadens gränser och har en rik maritim historia, särskilt i den gamla hamnen där båtsmän och tullare har bott. GKSS värnar om kappseglingstraditioner, och den lilla inre hamnen präglas av småbåtsliv.

Att bygga 36 radhus med en småbåtshamn känns överkligt och inklämt, och skulle förstöra den historiska båtulturen och varvsmiljön som är viktig att bevara. Enligt översiktsplanen är en mindre hamn tänkt vid det tidigare båtbyggeriet, kompletterad med rekreationsområden som lekplats, motionsplats och boulebana. En kompakt vägg av hus skulle förstöra den sköna hamnpromenaden och utsikten.

Det finns också en stig på Vässingsö, Kuststigen, som leder till utsikten och korsar Pejlingsgatan till tennisbanan.

Det viktigt att stärka och synliggöra det kustnära landskapet genom att bevara rekreationsvärden och kustens specifika berglandskap, och att återställa den lilla havsviken till sitt tidigare skick.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.*

*Övriga synpunkter noteras.*

**60. Boende på Saltholmsgatan**

motsätter sig starkt den projekterade byggnationen av varvstomten på Pejlingsgatan. Områdets beskaffenhet och läge är synnerligen lämpat för marin verksamhet. Detta har gällt i många generationer och gäller även i framtiden. Som båtägare är det mycket viktigt att ha ett kompetent varv i närheten.

Idag är tillgängligheten för promenader vid vattnet i området mycket god. Byggnation helt ner mot vattnet kommer med väldigt stor sannolikhet att begränsa denna tillgänglighet.

Att marken använts som varvsområde under väldigt många år betyder att det finns mycket gifter som måste saneras. Detta tillsammans med höjningen av vattennivån gör knappast marken lämplig för denna typ av byggnation.

Trafiksituationen i området kommer att bli än mer katastrofal. Pejlingsgatan medger inte mötande bilar och att enkelrikta och i stället belasta Rodergatan och Ängholmsgatan är knappast en lösning. Utfarten från Pejlingsgatan till Saltholmsgatan är redan idag farlig och med kraftigt ökad trafikmängd ökar risken för olyckor.

Skrivelse identisk med gemensam skrivelse (se samrådsyttrande 25)

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Hantering av dagvatten och markmiljö”.*

*Övriga synpunkter noteras.*

*Se även kommentarer till samrådsyttrande 25.*

### 61. Boende på Saltholmsgatan

Varvsverksamheten har en uråldrig och naturlig plats vid Göteborgs paradhamn, som är en populär destination för båtar från hela Europa. Gästande båtar söker sig hit för att få tillgång till en servicevänlig hamn som kan erbjuda hjälp med eventuella skador på båtarna samt trygg och smidig kommunikation till Göteborg. Utan varvsverksamheten skulle gästhamnen för Göteborgs Kungliga Segelsällskap kännas mycket torftig och sakna en viktig funktion.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”.*

*Övriga synpunkter noteras.*

### 62. Boende på Saltholmsgatan

Att bygga så moderna hus i området är direkt opassande. Som en stor mur, fult.

Helt vansinnigt att öka trafik trycket på Saltholmsgatan, en gata som redan är helt livsfarlig att vistas på efter som Trafikverket ökat hastigheten till 50 km/tim .Gatan är redan över belastad. Även skicket på gatan är dåligt och den är alldeles för smal . Stora tunga spårvagnar borde vända vid Hinsholmen.

Se till att upprusta sträckan från Käringberget och ut till saltholmen, där båtarna vänder, de är smutsigt och risigt, gångbanan är igenväxt och de saknas övergångsställen, och hastigheten är alldeles för hög .Trasiga trottoarer.

De behövs mer parkeringar ute i Långedrag, inte mer bilar

#### **Kommentar:**

*Noteras*

### 63. Boende på Saltholmsgatan

I dagsläget är Saltholmsgatan hårt ansträngd av spårvagn, buss samt bilister och en exploatering enligt plan skulle påfresta ännu mer. Merparten av alla bilister håller sig dessutom inte till anvisad hastighetsbegränsning vilket också skapar stor osäkerhet för både barn, motionärer, boende och djur. Bygget kan inte genomföras förrän det finns en ordentlig plan och åtgärder för trafikeringen av gatorna.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”.*

*Övriga synpunkter noteras.*

### 64. Boende på Saltholmsgatan

Motsätter sig bestämt om byggandet av hus på f.d. Hjalmar Johanssons varvsområde. Detta område skall givetvis vara för marin verksamhet. Har svårt att acceptera att myndigheterna och byggherrar har rätt att i det offentliga rummet bygga för, en av de vackraste utsikter, bara för egen vinnings skull. Varför har de rätt till det?? Säger en gammal seglare som njutit av GKSS hamnen i hela mitt liv.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”.*

*Övriga synpunkter noteras.*

### 65. Boende på Kaproddaregatan

Jag vädjar därför till Byggnadsnämndens ledamöter att avslå förslaget till detaljplan och i stället värna och utveckla denna unika marina miljö.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”.*

*Övriga synpunkter noteras.*

### 66. Boende på Kaproddaregatan

Som boende på Vässingsö motsätter jag mig starkt den föreslagna detaljplanen för bostäder av flera skäl:

**Lämplighet för varvsverksamhet:** Området är mycket väl lämpat för varvsverksamhet, särskilt med närheten till GKSS-hamnen som lockar många båtägare och båtturister. Det finns potential att utveckla området marint, vilket många entreprenörer skulle vara intresserade av

**Trafikproblem:** Området nås via Pejlingsgatan som ansluter till Saltholmsgatan, en gata som redan är hårt trafikerad av boende, besökare och kollektivtrafik. Att tillföra 36 fastigheter, där varje hushåll sannolikt har två bilar, skulle förvärra trafikproblemen och påverka säkerheten negativt.

**Parkeringsbelastning:** Göteborgs Stads Parkeringsbolag har cirka 1500 parkeringsplatser för boende i södra skärgården på Saltholmen, vilket ytterligare belastar Saltholmsgatan, särskilt under sommaren.

Sammantaget finns det inget som talar för att denna detaljplan bör förverkligas, och jag vädjar om att den avslås.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering” samt ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”.*

*Övriga synpunkter noteras.*

### 67. Boende på Loggvägen

Personen har också skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

#### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.*

*Övriga synpunkter noteras.*

*Se även kommentar för yttrande 25.*

### 68. Boende på Regattagatan

Personerna anser att Stadsbyggnadsnämnden ska avslå förslaget till detaljplan. Alternativt bör frågan bordläggas i väntan på nödvändiga utredningar och alternativa förslag som tar hänsyn till varsamhet, miljöhänsyn, långsiktig hållbarhet och allmänintressen

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Hantering av dagvatten och markmiljö" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".*

*Övriga synpunkter noteras.*

**69. Boende på Regattagatan**

har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

**Kommentar:**

*Se kommentar för yttrande 25.*

**70. Boende på Regattagatan**

har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

**Kommentar:**

*Se kommentar för yttrande 25.*

**71. Boende på Regattagatan**

motsätter sig projektförslaget på grund av den ökande biltrafiken på Vässingsö, som är ett problem året runt. De upplever svårigheter att ta sig ut på Saltholmsgatan och att korsa cykelbanan och gatan som gående. De är oroliga för att den omfattande utbyggnaden kommer att förvärra trafiksituationen och parkeringsmöjligheterna, särskilt eftersom området redan har problem med parkerade bilar på smågatorna, vilket utgör en trafikfara och ett miljöproblem.

Området kring Långedrag och Vässingsö kännetecknas av villabebyggelse med stora trädgårdar och äldre hus av skärgårdskaraktär. Den föreslagna exploateringen skulle förändra områdets särdrag negativt, vilket även avråds från i Göteborgs Stadsbyggnadskontors rapport. Rapporten rekommenderar att nybyggnation och ombyggnation bör begränsa höjden av bebyggelsen och följa terrängen för att bevara områdets karaktär. Tomterna bör vara av relativt stor skala och naturstensanläggningar bör bevaras för att området ska behålla sin borgerliga villastadskaraktär.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning" samt "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".*

*Övriga synpunkter noteras.*

*Se även kommentar för yttrande 25.*

**72. Boende på Ängholmsggatan**

har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

**Kommentar:**

*Se kommentar för yttrande 25.*

**73. Boende på Ängholmsgatan**

Vi har märkt att trafiken till öarna i Södra skärgården har ökat avsevärt under de senaste 10 åren och detta gäller hela året.

Det är vid vissa tidpunkter mycket svårt att ta sig ut på Saltholmsgatan framför allt med bil men även gående för att nå hållplats till spårvagnen.

Vi är oroliga för att man med en kraftig exploatering enligt förslag från exploatörerna ökar trycket i ett redan utsatt område både avseende trafik som nämnts men även parkeringar. På sommaren är det p-förbud men under resterande tid står det bilar parkerade på alla smågator i området dygnet runt.

Området vi bor i kännetecknas av villabebyggelse med trädgårdar och äldre hus med skärgårdskaraktär i huvudsak. Den exploatering som föreslagits är av helt annan karaktär

Gör inte stad av villaområde. Bevara trädgårdsstäder.

Ingenting är dimensionerat för den förtätning som föreslagits.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering" samt "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".*

*Övriga synpunkter noteras.*

**74. Boende på Ängholmsgatan**

har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

**Kommentar:**

*Se kommentar för yttrande 25.*

**75. Boende på Babordsgatan**

Boende i området motsätter sig starkt byggandet av bostäder på varvsområdet vid GKSS hamnen av flera skäl:

**Marin verksamhet:** Varvsområdet är viktigt för den marina verksamheten, inklusive snabb inspektion och åtgärder av båtar samt vinterförvaring, vilket gynnar många båtägare.

**Ökad trafik:** Byggandet av lyxhus skulle leda till ökad trafik, vilket skulle förvärra de redan farliga utfarterna mot Saltholmsgatan och påverka säkerheten för barn och gång- och cykeltrafik.

**Miljöanpassning:** De planerade husen är för stora och passar inte in i den nuvarande miljön.

**Bostadsbehov:** Detaljplanen bör fokusera på att skapa bostäder för vanliga människor istället för lyxhus, som främst gynnar entreprenörer och ägare.

**Tillgänglighet:** Det finns redan tillräcklig tillgänglighet utmed vattnet genom varvsområdet.

**Detaljplan:** En mer omfattande detaljplan för hela området behövs för att hantera trafik och parkeringsproblem långsiktigt.

**Strandskydd:** Frågor ställs om strandskyddet och dess tillämpning, särskilt med tanke på framtida höjningar av vattennivån.

Sammanfattningsvis anser de boende att byggandet av lyxhus i detta känsliga område är olämpligt och att befintlig verksamhet bör bevaras.



**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Hantering av dagvatten och markmiljö" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".*

*Gällande strandskydd så berörs planområdet ej av strandskydd. Detta på grund av att planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan och då återinträder inte strandskyddet i och med planläggning av marken.*

*Övriga synpunkter noteras.*

**76. Boende på Ängholmen**

ifrågasätter starkt det projektförslag avseende bostadsbyggnation av 36 fastigheter med en höjd på 13-16 meter på den gamla varvstomten på Pejlingsgatan i Långedrag. Varken beskrivning av planförslag eller lösningar på infrastruktur känns genomtänkt eller anpassat till existerande miljö. Intensifiering av trafik ser vi som en stor fara. Förslag om att enkelrikta trafik på närliggande gator innebär med stor sannolikhet att fordon snarare kommer framföras med betydligt högre hastighet än idag vilket är allt annat än önskvärt. Personerna har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

**Kommentar:**

*Se kommentar för yttrande 25.*

**77. Boende på Ängholmen**

Det är väldigt överbelastat med trafik på Ängholmsgatan/pejlingsgatan. Väldigt svårt att ta sig ut på morgonen med en farlig cykelkorsning på Saltholmsgatan.

Att bygga nya bostäder utan att ta hänsyn till trafiksituationen är direkt farligt trafikmässigt.

Ifall det skall byggas nya bostäder i denna mängd så måste trafiksäkerheten lösas i detta område. Det är direkt farligt för cyklister men även till viss del för fotgängare.

Parkering på Ängholmsgatan är förbjuden på sommarhalvåret men sker ändå ( de är duktiga på att lappa bilar, men ändå). Detta innebär att trafiksituationen på Ängholmsgatan är redan belastad som den är.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering".*

*Övriga synpunkter noteras.*

**78. Boende i Torslanda**

Varför planeras det inte för lägenheter i detta område? Det saknas verkligen i Långedrag. Ett antal 3-5-våningshus skulle innebära att många fler får möjlighet till en bostad och det skulle bli en mer blandad befolkning. I och med den planering som nu finns, cementeras utanförskapet i Göteborg, eftersom ytterst få har ekonomiska möjligheter att köpa ett fristående hus i Långedrag.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".*

Övriga synpunkter noteras.

#### **79. Boende på Eckragatan**

Det finns säkert många synpunkter om detta projekt, på den positiva sidan så skulle ett område som idag är stängt för allmänheten göras tillgängligt och fler boende i området kan säkert ha en positiv inverkan på verksamheter i området. Som boende i inte absolut närhet till området, utan en kort promenad därifrån, kan jag dock tycka att det kanske blir trist att det byggs som en "mur" mot kajen. Kanske kan man överväga att dela upp det i fler huskroppar med luft mellan dem?

#### **Kommentar:**

Noteras.

#### **80. Boende på Långedragsvägen**

#### **Kommentar:**

Noteras, se svar i yttrande 23.

#### **81. Boende i Hovås**

Har inkommit med en skrivelse som är identisk med yttrande 23 i samrådsredogörelsen.

#### **Kommentar:**

Se kommentarer till yttrande 23

#### **82. Boende på Teknologgatan, Göteborg**

Har inkommit med ett yttrande som är identiskt med yttrande 22 i samrådsredogörelsen.

#### **Kommentar:**

Se kommentarer till yttrande 22.

#### **83. Boende på Talgoxegatan, V Frölunda**

anser att förslaget är för enformigt och kommer att utgöra en barriär. Det är för många eller stora "block". Förslaget kommer att ytterligare förstärka segregationen i stan.

#### **Kommentar:**

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Övriga synpunkter noteras.

#### **84. Boende på Brännö**

Personen äger en andel i en fastighet på Pejlingsgatan och uttrycker stark kritik mot planeringen av det nya området. Här är en sammanfattning av synpunkterna:

**Trafik, parkering, säkerhet och tillgänglighet:** Dessa frågor beaktas inte tillräckligt i planeringen, vilket är avgörande för att området ska fungera som avsett. Det är oacceptabelt att hänvisa vissa problem till andra utredningar som inte ingår i planarbetet.

Personen ifrågasätter att trafikrapporten baseras på en enda mätning under en av årets mest trafikerade veckor och föreslår fler mätningar under olika säsonger för en mer balanserad bild. Det finns många punkter som kommer att påverka tryggheten, säkerheten, parkeringen och trafiken på Pejlingsgatan och angränsande gator. Personen finner det obegripligt att dessa konsekvenser inte beaktas. Trafikrapporten underskattar antalet resor som genereras av både

befintliga och nya fastigheter samt verksamheten på varvet. Parkeringsplatsen på varvsområdet används mycket mindre än vad rapporten anger.

Den ökade trafikvolymen som det nya området medför gör denna korsning särskilt utsatt.

**Markmiljö:** Personen har också synpunkter på markmiljöundersökningen och anser att den behöver göras bättre.

**Utöka planområdet:** Pejlingsgatan bör ingå i den nya detaljplanen för att hantera trygghets- och säkerhetsfrågor i anslutning till Saltholmsgatan.

**Rättelse av rapportunderlag:** Rapportunderlaget bör rättas upp för att återge korrekta fakta och ge ett korrekt underlag för beslutsfattandet.

**Inriktning för projektet:** Ett mindre antal bostäder skulle vara ett rimligare alternativ och tydligare markera att området är till för både båtliv, turister och boende.

**Dagsljus- och Sol/Skugganalys** saknas i förslaget.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Hantering av dagvatten och markmiljö" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".*

*Gällande dagsljus- och solljus bedöms planförslaget inte påverka befintliga omkringliggande fastigheter nämnvärt avseende dagsljus- och solljusförhållanden. Förutsättningarna att i tillkommande bostäder inom planområdet åstadkomma bra dagsljus- och solljusförhållanden bedöms vara goda och har därför inte studerats närmare.*

Övriga synpunkter noteras.

#### **85. Yttrande utan angiven adress**

Anser att det är helt vansinnigt att öka trafiktrycket på Saltholmsgatan, en gata som redan är helt livsfarlig att vistas på ökat hastigheten har ökats till 50 km/tim

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering".*

Övriga synpunkter noteras.

#### **86. Boende i Tynnered**

Har skickat in en skrivelse identisk med yttrande 25

**Kommentar:**

*Se kommentarer till yttrande 25 i samrådsredogörelsen.*

#### **87. Yttrande utan angiven adress**

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter" samt "Hantering av dagvatten och markmiljö".*

Övriga synpunkter noteras.

## 88. Yttrande utan angiven adress

### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning" samt "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".*

*Övriga synpunkter noteras.*

## 89. Boende i Lidingö

Har inkommit med samma skrivelse som yttrande 23 i samrådsredogörelsen

### **Kommentar:**

*Se kommentarer till yttrande 23.*

## 90. Boende på Brantgatan

har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

### **Kommentar:**

*Se kommentar för yttrande 25.*

## 91. Yttrande utan angiven adress

Personen motsätter sig starkt den projekterade byggnationen av varvstomten på Pejlingsgatan. Personen är uppvuxen i området och har för avsikt att flytta till familjens fastighet på Ängholmsgatan lite längre fram.

**Marin verksamhet:** Områdets beskaffenhet och läge är synnerligen lämpat för marin verksamhet. Detta har gällt i många generationer och gäller även i framtiden.

**Allmänhetens tillgång till platsen:** Idag är tillgängligheten för promenader vid vattnet i området mycket god. Byggnation helt ner mot vattnet kommer med väldigt stor sannolikhet att begränsa denna tillgänglighet.

**Markmiljö:** Att marken använts som varvsområde under väldigt många år betyder med stor sannolikhet att det finns mycket gifter som måste saneras. Detta tillsammans med höjningen av vattennivån gör knappast marken lämplig för denna typ av byggnation.

**Trafiksituationen** i området kommer att bli än mer katastrofal. Pejlingsgatan medger inte mötande bilar och att enkelrikta och i stället belasta Rodergatan och Ängholmsgatan är knappast en lösning. Utfarten från Pejlingsgatan till Saltholmsgatan är redan idag farlig och med kraftigt ökad trafikmängd ökar risken för olyckor.

### **Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Hantering av dagvatten och markmiljö" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".*

*Övriga synpunkter noteras.*

## 92. Yttrande utan angiven adress

**Försämrad boendemiljö:** Bygglov som täcker havsutsikten för nuvarande boende skulle försämra deras livskvalitet.

**Förlorad områdeskaraktär:** Byggandet kan förändra områdets karaktär genom att täcka över hamnen och vattnet, vilket minskar dess attraktivitet

**Överexploatering:** För många hus kan leda till överexploatering och förlust av områdets charm och attraktivitet.

**Ökad trafik och säkerhetsrisker:** Ökad trafik kan skapa farliga situationer, särskilt för barn, och påverka säkerheten i området. Brist på parkeringsplatser för turister kan avskräcka besökare och påverka lokala företag negativt. Små vägar kan bli överbelastade och svåra att navigera, vilket leder till trängsel och farliga situationer.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering" samt "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".*

*Övriga synpunkter noteras.*

**93. Yttrande utan angiven adress**

har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

**Kommentar:**

*Se kommentar för yttrande 25.*

**94. Yttrande utan angiven adress**

1. Vässingsö är idag mer eller mindre fullbebyggt. Sant är enskilda tomtägare fortsatt styckar av sina tomter för nybyggen, men i det här fallet handlar det om mark som ägs av kommunen/oss alla.

**Trafiken** på Saltholmsgatan är tung inte minst på Vässingsö och Saltholmen som erbjuder parkeringsplatser för de boende i södra skärgården.

**Allmänintresse:** Jag kan inte se att den föreslagna byggnationen tillfredsställer något allmänintresse. Tvärt om, det handlar om en byggherre som kan tjäna stora pengar samt en penningstark boendefterfrågan. En term som beskriver detta är gentrifiering.

Att säga nej till den föreslagna byggnationen kan ses som ett nej till ytterligare polarisering av Göteborg. Det hoppas jag på.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning" samt "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".*

*Övriga synpunkter noteras.*

**95. Yttrande utan angiven adress**

**Trafik:** Då det idag inte är mer än 14st fastigheter som brukar den yttre delen av Pejlingsgatan skulle en ökning med 44st bilar och parkeringsplatser vid Pejlingsgatan 13 medföra en stor ökning av trafikbelastning vid infarten från Saltholmsgatan. I dagsläget är det redan dålig framkomlighet då det är flertalet fastigheter som har gatuparkering. Utredningar utförda av Trafikverket 2020-09-06 och COWI 2022-09-13 speglar inte dagsläget och hur en potentiell ökning i trafikbelastning kommer påverka trafiksäkerhet och gatumiljö.

**Betydande olägenheter:** Med en högsta nockhöjd på +16,0 m kommer den bakre bebyggelsen i sin helhet att ge heltäckande havsutsikt för fastigheterna 855:221, 855:220, 855:265, 855:254, 655:299 och 655:300. Detta kommer medföra en stor negativ påverkan av fastighetsvärde för ovannämnda privatägda fastigheter. Detta går att utgöra av illustrationsritning, sektion B-B, samt pulshöjder i plankarta samt grundkarta.

Insyn bör beaktas för Älvsborg 855:220

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.*

*Avseende utsiktsbortfall från aktuella fastigheter, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).*

*Övriga synpunkter noteras.*

### **96. Älvsborgs Egnahemsförening**

Älvsborgs Egnahemsförening, grundad 1928, arbetar för hållbar utveckling i Älvsborg och har 302 medlemshushåll. Föreningen stödjer tillgängliggörandet av kajerna vid Hjalmar Johanssons gamla varv och den föreslagna bryggpromenaden mellan GKSS och Pejlingsgatan.

Långedrag är en populär plats för både turister och lokalbefolkningen, känd för sina bryggor, småbåtshamnar och vackra miljö. Föreningen ser positivt på förbättrad tillgänglighet men är kritisk till den föreslagna bebyggelsen som anses dominera hamnområdet och inte anpassa sig till platsens karaktär och topografi. De föreslagna radhusen anses vara för lika och placeras på ett sätt som skapar onödig asfaltering. De höga husen och påverkar utsikten negativt för omkringliggande bebyggelse och skapar oönskad insyn på befintliga tomter.

Föreningen betonar vikten av tydliga planbestämmelser och att saneringsåtgärder för förorenad mark och bottenföroreningar hanteras. De efterlyser också en trafikanalys för hela Vässingsö och en grundlig analys av fastighetsgränser och servitut. Föreningen yrkar på en utökad samrådstid för att kunna överväga ett bättre förslag

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, samt ”Hantering av dagvatten och markmiljö”.*

*Övriga synpunkter noteras.*

### **97. Naturskyddsföreningen**

Naturskyddsföreningen i Göteborg är kritiska till detaljplanen för bostäder vid Långedrag's båtvarv på grund av risken för höga underhållskostnader från framtida havsnivåhöjningar. Föreningen ser positivt på att använda en redan exploaterad plats och att skapa ett allmänt tillgängligt kajstråk, vilket främjar social hållbarhet. Dock påpekar de att stabilitetshöjande åtgärder som fyllnad och påsättning kommer att behövas.

**Översvämningsrisken:** Naturskyddsföreningen i Göteborg kan inte stödja detaljplanen för bostäder vid Långedrag's båtvarv på grund av översvämningsrisken. Planen kräver omfattande resurser för att höja marken till en nivå som kan hantera framtida havsnivåhöjningar. Den föreslagna höjden på +2,5 meter är lägre än rekommenderade +2,7 meter enligt FN:s klimatpanels värsta scenario (RCP 8.5). Detta kan leda till högre framtida underhållskostnader och påverka både de boende och Göteborgs invånare negativt. Föreningen efterlyser mer hållbara och logiska placeringar för framtida bostadsprojekt

**Markföroreningar:** Naturskyddsföreningen i Göteborg är kritiska till detaljplanens hantering av föroreningar vid Långedrag's båtvarv. Markundersökningar visar höga halter av bly, kobolt, koppar, kvicksilver och PAH, vilket innebär hälsorisker, särskilt för barn och äldre. Göteborgs Stad föreslår att endast sanera specifika platser, vilket kan leda till att föroreningar kvarstår och utgör en risk. Föreningen anser att en mer omfattande miljösanering är nödvändig för att skydda framtida boende och undvika höga kostnader för staden.

**Parkeringsstäl:** Naturskyddsföreningen i Göteborg önskar att se lägre parkeringsstäl på platsen eftersom den ligger såpass nära goda kollektivtrafikskopplingar samt har potential till god cykelinfrastruktur i framtiden. Detta för att trycka på en snabbare omställning från bilresor till mer hållbara transportmedel.

**Återställande av ekologisk kantzon:** Naturskyddsföreningen i Göteborg föreslår att platsen vid Långedrag's båtvarv återställs till naturmark, gärna som en ekologisk kantzon. De betonar vattenkantens potential för hög biologisk mångfald, vilket är viktigt för hållbar stadsutveckling. Föreningen rekommenderar att ta inspiration från Backaplans program längs Kvillebäcken. De ser möjligheter att skapa områden som stödjer Göteborgs Stads mål för bevarande av grönområden och ökad biologisk mångfald enligt stadens Miljö- och klimatprogram.

**Kommentar:**

*Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering" samt "Hantering av dagvatten och markmiljö".*

*Övriga synpunkter noteras.*

**98. Föreningarna Staden Vi Vill Ha och Medborgarkraften**

har inkommit med ett omfattande yttrande som talar för en annan typ av visionär och demokratisk process som komplement till planprocessen. Föreningen vill se ett helt annat innehåll i detaljplaneprojektet än det nu aktuella och en helt annan utformning. Skisser på olika idéer bifogas skrivelsen. Bland annat talar skrivelsen om flytande bostäder och "Tiny House"s, m.m. Man vill också se mer kopplingar till kulturstigar och till marin besöksnäring.

**Kommentar:**

*Noteras.*

## Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Utbredning av och nockhöjd för byggrätter minskas. Detta genom att endast tillåta bebyggelse i en till två våningar, i stället för i samrådsförslaget två till tre våningar. Vidare har det totala antalet bostäder i planförslaget minskats, från cirka 36 till cirka 27. Även prickmarken – mark som inte får bebyggas – har justerats i plankartan för att möjliggöra viktiga utblickar genom planområdet och begränsa risken för insyn på utsiktsbortfall för omgivande fastigheter. Förvaltningen bedömer där att omgivande fastigheter kommer att påverkas, men att planförslaget inte innebär en betydande olägenhet för dessa.
- Detaljplanens syfte har ändrats genom att funktionen småbåtshamn läggs till, för att bättre stämma överens med översiktsplanens intentioner.
- Planförslaget har bearbetats avseende hantering av dagvatten och markmiljö. Planbestämmelser avseende detta har förtydligats och planhandlingarnas beskrivning av hur dessa frågor ska hanteras har fördjupats.
- Planområdet har minskats genom att den del av Pejlingsgatan som i samrådsförslaget planlades med användningen allmän plats GATA, belägen på del av fastigheten Älvsborg 655:316, har utgått ur planområdet.

Hanna Cedergren Kaplan  
Planchef

Anders Dahlgren  
Planarkitekt

## *Bilagor*

- *Lista över samrådsrets*
- *Länsstyrelsens yttrande med dess bilagor.*



# Sändlista

## **Kommunala nämnder och bolag m.fl.**

Kretslopp och Vatten  
Fastighetsnämnden/kontoret  
Exploateringsförvaltningen  
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)  
Göteborg Energi Gasnät AB  
Göteborg Energi GothNet AB  
Göteborg Energi Nät AB  
Kulturnämnden/förvaltningen  
Miljö- och klimatinämnden/ Miljöförvaltningen  
Namnberedningen och GDA adresser  
Park- och naturnämnden/ förvaltningen  
Stadsledningskontoret, Avdelningen för planering och analys  
Stadsmiljöförvaltningen  
Stadsområde 03 Sydväst  
Trafiknämnden/kontoret

## **Statliga och regionala myndigheter m.fl.**

Lantmäterimyndigheten  
Länsstyrelsen  
Skanova Nätplanering D3N  
Statens geotekniska institut  
Trafikverket  
Vattenfall Eldistribution AB

## **Sakägare**

Utsänt enligt fastighetsförteckning

## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

Hyresgästfören. Region V Sverige

## **Övriga**

Västra Frölunda pastorat  
Göteborgs ornitologiska förening  
Naturskyddsföreningen i Göteborg  
Älvsborgs Egnahemsförening



Länsstyrelsen  
Västra Götaland

Yttrande

1 (10)

Datum  
2023-02-28

Ärendebeteckning  
402-2180-2023

Göteborgs kommun  
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se  
Ert Dnr 2023-00105

## Förslag till detaljplan för bostäder vid Långedragts båtvarv inom stadsdelen Älvsborg i Göteborgs kommun, Västra Götalands län.

Handlingar daterade 2023-01-16 för samråd enligt 5 kap. 11 och 11 c §§ plan- och bygglagen (PBL 2010:900), utökat förfarande

### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Syftet med planförslaget är att omvandla området från verksamhetsområde till bostadsområde med småhus som kompletterar omgivande bebyggelse samt att skapa en allmän tillgänglighet till vattnet via gångstråk.

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte kan accepteras och kommer att prövas vid ett antagandebeslut av kommunen. Kommunen behöver på ett tillfredsställande sätt lösa de frågor som berör miljö kvalitetsnormer för vatten, föroreningar, risk för översvämning

Till granskningskedet behöver kommunen:

- Göra en bedömning kring om miljö kvalitetsnormer för vatten bedöms påverkas eller ej samt visa på hur uppfyllandet av miljö kvalitetsnormerna inte äventyras.
- Kompletterande provtagningar för jord genomförs i de punkter där föroreningar har påvisats för att bedöma föroreningarnas utbredning.
- Utgå från sina egna planeringsnivåer som tagits fram för kustzonen vilket är +2,9 (för ny sammanhållen bebyggelse på längre avstånd än 10 meter från havet).
- Säkerställa åtgärder kopplat till skyfall så som robust höjdsättning och tillförlitliga skyfallsvägar.

- Tydligare belysas vilka befintliga risker med hänsyn till bergstabilitet som förekommer i området.

Länsstyrelsen vill också upplysa om att planerade bryggdäck och eventuell småbåtshamn inom planområdet inte kan säkerställas inom planarbetet. Detta är en separat prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

### Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet eller miljökvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

### Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

### Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

- **Riksintresse** (både MB kap 3 och 4, se listan i webbgis)
- **Mellankommunala frågor och regionala förhållanden**
- **Miljökvalitetsnormer (MKN)** (MB 5 kap, luft och vatten)
- **Strandskydd** (MB 7kap)
- **Hälsa och säkerhet** (risk för olyckor, översvämning, erosion) geoteknik

Länsstyrelsen anser att nedanstående prövningsgrunder är aktuella för föreslagen exploatering.

### Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Staden behöver i sin planbeskrivning liksom dagvattenutredningen beskriva statusen för relevanta kvalitetsfaktorer gällande den berörda vattenförekomsten för att styrka resonemang kring efterföljandet av miljökvalitetsnormerna samt i planbeskrivningen göra en bedömning

kring om MKN Vatten bedöms påverkas eller ej. I planbeskrivningen behöver också dagvattenhanteringen beskrivas tydligt.

De föreslagna brygganordningarna planeras förläggas i hamn där det förekommer förorenat sediment. Staden behöver visa inför granskningsskedet att brygganordningarna inte kommer äventyra att MKN vatten uppnås.

Enligt 2 kap. 10 § PBL får planläggning inte medverka till att en miljökvalitetsnorm, MKN, enligt 5 kap Miljöbalken överträds. För recipienten Rivö Fjord syd (WA44303966) är i VISS angivet urban markanvändning inklusive dagvatten som den största betydande påverkanskällan. Vidare lyfts också förorenade områden och försämrade konnektivitet som betydande påverkanskällor. Detaljplanen behöver därför anpassas till de förbättringsbehov som finns kopplat till detta. Staden behöver beräkna och motivera vad detaljplanen ska stå för i förbättringsarbetet och visa på hur man avser att ta omhand om förbättringsbehovet för att inte äventyra uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna. Staden ska på ett strukturerat sätt resonera med fakta och beräkningar kring varför icke-försämringskravet följs.

Notera att icke-försämringskravet avser kvalitetsfaktorerna för påverkad vattenförekomst och är inte nödvändigtvis enbart en jämförelse mellan en detaljplans nuvarande och framtida situation eller en jämförelse med Göteborgs stads riktvärden. Bedömning ska göras på kvalitetsfaktorerna. Staden behöver redovisa hur genomförandet av detaljplanen påverkar möjligheten att uppnå MKN för vatten i berört vattenområde. Det är dessutom viktigt att man även belyser påverkan på hydromorfologiska vattenkvalitetsfaktorer och inte bara vattenkvalitet. I det aktuella fallet där det finns befintliga markföroreningar ska vidare en bedömning av eventuell spridning av dessa göras, både i bygg- och driftskede samt eventuellt behov av täta lösningar beskrivas.

### Dagvatten

Till samrådsskedet har en dagvatten- och skyfallsutredning tagits fram av Kretslopp och vatten (2022-09-14). I utförd undersökning fastställs att inget fördröjningsbehov finns inom planen, att rening ska ske i regnrabatter samt sedimentationsmagasin och att föroreningshalterna ut från planen klarar Göteborgs stads riktvärden för utsläpp av dagvatten.

Länsstyrelsen anser att det är motiverat att planerade dagvattenlösningar ska säkerställas i plankartan, antingen genom platsreservation på plankartan eller genom annan bestämmelse. Detta är motiverat av närheten till recipienten samt den begränsade plats som finns inom nuvarande planförslag. Det ytbehov som beräknats för regnrabatter är

inte detsamma som summerats i det förslag som redovisats i dagvattenutredningen. Till nästa skede behöver tydliggöras att det inom planen faktiskt finns plats för planerade lösningar.

Vidare önskar Länsstyrelsen en tydligare motivering till varför ingen fördröjning skulle behövas inom planen. Då allt dagvatten kommer att samlas och släppas på samma punkt anser Länsstyrelsen att det finns stor risk att ett högt flöde ut från planen riskerar att förorenade sediment spolats ut och förorenar recipienten. Detta gäller både föroreningar och grumling av vattenområdet. Även om flödet ut från planen inte kommer att bli större än vad det är nu enligt genomförda beräkningar så kommer det faktum att det koncentreras till en punkt att förändra hur bottenområdet påverkas. Länsstyrelsen undrar också hur planerat sedimentationsmagasin och ytbehovet för regnbäddar har dimensionerats? I underlaget beskrivs också att det behöver finnas breddningsmöjlighet för regnbäddar och Länsstyrelsen önskar en tydligare förklaring av hur det säkerställs att detta finns.

Planerad bebyggelse har angetts som "gles bostadsbebyggelse". Länsstyrelsen vill dock hänvisa till Göteborgs stads egna riktlinjer kring hur P110 ska tolkas där det finns angivet att man ofta ska använda sig av "centrumbebyggelse". Det står i riktlinjerna också att det som idag anses vara "gles bostadsbebyggelse" om några år kan antas vara "tät bostadsbebyggelse" och att det vid osäkerheter ska användas den bebyggelsetyp med strängare krav. Länsstyrelsen önskar till granskningsskedet en tydlig motivering till varför "gles bostadsbebyggelse" har valts för dimensioneringen eller uppdaterade beräkningar med annan bebyggelsetyp. Detta anses särskilt motiverat då orenat dagvatten kommer att ledas direkt till recipienten vid höga flöden.

Till granskningsskedet önskar Länsstyrelsen en tabellberäkning med totalmängden föroreningar per år. Detta då bedömningen som gjorts avseende MKN Vatten hänvisar till dessa men de finns i dagsläget inte med i inskickat underlag. Länsstyrelsen vill också få förtydligat hur det säkerställs att dagvatten från parkeringsgaraget leds till Gryab och hur vattnet ska ledas dit. Finns ett utbyggt spillvattennät för att ta omhand om vattnet?

Då det i nuvarande dagvattenutredning är beskrivet att planerad dagvattenlösning inte fungerar med nuvarande höjdsättning behöver frågan vara löst till granskningsskedet. Det ska vara säkerställt att allt dagvatten från planområdet ska kunna ledas till planerade dagvattenlösningar och att inget orenat dagvatten riskerar att släppas till recipienten.

Planerat sedimentationsmagasin är i nuläget inte planerat inom allmän platsmark och vad det ser ut som under planerat bryggdäck.

Länsstyrelsen undrar hur dess drift och underhåll säkerställs och om placeringen kommer att fungera i praktiken?

Längs planområdets ytterkanter ligger avrinningsdiken. Planeras vatten från avrinningsdikena att ledas till reningslösningarna eller ska vattnet ledas orenat till recipienten? Frågan är relevant då dikena ser ut att ta emot dagvatten från väg inom planområdet och kan därför vara förorenat samt att det finns ett ansvar att tillgodose rening inom detaljplanen.

Staden behöver förtydliga i planbeskrivningen hur eller om dagvattenåtgärderna kommer utformas så att det finns möjlighet till avstängning av utflödet för att sanering ska kunna ske ifall släckvatten eller föroreningar ansamlas i dagvattenanläggningarna.

### **Hälsa och säkerhet, Föroreningar**

#### Jord

Inom detaljplanen har föroreningar påträffats i båda mark och sediment. Resultaten från jordanalyserna visar att riktvärdet för MKM överskrids för tungmetaller, PAH och organiskt tenn i två av provpunkterna samt organiskt tenn i ytterligare en provpunkt. Inför granskningsskedet behöver kompletterande provtagningar för jord genomföras i de punkter där föroreningar har påvisats för att bedöma föroreningarnas utbredning.

Alla steg i processen ska stämmas av med tillsynsmyndigheten, miljöförvaltningen Göteborg stad. Det finns en planbestämmelse som säkerställer att förorenad mark åtgärdas innan byggnation vilket Länsstyrelsen anser är bra. Planbestämmelsen är dock något otydlig med avseende på om det är Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning eller mindre känslig markanvändning då detta inte är preciserat i planbestämmelsen. Förslag på ändring är:

”Startbesked för byggnation får inte ges förrän markförorening har avhjälppts till nivåer som medger känslig markanvändning.”

#### Sediment

Provtagningen visar att sedimenten innehåller mycket höga halter av metaller samt TBT och PAH. PAH förekommer i halter över FA. Sedimenten i småbåtshamnen har RK 2 (GKSS småbåtshamn har RK1 och varvsområdet har RK2). I planbeskrivningen har de föreslagit att kompletterande provtagning utförs i de specifika ytor där det är aktuellt att utföra arbeten, för att bedöma om det är aktuellt att utföra sanering av de ytor som omfattas av arbeten, samt att skyddsåtgärder tas fram i

samband med det. Länsstyrelsen anser dock att dessa utredningar måste genomföras innan detaljplanen kan bli antagen.

Planen syftar till att möjliggöra nya bostäder samt bryggor och båtplatser. DP och ändring av markanvändning och nyttjandet av området kan innebära att anläggandet av bryggor och kajer, samt ökat antal båtrörelser medför risk för att sediment grumlas upp och föroreningar sprids. Risk för föroreningsspridning beror på vattendjupet i området och hur djupt propellerrörelser från de båtar som förväntas angöra bryggorna påverkar sedimenten genom uppgrumling. Planhandlingen behöver kompletteras med en utredning av om planerad ändring av området innebär risk för spridning av förorenade sediment. Om det finns risk att förorenade sediment sprids bör åtgärder för att förhindra detta, beskrivas i planbeskrivningen.

Själva arbetena i vatten blir vattenverksamhet enligt kap 11 där hantering av förorenade sediment regleras, men inför planläggning måste risk för föroreningsspridning och behov av åtgärder utredas.

## **Hälsa och säkerhet, Risk för översvämning**

### Hav

I samband med att Göteborg stad tog fram sin nya ÖP tog de även fram ett planeringsdokument för kusten: *Planeringsnivåer för kustzonen-bilaga till antagandehandling dec 2021*

Länsstyrelsen lyfte följande i sitt granskningsyttrande kopplat till planeringsnivåer för kusten: *”För kustkommuner anser vi att kommuner i möjligaste mån ska använda planeringsnivån för zon 1 (faktablad Stigande vatten) för ny sammanhållen bebyggelse. För Göteborg/Torshammen är planeringsnivån enligt faktabladet +3,4. Detta ligger i linje med planeringsnivåer, som Göteborg stad föreslår för sammanhängande bebyggelse, inom 10 meter längst med kusten. Efter 10 meter sänker kommunen nivån med 0,5 m”.*

Vi anser fortsatt att det finns motiv till att sträva mot en planeringsnivå som tar höjd för osäkerheter som finns tillexempel i beräkningar och hur fort havsnivån förväntas stiga. Dessutom utgår beräkningar från år 2100 vilket börjar närma sig. Boverket lyfter i sin tillsynsvägledning: *Klimatet kommer fortsätta att förändras efter 2100 och de globala havsnivåerna förväntas fortsätta stiga. Vid planläggning av bebyggelse som förväntas bestå efter 2100 bör planbeskrivningen belysa eventuellt behov av ytterligare säkerhetsmarginal eller skyddsåtgärder, beroende på konsekvenserna av en översvämning.*

Vi anser att staden i detta ärende, som minst, måste utgå från sina egna planeringsnivåer som tagits fram för kustzonen vilket är +2,9 (för ny sammanhållen bebyggelse på längre avstånd än 10 meter från havet). Vi anser att ni även bör fundera på om ambitionen ska vara något högre med tanke på den direkta närheten (knappt 10 meter på vissa ställen), osäkerheter samt att perspektivet i aktuella planeringsnivåer är år 2100.

### Skyfall

I planbeskrivningen lyfts flera åtgärder kopplat till skyfall så som robust höjdsättning och tillförlitliga skyfallsvägar. Att marken har en viss luftning för att avleda vatten är en annan åtgärd. Några åtgärder kopplat till översvämning framgår som upplysning i planbeskrivningen men återfinns inte som upplysning på plankartan. Vi anser att kommunen måste se över vilka åtgärder som är ”ska krav” och som därmed måste säkerställas på plankartan eller på annat sätt. En viss marklutning är ett exempel på en åtgärd som vi anser går att säkerställa med en planbestämmelse.

Underjordiskt parkeringsgarage och riskbilden avseende översvämning måste belysas i handlingar. Krävs det åtgärder eller anpassningar för parkeringsgaraget? Finns behov av att säkerställa lägsta nivå för infart för att motverka att vatten rinner in?

### **Hälsa och säkerhet, Bergstabilitet**

Det behöver tydligare belysas vilka befintliga risker med hänsyn till bergstabilitet som förekommer i området. Risker som hotar befintlig bebyggelse och infrastruktur behöver vara åtgärdade innan plan antas.

Det ser i underlaget ut som att branta slänter i direkt anslutning till planområdets nordöstra del inte ingått i utredningen? I så fall behöver en komplettering ske med avseende på detta. Då dessa senare slänter ligger utanför plangränsen behöver rådgighet över marken beaktas vid behov av åtgärd eller restriktion.

Vad SGI kan se så överensstämmer inte utredningsområdet i PM Bergteknik med plankartans begränsningar. Plejelgatans nuvarande stabilitet behöver klargöras, dels med hänsyn till dess grundläggning i anslutning till planområdet, dels vilka åtgärder och planrestriktioner och bestämmelser som tillkomma för att säkerställa gatans framtida funktion och stabilitet.



SGI ser det som viktigt att besiktning av bergtekniskt sakkunnig sker efter avbaning, men innan bergschakt inleds, för att den schakt som eventuellt krävs utförs på ett sätt som kan minimera skadeverknin med hänsyn till påverkan på stabilitet och hydrogeologiska förhållanden för omgivande fastigheter och Pejlingsvägen. Kommunen behöver visa att det säkerställs att besiktningar, eventuella åtgärder och framtida underhåll genomförs. Se SGI's yttrande, daterat 2023-02-27.

## Råd enligt 2 kap. PBL

Enligt 5 kap. 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

## Förhållande till ÖP/FÖP

Detaljplanen strider mot översiktsplanen. Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet.

## Naturmiljö

Kommunen uppger att strandskyddet inte inträder inom planområdet. Länsstyrelsen delar den bedömningen. De naturvärden som noterats vid inventeringar i området föranleder inte heller några synpunkter från Länsstyrelsen sida.

## Trafik

Föreslagen exploatering förväntas ge en trafiksatsning på ca 130 resor per dygn. Idag genererar verksamheterna inom planområdet ca 128 resor per dygn. Bedömningen är att den trafik som alstras från de nya bostäderna kan hanteras inom befintligt trafiksystem utan svårigheter. Det framgår dock inte om befintliga vägar så som Pejlingsgatan, Rodergatan, Ängholmsgatan idag klarar av den trafiksatsning som finns.

## Gestaltad livsmiljö

Kommunen har i plankartan valt att reglera tillkommande byggnaders placering, byggnadsarea och höjd. Detta för att bebyggelsen ska upplevas som underordnad landskapet och anpassat till topografin samt säkerställa omgivande fastigheters möjlighet till viss utblick mot havet. Enbart radhus, parhus och kedjehus får tillkomma på platsen. Allmänhetens tillträde till kajpromenaden har säkerställts. Utifrån detta anser länsstyrelsen att kommunen har arbetat för att uppnå en god gestaltad livsmiljö. En nackdel är emellertid det nya bostadsområdets brist på grönska. Illustrationen visar möjlig lokalisering för lekplats och

grönainslag, men detta är inget som regleras i plankartan. Länsstyrelsen vill uppmuntra kommunen att i det fortsatta planarbetet utveckla regleringen av dessa viktiga inslag.

## Synpunkter enligt annan lagstiftning

### **Vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken**

Planerade bryggdäck och eventuell småbåtshamn inom planområdet kan inte säkerställas inom planarbetet. Detta är en separat prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken och kan, beroende på dess storlek hanteras genom en anmälan hos Länsstyrelsen eller genom en tillståndsprövning hos mark- och miljödomstolen. Detta kan även gälla andra arbeten som behöver utföras i vattenområdet.

Vid pålning och anläggande av byggnader med djup grundläggning kan bortledning av grundvatten under anläggningsskedet och/eller driftskedet bli aktuellt. Länsstyrelsen upplyser därför staden om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap Miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsens vattenvårdsavdelning. Det är verksamhetsutövarens ansvar att göra denna bedömning.

Åtgärder som utförs för att skydda mot vatten med avsikt att varaktigt öka en fastighets lämplighet för till exempel bebyggelse kan innebära markavvattning enligt 11 kap. miljöbalken. Att anlägga en vall eller annan anläggning i eller vid vattenområde som skydd mot vatten kan därför innebära markavvattning. Frågan att utreda om det krävs åtgärder som innebär markavvattning och vilka fastigheter som är berörda ska prioriteras i det fortsatta planarbetet och beskrivas i planhandlingen. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens och tillstånd från Länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstolen.

Själva arbetena i vatten blir vattenverksamhet enligt kap 11 där hantering av förorenade sediment regleras, men inför planläggning måste risk för förorenings spridning och behov av åtgärder utredas.

### **Kulturmiljölagen**

Planområdet berörs inte av några fornlämningar.

## Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen bedömer dock att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Detta behöver utredas vidare. Länsstyrelsen anser att det med gällande underlag inte går att utesluta att planen skulle kunna innebära betydande miljöpåverkan med avseende på MKN Vatten. Dagvattenhanteringen kommer i det fortsatta planarbetet att vara avgörande för om MKN Vatten påverkas eller inte.

## De som medverkat i beslutet

Företrädare för Miljöskydd-, Naturvård-, Vatten samt Samhällsavdelningen har bidragit till beredningen av detta yttrande. Beslutet har fattats av planhandläggare Johanna Severinsson

## Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2023-02-27  
Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2023-02-21

## Kopia (utan bilaga) till:

SGI, Björn Dehlbom  
Trafikverket, Martin Ingvert

Länsstyrelsen/  
Naturavdelningen, John Thorbäck  
Miljöskyddsavdelningen, Jonas Henriksson, Jenny Mossdal  
Samhällsavdelningen, Kulturmiljöenheten, Lena Emanuelsson, Andreas Åman  
Samhällsavdelningen, enheten för samhällsskydd och beredskap, Rebecka Thorwaldsdotter  
Vattenavdelningen, Josefin Dannerstedt  
Funktionschef Plan och bygg