



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Granskningsutlåtande

BN Datum: 2017-12-19  
Diarienummer: 0918/06  
Aktbeteckning: 2-5443

Linnéa Finskud

Telefon: 031-368 19 29

E-post: [fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se](mailto:fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se)

### Detaljplan för Bostäder vid Hovåsterrassen inom stadsdelen Askim i Göteborg

---

## Granskningsutlåtande

### Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 26 september 2017 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 11 oktober 2017 till 1 november 2017.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteket i Askim under tiden 11 oktober 2017 till 1 november 2017. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: [www.goteborg.se/planochbyggprojekt](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt).

### Sammanfattning

#### Synpunkter

De inkomna yttrandena berör i huvudsak att:

- exploateringen är allt för omfattande och dåligt anpassad till befintlig miljö. Lägre byggnader förordas. (sakägare och övriga)
- trafiksituationen förvärras så att väg till skola mm får sämre säkerhet och att befintliga byggnader kan få problem med utfarten till Skalldalsvägen. (sakägare och övriga)
- påverkan på väg 158 ska beskrivas tydligare. (länsstyrelsen och trafikverket)
- bullerförordningen ska följas. (trafikverket)
- möjligheten att bygga en ny tillfart till Hovås 3:345 inte är lämplig eftersom den innebär att naturområdet minskas och delas. Vidare befaras miljön och säkerheten för fotgängarna försämrats påtagligt. (park- och naturförvaltningen)

## Kompletteringar och revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att plankartan har kompletterats med upplysningar om utformning av förbindelsepunkt vid självfall samt utformning av dagvattensystem.

Illustrationen har kompletterats med några detaljer från trafikförslaget.

Planbeskrivningen har kompletterats, justerats och förtydligats i huvudsak i avsnitten om geotekniska förutsättningar, trafik samt dagvatten. Planbeskrivningen har även kompletterats avseende hur förslaget förhåller sig till stadens Översiktsplan och strategiska dokument. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning/utställning

## Bedömning

Genom de gjorda kompletteringarna och ändringarna bedömer kontoret att den förväntade trafikökningen har redogjorts för och att planen säkerställer att bullerförordningen ska följas.

Tillfarten till Hovås 3:345 bedöms som en rimlig avvägning mellan de allmänna intressena av en säker gångväg och allmän plats natur och möjligheten att få till en väg för en enskild för att öka tillgängligheten.

I samband med genomförandet av planen kommer ett antal åtgärder göras för att trafikmiljön inte ska försämrats på grund av den tillkommande bebyggelsen. En del av dem ingår i planförslaget. Men trafikförslaget innehåller även en del åtgärder utanför planområdet. Tack vara dessa åtgärder bedöms utbyggnad enligt planförslaget inte orsaka de trafikproblem som de närboende pekat på.

## Kvarstående erinringar

Kvarstående erinringar finns från boende i området gällande byggnadernas storlek, utformning och placering som de anser ha bristande anpassning till omkringliggande bostäder och landskap.

## Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret. Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som "fastighetsägare" eller "boende" för att möjliggöra att utlåtandet publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

## Kommunala nämnder och bolag m.fl.

### 1. Fastighetsnämnden

Tillstyrker det upprättade förslaget till detaljplan.

### 2. Kretslopp och vatten

Anser att det föreligger ett behov av följande förändringar av plankartan samt planbeskrivningen.

*Plankartan kompletteras med:*

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

- Göteborg stads fördröjningskrav för dagvatten ska uppfyllas innan anslutning till allmänt ledningsnät. Krav vad gäller avskiljning av föroreningar i dagvattnet ska vara uppfyllt.

*Planbeskrivningen kompletteras/tas bort:*

Ett antal redaktionella förändringar föreslås främst gällande styckena under Teknisk försörjning och Kommunens investeringsekonomi.

Utöver ovanstående ändringar ser Kretslopp och vatten ett behov av att planbeskrivningen kompletteras under rubriken *Avfall* med de mått som behövs för en backvändning.

Påpekar att vid eventuella förändringar av Skalldalsvägen ska hämtning av avfall från återvinningsstationen och detaljplanens kommande bostäder tas med i beräkningen så som framfördes i samrådsskedet. Beroende på var bostädernas avfall ska hämtas så kan det bli aktuellt att behöva bredda vägen något i det läget.

Utöver ovanstående ger kretslopp och vatten information riktad till exploatör avseende avfallshantering.

#### **Kommentar:**

Plankartan har kompletterats med upplysningar enligt yttrande. De redaktionella ändringar som föreslås av planbeskrivningen under rubriken *Teknisk försörjning* har i huvudsak genomförts. Avseende föreslagna förändringar under rubriken *Kommunens investeringsekonomi* så har planbeskrivningen inte ändrats då planens ekonomiska konsekvenser bör framgå.

Vägens bredd bedöms som tillräcklig för att rymma både fordon som stannar vid återvinningsstationen och i anslutning till avfallshantering för tillkommande bebyggelse. Frågan studeras vidare i projekteringsskedet.

Information avseende avfallshantering delges exploatör.

### **3. Miljöförvaltningen**

Miljöförvaltningen tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att följande synpunkter beaktas.

Menar att det behövs en komplettering av planhandlingarna hur förslaget förhåller sig till Stadens utbyggnads-, trafik- och grönstrategier då planen innebär exploatering av naturmark och inte är i linje med ÖP. Dessutom är tillgången till kollektivtrafik bristande och planområdet riskerar att få ett relativt stort bilberoende. Det saknas en beskrivning av vad den ökade biltrafiken kan leda till för påverkan på miljömålen (framförallt *Begränsad klimatpåverkan* och *God bebyggd miljö*).

Påpekar att det i planhandlingen konstateras att intresset av bebyggelsen väger tyngre än att bevara naturområdet och är inte eniga i bedömningen att avvikelser ifrån ÖP inte bedöms innebära negativa konsekvenser för de utpekade värdena. Anser att det behövs en närmare motivering kring vilka intressen som vägs mot varandra.

Avseende dagvattenhantering påpekar Miljöförvaltningen att utredningen inte redovisar reningsslag utan enbart fördröjning för den allmänna platsmark som finns på Skalldalsvägen. Påpekar att dagvatten från bilvägar tillhör Medelbelastad yta enligt Reningskrav för dagvatten. Om bilvägen ingår i beräkningarna för kvartersmarken behövs ett förtydligande

kring det i planen. Annars behöver dagvattenutredningen eventuellt revideras eller det på annat sätt framgå att dagvatten från vägen ska renas.

Resultatet i bilaga 2 av dagvattenutredningen, *Förslag på systemlösning*, bör framgå tydligare i planbeskrivningen för att det ska bli tydligt i den kommande byggnationen hur stora ytor som behöver avsättas för dagvattenhanteringen.

#### **Kommentar:**

Planbeskrivningen har kompletterats avseende hur förslaget förhåller sig till stadens Översiktsplan och strategiska dokument under rubriken *Övervägningar och konsekvenser* och *Avvikelse från översiktsplanen*. Planbeskrivningen har även kompletterats något under *Miljömål* avseende påverkan på dessa.

Det finns en risk att de boende blir relativt bilberoende då bland annat både offentlig och kommersiell service ligger mellan 1,5 – 3 km från planområdet. Tillgängligheten till kollektivtrafik bedöms dock som godtagbar.

Den privatägda fastigheten är i dagsläget inte planlagd och är i nuläget bebyggd med ett enbostadshus. Detaljplanen säkerställer att den befintliga gångbanan och en del av naturmarken som har bedömts ha påtagligt naturvärde och som innehåller ett antal skyddsvärda träd planläggs som allmän plats, natur.

Avseende rening av dagvatten ifrån allmänplats, gata har frågan stämts av med Kretslopp och vatten. Då recipienten Hovåsbäcken bedöms som en mindre känslig recipient bedöms en enklare rening med brunnsfilter eller ett väl dimensionerat sandfång vara tillräckligt. Kretslopp och vatten bedömer att dagvattenutredningen inte behöver kompletteras utan de bevakar frågan i projekterings- och byggskede. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken *Teknisk försörjning*.

För att förtydliga hur stora ytor som behöver avsättas för dagvattenhanteringen har planbeskrivningen kompletterats med utdrag ifrån dagvattenutredningen.

#### **4. Park- och naturförvaltningen**

Påpekar att förvaltningen får ökade driftskostnader för den mark (allmän plats/natur) som överförs till park- och naturnämnden. Park- och naturförvaltningen beräknar en investeringskostnad till 150 tkr och driftskostnaden till 20 tkr. Vid genomförandet av planen ska en ny kalkyl tas fram.

Exploateringen kan komma att ha en negativ inverkan på målet Ett rikt växt- och djurliv då det aktuella planområdet har en viss sammanbindande funktion på landskapsnivå genom att länka samman Sandsjöbackaområdet och grönområdena vid Göteborgs Golfklubb ut mot havet. I naturvärdesinventeringen konstaterades att bebyggelse och väg 158 redan idag är en betydande barriär för spridning i öst-västlig riktning och att det aktuella planområdets betydelse som spridningskorridor därför bedöms som relativt liten.

Avseende den tillfart till som möjliggörs för enbostadshuset över gångvägen i den norra delen av planområdet menar Park- och naturförvaltningen att den bör undvikas. Biltrafik över gångstråket, som bland annat används som skolväg, försämrar miljön och säkerheten påtagligt för fotgängarna. Terrängen medför dessutom att det är svårt att bygga säkra lösningar med god sikt. Idag är det naturmiljö där anslutningen ska byggas vilket innebär att natur kommer att behöva tas bort för att bygga vägen. Om den ska genomföras behöver lösningen i plankartan och planbestämmelserna ses över i samråd med park- och naturförvaltningen med avseende på allmänhetens tillträde och driftkonsekvenser.

Påpekar att byggnationen ska vara möjlig att genomföra utan att behöva inkräkta på angränsande allmän plats/natur. Sedan samrådet har området för naturmark breddats men det är fortfarande trångt vilket medför att det kan bli svårt att genomföra bebyggelsen

utan att skada angränsande vegetation. Till exempel kan rotsystem till träd på allmänplats komma att skäras av vilket medför förändrade växtbetingelser för träden. Framöver då planen är genomförd och har gått över i ett driftskede, kan det också komma starka önskemål från boende i de nya husen om att ta bort vegetation. Det behöver framgå i exploateringsavtalet att arbetsområdet för byggnationen ska hållas inom kvartermarken och att park- och naturförvaltningen ska kallas till startmöte med mera som kan behövas för att få ett bra genomförande.

**Kommentar:**

Tillfarten till enbostadshuset i norr har stämts av med Park- och naturförvaltningen efter granskningen och vid ett tidigare platsbesök. Tillfarten bedöms som en rimlig avvägning mellan de allmänna intressena och möjligheten att få till en väg för en enskild för att öka tillgängligheten. Säkerhetshöjande åtgärder för att minska riskerna för fotgängare bör studeras vid projektering.

Exploateringsavtalet reglerar att exploitör ansvarar för att i samråd med kommunen, genom park- och naturförvaltningen, uppföra tillfälliga skyddsåtgärder under byggtiden för att förhindra åverkan på naturmarken. Avseende de träd som står inom allmänplats/natur mellan gångvägen och kvartermarken i den nordöstra delen av planområdet bedöms de behöva fällas vid byggnation vilket även kan gynna kvarvarande träd. Frågan har stämts av med Park- och naturförvaltningen.

## 5. Räddningstjänsten

Har inget att erinra mot förslaget under förutsättning att följande beaktas:

Har tidigare yttrats sig angående långa avstånd till brandvattenpost och att utbyggnaden ska utformas enligt VAV P83.

Det nya bostadsområdet ligger i ett brant sluttande område och därmed behöver körväg uppfylla räddningstjänstens krav på högsta längd lutning och kurvutformning för att åtkomst med våra fordon ska garanteras, för detaljerade krav se Råd och anvisning nr 110: "Räddningstjänstens insatstid och förmåga" som nås via [www.rsgbg.se](http://www.rsgbg.se).

Den begränsade tillgängligheten runt huskropparna kommer även påverka räddningstjänstens möjlighet att bistå vid utrymning och detta måste beaktas i det fortsatta arbetet och vid val av utrymningsstrategi.

**Kommentar:**

Brandvattenpost finns inom 75 meter ifrån planområdet men ny brandvattenpost behöver uppföras inom planområdet. Informationen förs in i planbeskrivningen samt delges exploitör.

Inför samråd togs ett PM fram (Fast Engineering, 2015-12-22) som beskriver framkomligheten för Räddningstjänsten enligt skissförslag och utförandet bedömdes som godtagbart. Bedömningen har stämts av med Räddningstjänsten. Åtkomsten för Räddningstjänsten har enligt skissförslaget lösts med en vändyta som delvis ligger under det nedersta bjälklaget och husen har därför en förhöjd bottenvåning. Detaljplanen har dock utformats flexibel för att möjliggöra så bra anpassning som möjligt till platsens faktiska förutsättningar i samband med byggnation. Krav på körväg och längd lutning för att säkerställa Räddningstjänstens åtkomst ska säkerställas i bygglovsskedet.

## 6. Stadsdelsnämnden i Askim - Frölunda - Högsbo

Stadsdelsnämnden tillstyrker detaljplanen för bostäder vid Hovåsterassen och översänder förvaltningens tjänsteutlåtande till Byggnadsnämnden som sitt eget yttrande.

Stadsdelsförvaltningen bedömer att stadsbyggnadskontoret, i granskningshandlingen, tagit hänsyn till förvaltningens tidigare synpunkter i rimlig mån.

## **7. Trafikkontoret**

Trafikkontoret har deltagit i planarbetet och har inget att erinra mot det framtagna detaljplaneförslaget.

Kostnaden för den nya gångbanan inom planområdet enligt framtaget förslag uppgår till närmare 1,4 miljoner kronor där exploitören står för kostnaderna.

Framtida kostnader för Trafikkontoret beträffande underhåll, drift och belysning beräknas uppgå till drygt 20 000 kronor per år.

## **8. Lantmäterimyndigheten**

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter på förslaget.

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

### **9. Länsstyrelsen**

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

Synpunkter från samrådsskedet avseende riksintresse för kommunikation och påverkan på väg 158 kvarstår. I övrigt har Länsstyrelsens synpunkter från samrådet tillgodosetts på ett acceptabelt sätt.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts, se bilaga 2.

#### ***Kommentar:***

Avseende påverkan på väg 158, se svar till Trafikverket under punkt 11.

### **10. Statens geotekniska institut**

I ett yttrande under samrådsskedet, daterat 2016-12-05, uppmärksammade SGI att rekommendationerna i den utförda bergbesiktningen, avseende säkring och hantering av lösa block, inte var införda i plankartan eller planbeskrivning. SGI noterar att rekommendationerna nu finns i planbeskrivningen men ställer frågan om åtgärderna, utan att vara införda i plankartan, är tillräckligt säkerställda i planen.

SGI noterar att planbeskrivningens text avseende bergstekniska åtgärder (s.21) är otydlig och rekommenderar att texten ses över.

I övrigt har SGI inget att tillägga till tidigare remissvar.

#### ***Kommentar:***

Kommunen bedömer att rekommendationerna avseende bergstekniska åtgärder är tillräckligt säkerställda i planen genom att de finns angivna i planbeskrivningen. Frågan bevakas i bygglovsskedet.

Texten i planbeskrivningen avseende bergstekniska åtgärder har setts över och justerats.

### **11. Trafikverket**

Trafikverket noterar att Staden hänvisar till stadens parkeringspolicy som grund för beräkningen av antalet parkeringsplatser, liksom att avsteg från denna kommer inte att göras. I planbeskrivningen anges det att den tillkommande byggnationen beräknas generera cirka 500 fordonsrörelser per dag. Trafikverket har i tidigare samrådsskede efterfrågat att Staden ska redovisa hur denna trafikalstring kommer påverka väg 158, men kan fortfarande inte se att Staden har beaktat frågan. Trafikverket betonar åter att väg 158 är redan idag ett hårt trafikerat pendlingsstråk med problematik i form av kö, trängsel och bristande kapacitet i rusningstrafik. Problemen uppstår framför allt i eftermiddagstrafik i

södergående riktning från Göteborg. Trafikverket finner det troligt att den största delen av de tillkommande fordonsrörelser som planen medger kommer att angöra väg 158 vid Hovåsmotet och därmed bidra till ytterligare trafikbelastning på vägen.

Hovåsmotet planeras att byggas ut inom kort och Trafikverket ser därmed att kapaciteten vid motet kommer att förbättras på sikt. Trafikverket vill dock framhålla att eventuella problem och åtgärder som påkallas på motet som en konsekvens av detaljplanen, ska utredas, projekteras och finansieras av Staden i samråd med Trafikverket som beslutar i frågorna.

Trafikverket noterar att planområdet är i ett bullerutsatt läge. Trots detta gör Staden bedömningen att området är lämpligt för bostäder. Stadens ställningstagande grundas dels på förändringen av riktvärdena i Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216) och dels på ett förslag om anpassning av byggnadsutformningen för att minska utsattheten för berörda bostäder. Säkerställandet av att gällande riktvärden uppfylls sker i senare bygglovsskede. Trafikverket anser att bullerförordningen bör följas. Om Trafikverket drabbas av kostnader till följd av kommunens planering eller bristande uppföljning av planering och bygglovsgivning kommer Trafikverket överväga att ställa skadeståndsanspråk på Staden.

I övrigt noterar Trafikverket att Staden har beaktat Trafikverkets synpunkt gällande kontakt med projekt för koordinering, samt att exploitören informeras om detta.

Trafikverket vill åter poängtera att eventuella åtgärder som påkallas på det allmänna transportnätet som en konsekvens av Stadens planering, ska utredas, projekteras och finansieras av Staden.

**Kommentar:**

Staden delar Trafikverkets bedömning att en stor del av trafiken beräknas använda väg 158 för att nå målpunkter längre bort och 30-50 fordon beräknas belasta väg 158 i form av arbetsresor under maxtimmen. För att nå lokala mål som skola, Askims Torg, Sisjön m fl. kan Gamla Särövägen komma att användas. För att komma söderut bedöms vägen över Hovåsmotet till Klåvavägen användas. Tillkommande trafikmängd kan komma att bidra, om än i liten utsträckning till att effektiviteten på trafikflödet påverkas negativt.

Staden försöker på många sätt underlätta för att transporter med kollektivtrafik, cykel eller gångtrafik så att biltrafiken ska minska. Det är stadens *Parkeringspolicy* och *Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov, 2011* som än så länge används som underlag att säkerställa parkeringsbehovet. Dessa innebär att detaljplanen skall medge att ett visst antal parkeringsplatser byggs ut. Vid bygglov kan antalet parkeringsplatser komma att ändras beroende på hur många lägenheter som byggs, och om den som bygger kan visa på alternativa lösningar för att minska antalet parkeringsplatser. I denna plan förutsätts utbyggnaden av parkeringarna ske i samband med att bostäderna byggs. Det kommer bli mycket svårt att komplettera med parkeringar i efterhand på grund av topografin. Om de boende äger en bil är det en fördel att den kan stå parkerad och inte behöver användas. Staden tycker därför att det är lämpligt att följa de planeringsunderlag som finns.

Underlaget för kollektivtrafik ökar något genom exploateringen. Kan nya hållplatser för kollektivtrafik åstadkommas i samband med planerad ombyggnation av Hovåsmotet är det positivt för tillgängligheten till kollektivtrafik.

Med anledning av den föreslagna exploateringen har Staden tagit fram ett trafikförslag som bland annat innehåller en breddning av gångbanan, en ny refug och förbättring av övergångsstället på Skalldalsvägen. Vissa åtgärder sträcker sig utanför planområdet. (Se även kommentar till yttrande 13). Staden bedömer inte att den tillkommande trafiken

föranleder förändringar av Hovåsmotet. Illustrationen kompletteras med några detaljer från trafikförslaget.

Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken *Trafik och parkering*.

Staden anser att bullerförordningen ska följas och det ska påvisas i bygglovsskedet att exploateringen klarar gällande riktlinjer för buller. Plankartan har bestämmelser kring störningsskydd för att säkerställa att bullerförordningen gäller även efter planläggning.

## 12. Ellevio

Anser att deras tidigare synpunkt har beaktats enligt samrådsredogörelsen och har för övrigt inget att erinra mot det upprättade förslaget.

## Sakägare

### 13. Fastighetsägare Hovås 2:111, Skalldalsvägen 12

Tycker inte att inlämnade synpunkter beträffande höjden på byggnaderna har beaktats. Anser inte att höjdsättningen är anpassad till topografin eftersom husens takåsar ligger på samma höjd över havet som berget bakom.

Tycker fortfarande att husen bör begränsas till två- eller trevåningshus. Menar att bullerutredningen styrker resonemanget i deras tidigare inlägga att hus 1-4 skulle ge en effektivare bullerskyddande effekt för bakomliggande hus, om dessa vore lägre.

Vill återigen peka på den lyckade byggnationen av 2- och 3-våningshus vid Klåvavägen, på Hovåsbodens förra placering. Den ursprungliga planen var 6-våningshus, vilket överklagades av kringboende. Dessutom torde folks ev. behov att bo i höghus täckas med råge av höghusklustret i Nya Hovås. Med hänsyn till senare tids diskussion om en hotande bostadsbubbla och nedgång i försäljning av bostadsrätter borde antalet lägenheter i planområdet också kunna minskas.

Fastighetsägarna lyfter även synpunkter som länsstyrelsen och trafikverket framförde under samrådet.

Tycker att bussförbindelserna försämrats sedan buss 58 ersattes av buss 82. Lämnar förslag på hur kollektivtrafiken i närområdet kan förbättras genom en ny busslinje med tätare avgångar.

Enligt Planbeskrivningen avses Skalldalsvägens trottoar breddas till 2,25 m utmed planområdet och en bit söderut. Däremot föreslås ingen åtgärd för gångbanan norrut (1 m bred), vilken leder till busshållplatser, skola, kyrka, badhus m.m. Stadsbyggnadskontorets kommentar: "För att ta sig till busshållplatsen utmed Säröleden med hjälp av cykel innebär att man även i fortsättningen kommer att cykla i blandtrafik på Skalldalsvägen." Dvs. barnen skall cykla på den relativt smala körbanan, ofta med vattensamlingar för övrigt. Där kommer absolut trafiken att öka när 158:ans avfart söderifrån byggs.

Detta rimmar illa med uttalandet i Göteborgs Stad, Planhandling, Överväganden och konsekvenser, sid. 30 under rubriken Vardagsliv kan man bl.a. läsa "Det finns i närområdet ett behov av stråk som upplevs som trygga och säkra och övergångar som bidrar till barns skolvägar kan ske utan konflikter med trafik, även stråk till hållplatser för kollektivtrafik måste upplevas som säkra. Utmed Skalldalsvägen planeras gångbanan breddas för att öka framkomligheten."

Fastighetsägaren tror att problem med framkomligheten vid återvinningsstationen inte minskas när körbanan minskas med 1,25 m.

Hade förväntat en objektiv sammanställning och presentation av inkomna synpunkter och utredningar i planhandlingarna. Istället liknar detta en propagandistisk partsinlägga



från entreprenören. Det skall bli så ljusst och trevligt, främja modeordet för dagen integration - hur då? Vidare nämns ordet "trygg" i olika konstellationer på inte mindre än åtta ställen.

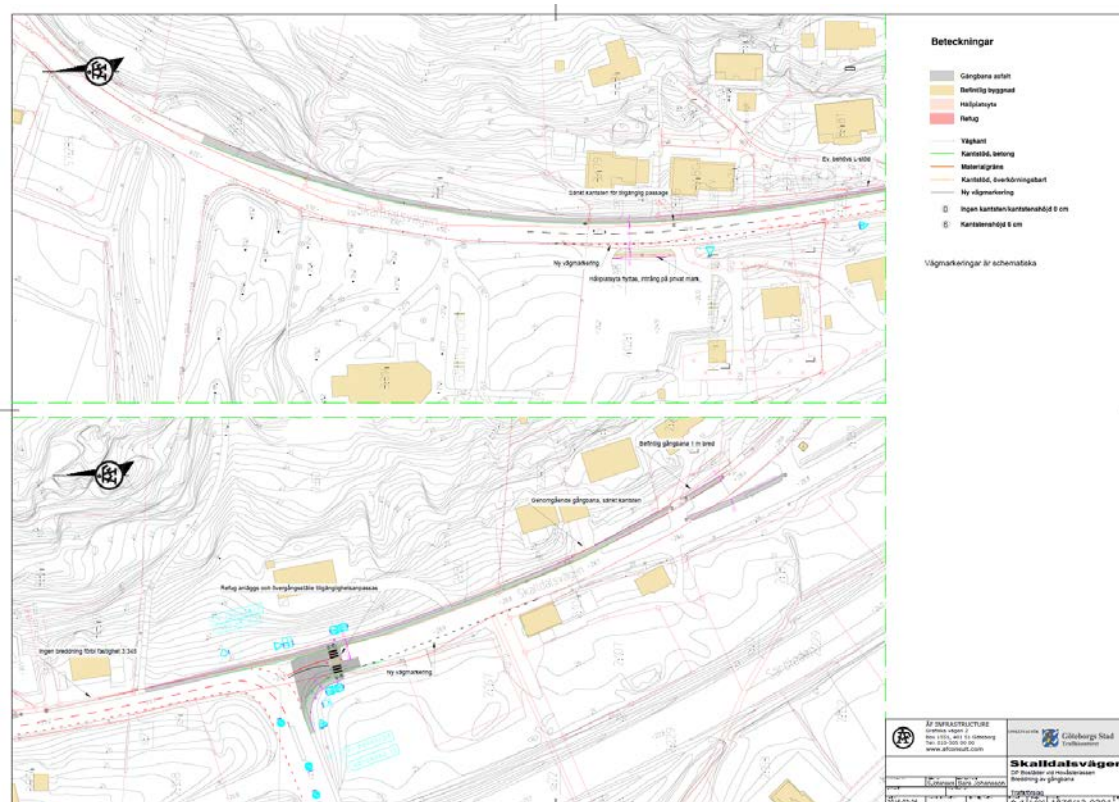
### **Kommentar:**

Byggnaderna utmed Skaldalsvägen är de som bedöms ha störst betydelse för hur området uppfattas när man rör sig i området och för anpassningen till befintlig bebyggelse. Genom sina föreslagna tre våningar stämmer de väl överens med den skala som efterfrågas av många närboende. Byggnaderna som ligger längre in på tomten är högre. Den tillåtna nockhöjden ändras när marknivån stiger och anpassas på så sätt till den topografi som råder inom fastigheten. Eftersom byggnaderna kommer få suterrängvåningar blir de 6-7 våningar på ena sidan och lägre på andra sidan. De avviker i storlek och skala från annan bebyggelse i närheten och kommer att innebära ett nytt inslag i landskapsbilden. Bebyggelsen har stöd i topografin och bergets högsta punkt. Byggnadernas läge och avståndet till omgivande bebyggelse gör att de inte bedöms medföra några betydande olägenheter.

För att utveckla stadsdelen som domineras av småhus och radhusbebyggelse och kunna erbjuda större variation bedöms flerbostadshus vara ett bra komplement. Det gör att bostäder för en större variation av människor i olika skeden av livet kan erbjudas. Även om många nya bostäder och lägenheter planeras i närområdet bedöms efterfrågan på bostäder vara fortsatt stor under flera år framöver. Det allmänna intresset att kunna möjliggöra så många bostäder som möjligt inom planområdet har därför bedömts ha stor betydelse.

Synpunkterna från länsstyrelsen och trafikverket bemöttes i samrådsredogörelsen.

Förslaget om förbättringar av kollektivtrafiken är inte en planfråga. Men synpunkterna har vidarebefordrats till trafikkontoret.



*Illustration över trafikförslaget som innehåller förbättringar även utanför planområdet.*

I samband med planarbetet har trafikkontoret låtit ta fram ett trafikförslag för breddning av gångbana. Delar av trafikförslaget ingår i planförslaget men trafikförslaget omfattar en längre sträcka - från Lilla Hovåsvägen i söder till Gärdesvägen i norr. Gångbanan föreslås breddas längs hela sträckan utom framför Hovås 3:345 och Hovås 3:349. Vid anslutningen till Hovåsmotet föreslås en ny refug och att övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Den befintliga trafiksituationen framförallt för gående kommer alltså att kunna förbättras något.

Beträffande vägbredden vid återvinningsstationen se kommentar till yttrande 2.

I planhandlingarna beskrivs hur bra ett förslag kan bli – men även vilka konsekvenser det medför. Där beskrivs hur förslaget förhåller sig till viktiga frågor enligt Plan- och bygglagen, annan lagstiftning, kommunala mål mm och ett antal olika intressen redovisas. Från stadens sida ställs krav på redovisning av hur förslaget kan påverka sociala frågor som tex integration och trygghet.

Avseende buller se kommentar till yttrande 11.

#### **14. Fastighetsägare, Hovås 2:232, Skalldalsvägen 10**

Har inget emot att det blir bostäder på granntomten, Hovås 2:60, men hoppas att stadsbyggnadskontoret gjort rätt bedömning på höjden av husen. Undrar hur området mellan egna tomten och de nya husen blir.

##### ***Kommentar:***

Angående byggnadernas höjd se kommentar till yttrande 13.

Marken mellan Hovås 2:232 och den mark som får bebyggas på Hovås 2:60 planläggs som kvartersmark (tomtmark) men är ”punktprickad” vilket innebär att byggnad inte får uppföras.

Eventuellt skulle en fastighetsreglering kunna göras för att justera gränserna mellan de två fastigheterna så att de tomtanläggningar som idag verkar ligga inne på Hovås 2:60 istället kommer att tillhöra Hovås 2:232.

#### **15. Fastighetsägare, Hovås 3:349, Skalldalsvägen 6**

Anser att den detaljplan som tagits fram för Hovåsterrassen skiljer sig markant ifrån övrig bebyggelse i området som består av villa- kedje- eller radhus med ett eller två plan. Menar att det är oacceptabelt ett bygga hus bestående av 6-7 våningar i ett sådant område om man beaktar nuvarande miljö och omkringliggande byggnader och bostäder. Nybyggnation måste harmonisera med omgivningen. Skriver att de som bor i området har gjort ett medvetet val av bostad och att bo i ett område utan höghus. Motsätter sig den höga exploateringen och önskar istället att ett förslag som harmonierar med omgivningen tas fram där möjligheten att bygga i samklang med natur och omgivning tas tillvara istället för att tvinga in ett koncept som avviker så markant.

Hänvisar till att bebyggelsen enligt Plan- och bygglagen skall harmoniera med omgivningen och efterfrågar att utbyggnaden sker under kontrollerade former med en våningshöjd av maximalt två våningar.

Befarar att trafiksituationen kommer att bli kaotisk i området om 70 – 100 nya lägenheter byggs och undrar om det finns någon som helst samordning med Trafikverket. Redan idag är trafiken kring Gamla Särövägen ett stort problem. De är sju fastigheter som har gemensam utfart till Skalldalsvägen-Gamla Särövägen och vid rusningstid morgon och eftermiddag har de svårt att komma ut på vägen.

Hovåsskolan är en av Göteborgs största kommunala grundskolor. Morgon och eftermiddag är trafiken väldigt intensiv. De skolbarn som går eller cyklar till skolan lever farligt

för både vägen och trottoaren är väldigt smala. Det saknas övergångsställe vid Askims kyrka och ofta är hastigheten långt över det tillåtna 50 km/h på denna vägsträcka.

Den planerade avfarten från 158:an kommer inte att minska det trafikflödet. Utbyggnaden av Sisjöns industri- och handelsområde pågår och har redan bidragit till ökad trafik. Vill att detaljplanen även tar med trafiksituationen då den i högsta grad kommer att påverka det tilltänkta boendet.

**Kommentar:**

För synpunkter avseende exploaterings omfattning, anpassning och höjd se kommentar till yttrande 13.

För synpunkter avseende trafiksituationen se kommentar till yttrande 13 samt 11.

**16. Fastighetsägare Hovås 3:354, Skalldalsvägen 7**

Familjen med två vuxna och två barn är mycket negativa till förslaget och sammanfattar sina synpunkter i följande punkter:

Området är redan i nuläget kraftigt utsatt av buller, där kommunen och trafikverket gjort lite eller ingenting alls för att sänka bullernivåerna för oss som redan bor i området. Det sker idag en omfattande exploatering av Nya Hovås, vilket ytterligare kommer belasta väg 158 med fler bilar och därmed mer buller. Detta förslag med 70-100 lägenheter kommer både belasta väg 158 mer, men framförallt Skalldalsvägen som redan idag är hårt belastad. Önskar att kommunen och trafikverket gör något åt bullret från väg 158. Deras förslag är att vägen förses med tak från Hovåsmotet och åtminstone förbi kyrkan vilket effektivt skulle hålla bullret instängt och belasta endast dem som kör på vägen. Kostnaden borde knappast bli särskilt mycket högre än bullerplank som dessutom inte fungerar.

Anser att de över 30 m höga byggnaderna som föreslås kommer avvika mot idag befintliga byggnader och bli ett mycket fult inslag i landskapsbilden. Förslaget innebär en kraftig förtätning av byggnader i området vilket de är negativa till. Om kommunen väljer att gå vidare med förslaget trots protester, så är deras förslag att husen som byggs blir betydligt lägre.

Om kommunen motiverar bygget med att fler socialgrupper i samhället ska kunna flytta till Hovås/Askim, så finns det gott om mark som passar bättre och som inte leder till ovan nämnda förtätning.

Om kommunen väljer att gå vidare med förslaget vill vi bli försäkrade om att marken som beteckningen 2:168 inte påverkas av förslaget. Den utgör idag en oas och mycket trevlig trädkuliss för oss som ligger inklämda mellan två bullrande vägar.

**Kommentar:**

Trafikbuller har varit en stor fråga vid planering under flera år. Regelverket, som gäller ny bebyggelse, har ändrats under senare år. I planarbetet utreds vilka bullervärden som ny bebyggelse utsätts för. Planförslaget innehåller endast bestämmelser för de nya byggnaderna inom planområdet.

Befintligt buller är inte en fråga kopplad till denna detaljplan och kommer inte att lösas inom ramen för detta arbete. För befintliga byggnader ställs inte samma krav på bullervärden som för nya. Den som rättsligt ansvarar för bullerfrågan är den som orsakar den men i detta fall avses då de som äger vägen, dvs. Trafikverket. Eventuella klagomål på bullersituationen framförs i normala fall till miljöförvaltningen som kan göra tillsyn kring frågor som regleras i miljöbalken.

Byggnaderna föreslås bli ca 6-7 våningar höga. Eftersom tomten är kuperad kommer några av våningarna att utgöras av suterrängvåningar. Antalet våningar som uppfattas beror på vilken sida av byggnaderna som avses. På den sida byggnaden har 7 våningar kommer den att bli ca 21-22 meter hög från entrénivån vid byggnaden. Se även kommentar till yttrande 13.

Sedan många år tillbaka arbetar staden med att komplettera befintliga bostadsområden med bostadsformer som inte finns representerade i området för att skapa en större blandning, få ett robustare samhälle och minska segregationen. Komplettering av bostadsbeståndet pågår på många ställen i hela staden.

Fastigheten Hovås 2:168 påverkas inte av detta planförslag.

## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

### **17. Hyresgästföreningen, Frölundaföreningen**

Påpekar att planbeskrivningen beskriver att Hovås till största del består av villor och övrig form av äganderätt samt att målet anges vara att öka integrationen.

Frågar om kommunen kommer att planera för hyresrätter för att stävja segregationen som råder i Hovås samt om dessa ha rimliga hyror för de studenter, äldre och människor som inte har samma utbildning och köpkraft som övriga demografin i Hovås? Anser att det är viktigt att bryta segregationen och efterfrågar reella planbeskrivningar som inte bara bemöter de allmänt kända problemen utan även presenterar konkreta lösningar.

#### ***Kommentar:***

Inom ramen för en detaljplan kan inte upplåtelseformen regleras enligt Plan- och bygglagen. Den aktuella fastigheten är privatägd vilket innebär att det staden kan göra för att öka variationen av bostadsformer inom området är att utforma en detaljplan som medger flerbostadshus. Staden bedömer att förutsättningarna för en mer blandad befolkning ökar när det blir en större variation på bostadstyper. Att möjliggöra för flerbostadshus istället för villor bedöms därför vara positivt.

Syftet med planbeskrivningen är utöver att beskriva detaljplanen även att redogöra för förutsättning på platsen samt detaljplanens konsekvenser.

## **Övriga**

### **18. Boende på Lilla Hovåsvägen 3**

Upplever inte att tidigare framförda synpunkter har beaktats så som det påstås i samrådsredogörelsen då detaljplanen föreslår att så kraftigt exploatera Hovåsterassen med höghus som "brutalt" förändrar både miljön och integriteten för närliggande fastigheter. Motsätter sig inte en exploatering till förmån för andra boendeformer/lägenheter men anser att bygghöjden bör begränsas till 2 våningar ev. 3 våningar längst öster ut. På andra sidan om väg 158 har det byggts flerbostadshus vid Klåvavägen (31 lägenheter) där bygghöjden begränsats till 2 respektive 3 våningar efter beaktande av omkringboendes synpunkter, vilket gav en bra och trivsam anpassning till området.

I en kommentar till en fastighetsägare har framförts "Utbyggnad enligt planförslaget kan dock innebära en viss insyn till fastigheten". Menar att en viss insyn är en kraftig underdrift, det är flera närliggande fastigheter som skulle få en betydande insyn ifrån planerade höghus vilket tidigare framförts. PBL:s krav medför att planen inte får medföra betydande olägenheter för grannar.

En begränsning till 2-3 våningar anses skall finnas som begränsning i detaljplanen för Hovåsterassen för att beakta deras och omkringboendes angivna synpunkter.

Anser att beskrivningen i granskningshandlingen gällande sociala aspekter och förhållandena gällande Hovås (med 99 % småhus primärområdet) ger en skev bild av verkligheten i Hovås som helhet. Ca 1 km söder om Hovåsterassen byggs nu Nya Hovås med 1300 nya bostäder i flerbostadshus blandade former samt affärer och olika serviceinrättningar (Källa: <http://www.goteborg2021.com/jubileumsprojekt/nya-hovas/>), i Södra Brottkärr (ca 3 km ifrån Hovåsterassen) har byggts ca 120 bostäder i blandade former, vid Klåvavägen ca 500 meter ifrån Hovåsterassen har byggts 31 lägenheter. Alla med Hovås som postadress och med Nya Hovås som centrum för handel och serviceinrättningar.

Verkar också ifrågasätta om de nya bostäderna verkligen kommer att kunna bidra till en annan befolkningssammansättning eftersom detaljplanen inte föreskriver krav på upplåtelseform, förslaget inte verkar vara någon idealisk lösning för äldre personer med rollator och att priser på bostäder på Hovåsterassen högst sannolikt inte kommer avvika ifrån övriga nya bostäders prislägen i området.

Beträffande trafiksituationen kan nämnas att en breddning av trottoaren längs med planområdet inte löser det verkliga problemet med gång och cykeltrafik norrut från planområdet och förbi Askims kyrka. Det är denna sträckning som är mycket bristfällig vad gäller trafiksäkerheten för gående och cyklande till och från busshållplatsen, idrottsanläggningen/sporthallen respektive Hovåsskolan.

#### **Kommentar:**

Avseende synpunkter på exploateringen omfattning och höjd se kommentar till yttrande 13.

Insyn till angränsande fastigheter kan, som tidigare beskrivet i samrådsredogörelsen, vara en konsekvens av planens genomförande men med hänsyn till byggnadernas läge och avståndet till omkringliggande bebyggelse görs bedömningen att det inte bedöms medföra några betydande olägenheter. Efter samrådet har området där byggnad inte får uppföras utökats något.

Planförslaget för bostäderna vid Klåvavägen genomgick en betydande ändring mellan samråd och utställning. Ändringen berodde delvis på synpunkter från närboende – men också till stor del på att man inte klarade bullervärden enligt de regler som tillämpades vid den tiden.

Statistiken gällande boendeformer i primärområdet Hovås kommer från stadsdelsförvaltningen i Askim-Frölunda-Högsbo. Det finns en viss eftersläpning i siffrorna. Av stor betydelse är vilket område som räknas till statistikområdet. I staden finns en indelning i basområden och primärområde som bland annat används för statistik. På följande bild syns stora delar av primärområdet Hovås (de röda linjerna markerar gränserna). Marken söder om detta primärområde tillhör primärområdet Billdal. De nya bostäder som byggts eller byggs vid Nya Hovås m fl räknas alltså till ett annat primärområde även om postadressen är Hovås.

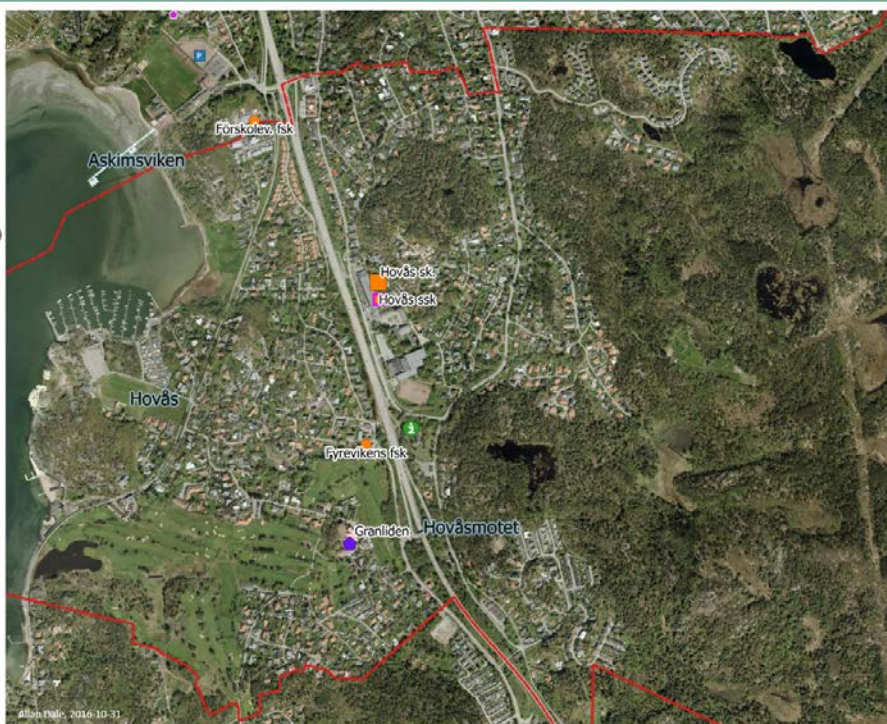


# Hovås



## Hovås verksamheter

- ◆ Stadsdelskontor
- ◆ Socialkontor
- ◆ Medborgarkontor
- Hemtjänstcentral
- ◆ Äldreboende
- ★ Träffpunkt
- ◆ Dagverksamhet(Dv)
- ◆ Daglig\_verksamhet (Dv)
- ◆ Grundsärskola(gsk)
- ◆ Grundscola(sk)
- ◆ Öppna\_förskola
- ◆ Förskola(fsk)
- ◆ Nya\_Växthuset
- ◆ Anhörigcenter
- ◆ Familjestödteam
- ◆ MiniMaria/ Ungdomsmot.
- ◆ Familjecentral
- ◆ Vårdcentral
- ◆ Folk tandvård
- ◆ Sjukhus
- ◆ Brandstation
- ◆ Kulturhus
- ◆ Bibliotek
- ◆ Frivilligcentral
- ◆ Kyrka/Moské
- ◆ Pendelparkering



*Bild från Stadsdelsförvaltningen som visar verksamheter inom primärområde Hovås.*

Detaljplanen reglerar i första hand markanvändningen. När det gäller de nya byggnaderna regleras hur mycket som får byggas, högsta nockhöjd respektive byggnadshöjd samt delar av marken som inte får bebyggas. Upplåtelseform, hyresnivåer mm regleras inte i detaljplan. Staden bedömer att förutsättningarna för en mer blandad befolkning ökar när det blir en större variation på bostadstyper. Att möjliggöra för flerbostadshus istället för villor bedöms därför vara positivt.

Beträffande trafiksituationen se kommentar till yttrande 13.

### **19. Boende 1 på Skalldalsvägen 2A, Hovås 3:479**

Emotsätter sig byggnationen av bostäder enligt detaljplanen och menar att bostäder med 6-7 våningar inte passar in i den nuvarande bostadsmiljön. Det finns heller ingen möjlig utveckling av liknande områden i närmiljön utan Hovåsterrassen kommer utgöra en solitär bland villabebyggelsen och är planerad utan kontext i sin omgivning. Önskar att ett nytt förslag som harmoniserar med området presenteras med bostäder med högst två våningar

Anser att det behövs en trafiklösning som säkrar att det inte bli trafikchaos i samband med det nya bygget med uppskattningsvis 300 nya boende och därför mer än 200 bilar. Menar att den ökade trafiken kommer medföra stora problem då Skalldalsvägen och gamla Säröleden inte är byggd för ökad trafik. Den aktuella tomtens läge medför att det blir en mycket trafikfarlig passage för bland annat barn, ungdomar och gamlingar på väg till skola, kyrka och andra fritidsaktiviteter. Detta eftersom det endast finns en smal trottoar på ena sidan av gatan och det finns ingen möjlighet att bygga ut denna.

Redan idag har trafiken ökat avsevärt och med det planerade bygget och avfarten från 158:an kommer trafiksituationen bli kaotisk i området.

De är sju fastigheter som har gemensam utfart till Skalldalsvägen mellan Hovåsterrassen och Askims kyrka, vilka kommer påverkas av ytterligare byggnation. De har idag

svårigheter att vid rusningstid komma ut på Skalldalsvägen, främst i morgonrusningen då många bilister lämnar sina barn vid Hovåsskolan.

Som ett led att avlasta Klåvavägen som smitväg har Trafikverket beslutat att Hovåsmotet skall få en ny på och avfart i sydgående riktning. Trafikverket har inte i denna analys studerat huruvida detta kommer påverka trafiken på Skalldalsvägen / Gamla Särövägen.

Vid busshållplats Askims kyrka saknas övergångsställe och hastigheten är 50 km/h vilket gör det farligt ur trafiksäkerhetssynpunkt att korsa vägen. Dåliga bussförbindelser till Mölndal gör att många väljer att köra Skalldalsvägen/ Gamla Särövägen istället för att nyttja kollektivtrafiken. Efterfrågar en trafiklösning som säkrar att de i framtiden kan komma ut på Skalldalsvägen. Komplettering med övergångsställe vid Askims kyrka. Sänkt hastighet till 30 km/h och nya vägbulor som hindrar buskörning.

Påpekar att det är problematiskt att bygga på en tomt med en höjdskillnad på 30 m och stora schaktmassor att behöva sprängas bort. För att få ekonomi krävs hög exploatering alternativt lite omtänk från kommunens sida. Den optimistiska sektionen från Norconsult i planbeskrivningen visar ej problematiken att man behöver spränga bort under husen för att klara vattenavrinningen, det går ej heller att bygga ända fram till naturmark eftersom det behöver lämnas plats att uppföra husen. Bebyggelsen behöver placeras med ett avstånd från naturmark för att säkerhetsställa att naturmarken kvarstår. Sprängningen ger stora sår i naturen och är mycket kostsam för exploatören. Jämförelse kan göras på Uggleberget i Nya Hovås där betydligt större schaktmassor än beräknat behövde sprängas bort för att nå anslutningspunkter längs vägen vilken hamnat på lägre höjd än bygghandling. Stora krav ställs på markprojektör för att klara de svårigheter som finns på tomten och felberäkningar kan bli mycket kostnadsdrivande.

För att säkerställa att stora sår i naturen ej skapas behöver detaljplanen ha begränsning i våningshöjd, ej plushöjd. Liggande detaljplan möjliggör i teorin att hela topografin planas ut. Anser att en detaljplan skall arbeta med topografin och inte mot de naturliga förutsättningarna. Kommunen behöver också i bygglovsskedet noggrant granska att lägenheterna uppfyller dagsljuskraven enligt BBR.

Påpekar att det i planbeskrivningen saknas vändplats för räddningstjänstens fordon. Detaljplanen behöver kompletteras med hur räddningstjänstens fordon skall vända på tomten.

I planbeskrivningen framgår hur tillgängligheten skall tillgodoses. En lösning med flackare områden kompletterat med hissar för att ta sig till sin bostad visar på hur olämpligt området är. Det kan ifrågasättas om denna lösning är acceptabel. Anser att planbeskrivningen behöver kompletteras med utlåtande från tillgänglighetskonsult.

Hänvisar till att det enligt dagvattenutredningen endast rinner begränsade vattenmängder in på fastigheten i händelse av skyfall och påpekar att, då deras egen fastighet har ungefär samma belägenhet, teori och praktik tydligen kan skilja sig åt. De högre belägna ytorna norr och öster om fastigheten kommer definitivt ha en inverkan på tomten.

Närmaste busshållplats är angiven från position från ny trafostation. Busshållplats är Askims kyrka och linjen 82. Bussen avgår 2ggr/timme. Rosa express återfinns vid Hovås nedre, ett par hundra meter enligt planbeskrivningen, verkligt avstånd är 650 meter – uppmätt från idag befintlig fastighet på tomten. Detta anses vara god kollektivtrafik enligt planbeskrivningen.

Vill att planbeskrivningen ska vara objektiv och faktabaserad och ej ett skönmålat utlåtande. För att bo på Skalldalsvägen behöver man bil, det är inte realistiskt att via kollektivtrafik bära hem matvaror. Avstånd skall anges med verkliga avstånd.

Planbeskrivningen tar upp vikten av ökad integration och en mångfald vad gäller bebyggelse. De anger att området idag i stort sett endast består av villabebyggelse och att komplement med flerbostadshus är välkommande. Att bevilja en detaljplan där en vidare utvecklingspotential i området saknas, främjar inte integration. Intentionen kring integration riskerar att få en motsatt verkan då kontext saknas. I södra delen av Hovås håller just nu Nya Hovås på och växer upp med en blandning av flerbostadshus i form av både hyresrätt och bostadsrätter där ett sammanhang med centrum och affärer integreras, denna möjlighet saknas i Hovåsterrassen.

Anser att det saknas grund för att en ensam solitär flerbostadsanläggning skulle öka integrationen i samhället. Detta är en floskel och är ej faktabaserat. För integration måste kommunen ha en djupare tanke kring hur hela området kring Askims kyrka skall utvecklas och inte begränsa sig till ett område som saknar vidare utvecklingspotential.

**Kommentar:**

Avseende byggnadernas utformning se kommentar till yttrande 13.

De åtgärder som ingår i planförslaget bedöms vara tillräckliga för att hantera den tillkommande trafik som den nya bebyggelsen medför. Gällande förbättringar av gångbanor mm som planeras även utanför planområdet se kommentar till yttrande 13.

Synpunkterna gällande trafiken, komplettering med övergångsställe vid Askims kyrka, sänkt hastighet till 30 km/h och nya vägbulor som hindrar buskörning vidarebefordras till trafikkontoret som har ansvar för de befintliga vägarna och för trafikförslaget. Synpunkterna och förslagen bedöms vara mer kopplade till dagens trafikproblem och inte orsakas av den planerade tillkommande bebyggelsen.

Det kommer att bli mycket sprängarbeten för att kunna bebygga tomten. Exploatören kommer att ha ett stort ansvar både vid projektering och utbyggnad för att området skall bli bra och kunna utgöra en god boendemiljö. Frågan kommer också att följas upp av stadsbyggnadskontoret i byggskedet. Där kontrolleras en mängd ytterligare faktorer som att dagvattenhanteringen blir riktig, att BBR följs mm. Planförslaget har utformats flexibelt och läget på kvartersgatan har t.ex. inte fastställts. Det beror på att det bedömts vara viktigt att det skall vara möjligt att förbättra utformningen i samband med utbyggnaden och på så sätt få en bättre anpassning till terrängen.

Stadsbyggnadskontoret anser att det i de allra flesta fall är lämpligare att ange en plus-höjd och inte ett våningsantal. Eftersom planen begränsar hur mycket som får byggas skulle en plansprängning av tomten inte medföra att fler bostäder kan byggas.

Staden bedömer att förutsättningarna för en mer blandad befolkning, integration och mångfald ökar när det blir en större variation på bostadstyper. Att möjliggöra för flerbostadshus istället för villor bedöms därför vara positivt även om effekten kanske inte blir lika stor som vid ett ändå större tillskott som t ex vid Nya Hovås.

Beträffande vändplats för räddningstjänst och hur tillgängligheten skall tillgodoses är detta frågor som kommer att behöva lösas i samband med bygglov. Det förslag som illustrerats bedöms klara båda aspekterna på ett tillfredsställande sätt. Vändplats för räddningsfordon och andra större bilar föreslås vid byggnaderna högst upp i backen. Vändplatsen går delvis in under byggnadernas gårdsbjälklag. Utformningen har stämts av med räddningstjänsten (se svar till yttrande 5). Lösningen för tillgängligheten finns tydligare redovisad i planbeskrivningen. Lösningen har stämts av med en arkitekt som är certifierad sakkunnig av tillgänglighet enligt BFS 2011:18 – TIL 2. Att planförslaget utformats flexibel innebär att det finns möjligt att förbättra utformningen i samband med utbyggnaden.



Enligt planbeskrivningen är tillgången till kollektivtrafik godtagbar för bostäder. Bedömningen grundar sig på en karta i *Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov, 2011*. Planbeskrivningen kompletteras med hänvisning till detta dokument.

## **20. Boende 1 på Skaldalsvägen 2B, Hovås 3:480**

Hoppas, och vill också tro, att man vill ta hänsyn till dem som redan bor i området sedan mer eller mindre lång tid och som vill fortsätta att ha den sorts livskvalitet som de en gång valt. Har skickat in två yttranden med synpunkter och förslag. Det ena överensstämmer i stort sett med synpunkterna i yttrande 19.

Därutöver framförs att det är bra att kommunen arbetar på att ta fram fler bostäder, men det skall anpassas till sitt sammanhang och tas fram en detaljplan som överensstämmer med sin närmiljö. Vill att kommunen underlättar för bra bebyggelse, något de tror att även fastighetsägare skulle uppskatta. Det är mycket tråkigt att se att en tomt med fantastisk potential med en detaljplan vilken tillåter råa ingrepp i naturen, med syfte att skapa ett bostadsområde som är helt malplacerat.

Lämpligt är att bebygga Hovåsterrassen med tvåvåningshus invid Skaldalsvägen med möjlighet till verksamhet/boende. Detta kan ske utan större ingrepp i topografin och harmoniserar med omgivande bebyggelse. Övre delen av Hovåsterrassen är lämplig för avstyckning till villatomter eller parhus. Dessa skulle kunna nås genom en vidgning av Skallgången och tillträde för endast behöriga samt fordon/cykel och gångtrafik från öster. Fastigheterna skulle kunna nås österifrån och byggas på pelare där man tar hänsyn till topografin och tillgängligheten istället för att ta fram ett planförslag där man arbetar mot de naturliga förutsättningarna. Förebild kan ses i Norra Hallsås i Lerums kommun, som ett exempel på bebyggelse anpassad till naturens förutsättningar, samt Ärlevägen i Floda, där man utnyttjat topografin för att bygga villor i samklang med naturen.

Även i det andra yttrandet framförs liknande synpunkter som i yttrande 19 men med några annorlunda vinklingar.

Påpekar att de som har valt att bosätta sig i detta område har lagt ned mycket tid, energi och pengar för att kunna bo i denna miljö, med fristående villor i ett till två plan, som harmonierar med naturen. De har inte valt att bo i ett område med höghus och menar att den planerade detaljplanen kommer att fullständigt bryta mot den nuvarande miljön, och naturen. Förslår därför att eventuell nybyggnation begränsas till max två plan.

Påpekar att det som ett skäl för den föreslagna detaljplanen anges att det råder bostadsbrist i Göteborg, vilket också är ett faktum, men undrar om det innebär att kommunen ska bebygga villaområden i stadens ytterområden med höghus? Detta då det finns stora områden med befintlig höghusbebyggelse som kan "förtätas", och även helt obebyggda områden. Dessutom håller man som bäst på att bygga "Stadsdelen Nya Hovås", med uppemot 1 500 lägenheter i flerfamiljshus. Detta görs dock i ett område som inte är ett befintligt villaområde. Ett antal lägenheter har nyligen uppförts på "Gamla Hovåsbodens" tomt, vid Klåvavägen. Så nog byggs det redan nu ett mycket stort antal lägenheter i flerfamiljshus inom Hovås.

Den aktuella tomtens läge medför att det blir en mycket trafikfarlig passage, bl.a. för barn och ungdomar, till buss, daghem, skola och fritidsaktiviteter, eftersom det endast finns en, mycket smal, trottoar på den ena sidan av gatan. Som det konstaterades på mötet är det dessutom mycket begränsade möjligheter till att bredda gång-/cykelbanan, då den till största delen gränsar mot privat tomtmark.

Menar att sedan den nya bebyggelsen i Brottkärr har tillkommit, samtidigt som de nu nämnda bostadsområdena "Nya Hovås" och "Gamla Hovåsboden" håller på att uppfö-

ras, har kapaciteten på den befintliga vägen (158:an) till, från och förbi Hovås inte utökats överhuvudtaget. Detta är ett stort problem redan innan en eventuell bebyggelse på Hovåsterassen. Lägg därtill det redan beslutade byggandet av på- och avfartsramper på Hovåsmotets södra sida. Som redan har nämnts vid ett flertal tillfällen, kommer detta att resultera i att en stor mängd trafikanter som kommer söderifrån och ska till det kraftigt expanderande Sisjöområdet, kommer att välja att svänga av vid Hovåsmotet, för att köra Skalldalsvägen/Gamla Särövägen, i stället för att "stå still" på 158:an.

Likadant för de som kör åt motsatt håll. Den stora mängd bilar som kommer att köra av vid Hovåsmotet kommer att passera precis framför Hovåsterrassens föreslagna byggnation, samt ovan nämnda trånga gång-/cykelbana. Resultatet av detta sammantaget kan inte bli något annat än en kraftigt förvärrad "Trafikinfarkt", precis framför Hovåsterrassen.

***Kommentar:***

Se kommentar till yttrande 13 och 19.

Så som planförslaget är utformat kommer alla åtgärder som behövs (förutom breddningen av gångbanan) göras inom fastigheten. Fastighetsägaren råder över både byggandet av husen och den interna gatan. De kan arbeta för en sammanhållen gestaltning, för att de framtida boende ska kunna trivas och med anpassningen till terrängen. Störningarna i omgivande områden begränsas eftersom endast den aktuella fastigheten berörs.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte är lämpligt med villatomter eller parhus i den övre delen av fastigheten. Det är inte möjligt att ordna tillfart via gångvägen utan den skulle behöva byggas om till en lokalgata. Trafik skulle föras in i det område som idag är planlagt som natur vilket bland annat skulle innebära en försämring för de gående som utnyttjar Skallgången.

**21. Boende 2 på Skalldalsvägen 2B, Hovås 3:480**

Har skickat in två yttranden som är likadana som yttrande 20.

***Kommentar:***

Se kommentar till yttrande 20.

**22. Boende 2 på Skalldalsvägen 2A, Hovås 3:479**

Anser att planförslaget inte innebär ett fungerande projekt. Och vädjar att det skall tänkas över. Det finns områden relativt nära med plats för utbyggnad av både vägar och bebyggelse, varför ska man trycka in något där det inte får plats?

Anser precis som tidigare yttranden 19 m fl att hus med 6-7 våningar bryter mot den nuvarande bostadsmiljön och att inte tillräcklig hänsyn tagits till området och naturen. En framtid med fler än ett flerbostadshus på den platsen blir inte bara olämpligt utan omöjligt.

Menar även att trafikmiljön blir kaotiskt. Tycker att vägarna redan är ett problem i området. Och att det nya bygget kommer förvärra situationen ytterligare. Under rusningstider är det överfullt med bilar på gamla Säröleden. För oss som bor här har det blivit ett säkerhetsproblem då det varken finns övergångställen eller trafikljus och av platsskäl nästan obefintliga trottoarkanter. Hovåsskolan ligger mycket nära och barn går hem varje dag vid denna väg som redan är en fara då den är fylld med bilar som kör i hög hastighet under tiderna då barnen går till skolan och då de går hem. Vägen kan inte utökas då nya Säröleden ligger tätt intill den på den ena sidan och på andra sidan gränsar till villatomter.

Ber vänligast om att ni tar hänsyn till alla faktorer när ni tänker på bygget. Onödigt mycket natur kommer att få elimineras och sprängas från en plats där det knappt finns

plats för ett flerbostadshus. Busshållplatser ligger obekvämt långt bort för den tidsstresade arbetaren och de som bor i flerbostadshuset kommer mycket sannolikt att använda sin bil till jobbet och allt annat.

**Kommentar:**

Se kommentarer till yttrande 13 och 19.

**23. Boende 3 på Skaldalsvägen 2A, Hovås 3:479**

Anser att lägenhetskomplex med 6-7 våningar bryter fullständigt mot nuvarande bostadskontext. De som bor i området har aktivt valt platsen då det är ett lugnt och naturskönt område och har valt att betala ett högt pris för att få ro i själ och sinne. Villorna som ligger runt omkring i området passar in bra men ett stort höghus mitt i ett glesbyggt villaområde passar inte alls in. Detta kommer rubba den nuvarande harmonin då konsekvenserna kommer bli mycket trafik, buller och avgaser. Önskar därför att ett nytt förslag som harmoniserar med området presenteras.

Menar också att lägenhetskomplex i sin tur kommer leda till ökad trafik på Skaldalsvägen och Gamla Säröleden.

Vägarna är inte byggda och anpassade för att klara av hård trafik och därför kommer de drabba husen runtomkring vägen samt fotgängare och cyklister. Därför behöver vi en trafiklösning som säkrar att det inte blir trafik kaos och olyckor på vägen.

För övrigt framförs samma synpunkter som i yttrande 19.

**Kommentar:**

Se kommentarer till yttrande 13 och 19.

**24. Boende på Skaldalsvägen 2C**

Har framfört liknande synpunkter som i yttrande 19. Har även bifogat bilder på goda exempel från Norra Hallsås i Lerum och Ärlevägen i Floda på bebyggelse anpassad till naturens förutsättningar samt en bild på hur en sprängning ser ut för byggnationen på "Uggleberget" vid Nya Hovås.

**Kommentar:**

Vi hoppas att även Hovåsterrassen skall kunna bli ett gott exempel på hur tillskott i en befintlig miljö kan se ut. Se för övrigt kommentarer till yttrande 13 och 19.

**25. Boende på Skaldalsvägen 97**

Menar att de förhållanden som beskrivs i planbeskrivningen bygger på statistik från 2008-2010 och inte är relevanta på grund av de mycket stora förändringar vad gäller boendeform och även invånarantal som har skett och kommer att ske inom snar framtid. När den pågående exploatering av Nya Hovås avslutats kommer antalet hushåll i Hovås att ha mer än fördubblats och över 55% av hushållen i Hovås kommer att bo i flerbostäder. Området kommer alltså ej vara dominerat av villabebyggelse.

Pågående exploatering vid bland annat Nya Hovås, Sisjön, Kobbegården m fl medför att boendesituationen förändras och medför den större variation av boende, samt möjlighet till boende i olika skeden av livet, som anges som en orsak till den föreslagna mycket höga exploateringsgraden. En minskning av omfattning av exploatering av Hovåsterrassen kommer att påverka dessa möjligheter i mycket liten utsträckning, med hänsyn taget till det stora antalet flerbostäder som kommer att finnas tillgängliga i Hovås 2020.

Uttrycker oro för den ökade trafikbelastningen som beror på detta planförslag, utbyggnaden av Nya Hovås samt trafikverkets förslag att bygga nya ramper vid Hovåsmotet.

I planbeskrivningen anges att stor vikt lagts vid att hitta en balans mellan exploatering och bevarande. Det är dock ytterst svårt att se något konkret resultat av den ansträngningen då den planerade exploatering i det närmaste är att betrakta som extrem. Den i planbeskrivningen omnämnda utsiktsplatsen öster om fastigheten kommer att domineras av de närliggande 5-6 våningshusen vilket naturligtvis i stor utsträckning reducerar värdet av den.

Framhåller exploateringen vid Hovås Herrgårdsväg som ett gott exempel på exploatering som anpassats bättre till området. Den omfattar ett 25-tal flerbostäder samt har en bygghöjd på 3 våningar.

Tycker att det kan finnas anledning att ifrågasätta om Plan och Bygglagen intentioner verkligen har följts eftersom granskningsförslaget inte har beaktat de närboendes önskan om väsentligt lägre bygghöjd för att i någon mån minska påverkan för de närboende och bättre passa in i den befintliga miljön.

Anser att det vore rimligt att planen revideras och att hänsyn tas till de närboendes önskemål vad gäller bygghöjd om max 3 våningar. I sammanhanget kan det noteras att den ursprungligen planerade exploatering för området som kommunicerades 2013 innehöll cirka 40 bostäder.

#### **Kommentar:**

Beträffande fördelning av boendeformer i primärområde Hovås mm se kommentar till yttrande 18.

Den föreslagna exploateringen avviker ifrån omkringliggande bebyggelse och en avvägning har gjorts utifrån hur byggnaderna kommer att uppfattas ifrån gatan och hur bebyggelsen bakom kommer att ha stöd i omkringliggande topografi, se vidare kommentar till yttrande 13.

Avseende synpunkter på trafiksituationen se kommentar till yttrande 11 och 13

## **Revideringar**

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att plankartan har kompletterats med upplysningar om utformning av förbindelsepunkt vid självfall samt utformning av dagvattensystem.

Illustrationen har kompletterats med några detaljer från trafikförslaget.

Planbeskrivningen har kompletterats, justerats och förtydligats i huvudsak i avsnitten om geotekniska förutsättningar, trafik, dagvatten samt ekonomiska konsekvenser. Planbeskrivningen har även kompletterats avseende hur förslaget förhåller sig till stadens Översiktsplan och strategiska dokument. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning/utställning

Mari Tastare

Planchef

Linnéa Finsku

Planarkitekt

## **Bilaga 1 - Lista över samrådskrets**

### **Kommunala förvaltningar**

Fastighetskontorets tillgänglighetsavd  
Fastighetsnämnden/kontoret  
Kretslopp och Vatten  
Kulturnämnden/förvaltningen  
Miljö- och klimatinämnden/Miljöförvaltningen  
Namnberedningen  
Park- och naturnämnden/förvaltningen  
Räddningstjänsten Storgöteborg  
Stadsdelsnämnden/förvaltning i Askim-Frölunda-Högsbo  
Trafiknämnden/kontoret

### **Statliga myndigheter etc.**

Lantmäterimyndigheten  
Länsstyrelsen  
Skanova Nätplanering D3N  
Statens geotekniska institut  
Trafikverket  
Västrafik AB

### **Övriga**

Hyresgästfören. Region V Sverige  
Ellevio  
Göteborgs Kyrkonämnd  
Handikappfören. Samarbetsorgan  
Naturskyddsfören.i Gbg  
Boende som tidigare yttrat sig

### **Sakägare**

Utsänt enligt fastighetsförteckning

## **Bilaga 2 - Länsstyrelsen Västra Götalands läns yttrande**



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten  
Paula Franco de Castro  
Kulturgeograf  
010-22 44 784  
paula.franco.de.castro  
@lansstyrelsen.se

Yttrande  
2017-10-26

Diarienummer  
402-33604-2017

Sida  
1(2)

Göteborgs Stad  
sbk@stadsbyggnad.goteborg.se

## **Granskningsyttrande över detaljplan för Bostäder vid Hovåsterrassen inom stadsdelen Askim i Göteborgs kommun, Västra Götalands län**

Handlingar daterade 2017-09-26 för samråd enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

### **Länsstyrelsens samlade bedömning**

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

### **Motiv för bedömningen**

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

### **Synpunkter på granskningshandlingen**

Länsstyrelsens synpunkter från samrådsskedet avseende riksintresse för kommunikation och påverkan på väg 158 kvarstår.

I övrigt har Länsstyrelsens synpunkter från samrådet tillgodosetts på ett acceptabelt sätt.

### **Synpunkter enligt annan lagstiftning**

Detta beslut har föredragits och fattats av planhandläggare Paula Franco de Castro. I den slutliga handläggningen har även företrädare från miljöskydds- och vattenavdelningen/Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg, medverkat.

Paula Franco de Castro

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Kopia till:  
*Trafikverket*

Länsstyrelsen/  
Miljöskyddsavdelningen  
Vattenavdelningen