



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådsredogörelse

<Koncept 2015-12-08  
Datum: åååå-mm-dd,  
Diarienummer: 0884/07

Mikaela Ranweg  
Telefon: 010-615 32 99  
E-post: mikaela.ranweg@sbk.goteborg.se

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

---

### Samrådsredogörelse

#### Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 19 maj 2015 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 26 augusti – 6 oktober

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på medborgarkontoret vid Frölunda torg under tiden 26 augusti till 6 oktober 2015. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: [www.goteborg.se/planochbyggprojekt/](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt/).

#### Sammanfattning

Allvarligaste invändningarna bland inkomna synpunkter gäller:

Den övergripande trafiksituationen kopplat till påverkan på Riksintresset Söder/västerleden.

Bullerpåverkan på förskolan och utemiljöer i anslutning till bostäderna.

Geoteknik, utredning behöver kompletteras med tillkommande belastning.

Luftkvalitet, fördjupad luftkvalitetsutredning som tar hänsyn till lokala förhållanden efterfrågas.

Tillgången till grönytor och konflikter med den närliggande ridverksamheten.

Länsstyrelsen och trafikverket befarar en ökad trafikalstring från bostäderna och förskolan som skulle kunna påverka den redan hårt belastade trafikleden E6/Söderleden som omfattas av riksintresse. Inför det fortsatta planarbetet måste Göteborgs stad klarlägga vilka åtgärder som kommer att tas för att riskintresset inte påtagligt kommer att skadas.

Närboende har synpunkter på den lokala trafiksituationen. Askims Pilegårdsvägs utfart på Kobbegårdsvägen upplevs som problematisk och den ombyggnad som presenteras i planförslaget befaras vara otillräcklig.

Kontoret har bedömt att < >

Åtgärder i trafiksystemet hanteras inom ramen för pågående arbete med genomförbarhetsstudie för Fässbergsdalen tillsammans med Trafikverket och Mölndals Stad. Beslut kring avsiktsförklaring förväntas i trafiknämnden i slutet av april för att därefter skrivas under av parterna.

För den lokala trafiken bedöms de trimningsåtgärder som föreslås i korsningen Kobbegårdsgatan – Askims Pilegårdsgata som tillräckliga.

Inför granskning har samrådsförslaget delats i två planer som kommer att hanteras i parallella processer. För det mindre planområdet, rörande punkthus på platsen för den gamla panncentralen, har inkomna synpunkter kommenterat men kommer att hanteras vidare i ett eget arbete.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

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

# Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

## Kommunala nämnder och bolag m.fl.

### 1. Miljö- och klimatnämnden

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

Miljöförvaltningens synpunkter:

Planen innebär en förtätning på redan hårdgjorda ytor i ett område med relativt bra tillgång till kollektivtrafik och cykelvägar, vilket är positivt. Dock kommer de nya bostäderna och förskolan att byggas i bullerutsatta lägen. Halterna av luftföroreningar är också relativt höga i området. Därför bedömer vi att planen behöver kompletteras med ytterligare utredningar som visar att rikt- och gränsvärden klaras.

- Trafikbuller

Miljöförvaltningen bedömer att planhandlingarna måste kompletteras med utredningar som visar att goda utemiljöer kan skapas i anslutning till bostäderna och att stadens riktlinjer för ljudmiljö på förskolegårdar klaras. Planen måste därför kompletteras med spridningsberäkningar som visar att dessa riktlinjer klaras samt med beräkningar av ljudnivåerna med bullerskärm.

- Luft

Eftersom dygnsmedelvärdet av kvävedioxid ligger mellan 45-50 mikrogram/m<sup>3</sup> inom planområdet bedömer vi att en fördjupad luftkvalitetsutredning behöver göras för att visa att gränsvärdena för miljökvalitetsnormen klaras.

- Dagvatten

Miljöförvaltningen bedömer att den planerade byggnationen är anmälningspliktig enligt miljöbalken, utifrån anläggande av dagvattenanläggning eftersom det aktuella området har avrinning mot Stora Ån och Välen, två recipienter som är mycket skyddsvärda. Anmälan måste innehålla mer specifika detaljer om beräknade föroreningshalter och reningstekniker än dagvattenutredningen som gjorts.

- Naturvärden

Vi noterar att planbeskrivningen inte kommenterar hur de rödlistade arterna tornseglare och backsippa påverkas av den planerade bebyggelsen. Vi bedömer dock att tornseglaren inte bör påverkas negativt och påverkan på backsippan blir så pass begränsad att vi inte ser några skäl att avstyrka bebyggelse.

- Markmiljö

Om det förekommer fyllnadsmassor där bostäderna ska byggas behövs en miljöteknisk markundersökning göras även på dessa områden.

När miljöförvaltningen har granskat planen har de utgått ifrån bullernivåer och ljudmiljöer som är acceptabla enligt den nya trafikbullerförordningen. En närmare beskrivning av deras resonemang finns i bilagan med deras samrådsyttrande. Där finns också en utförligare information om deras synpunkter rörande dagvatten.

## Övrigt

Fastighetsägarna har som ambition att möjliggöra en bilpool i området. Med erfarenheter från Kvillebäcken vill vi uppmärksamma er på att anlägga parkering för bil- eller cykelpool på kommunal eller privat kvartersmark och inte allmän platsmark.

Miljöförvaltningen hade önskat ett mer utvecklat resonemang kring hur den nya bebyggelsen påverkar målen God bebyggd miljö och Frisk luft. Planen innebär att bostäder kommer byggas i bullerutsatta lägen och halterna av luftföroreningar är relativt höga i området, vilket kan påverka målen negativt. Även om planen i en sammantagen bedömning är i linje med stadens målsättningar är det viktigt att lyfta fram eventuella målkonflikter och redovisa resonemangen som förts kring dem.

### **Kommentar:**

*Den trafikbullerutredning som tagits fram inför samrådet har kompletterats. Ny tillkommande bebyggelse i form av garagelängor norr om förskolebyggnaden, bullerskärm mot Pilegårdsgatan samt delvis reviderad byggrätt för förskolan har studerats för att säkerställa ljudmiljön på förskolegården.*

*En fördjupad luftkvalitetsutredning har genomförts av miljöförvaltningen. Utredningen visar att gränserna för miljökvalitetsnormen klaras. Den fördjupade luftkvalitetsutredningen kommer att läggas till planhandlingarna inför granskningskedet.*

*Påpekandet om anmälan enligt miljöbalken noteras.*

*En markmiljöundersökning har tagits fram i exploatörens regi, den visar på halter över riktvärdet för känslig markanvändning (KM) i två punkter.*

*Planbeskrivning har kompletterats med resonemang kring miljömålen.*

## **2. Lokalförvaltningen**

Lokalförvaltningen har inget att erinra mot rubricerad detaljplan, men har följande synpunkter: Förskolans byggrätt bör breddas i den del som vetter mot norr till en möjlig bredd om 20 meter. Förskolans ljudsituation behöver förbättras genom bullerdämpande skärm i norr mot Söderleden.

### **Kommentar:**

*Bullersituationen för förskolan har studerats ytterligare inför granskning. Se kommentar till miljöförvaltningens yttrande ovan.*

## **3. SDF Askim-Frölunda-Högsbo**

Stadsdelsförvaltningen ställer sig positiv till att Askim kompletteras med ett välbehövligt tillskott av cirka 300 nya bostäder med hiss. Det ensidiga bostadsutbudet med en hög andel stora bostäder gör det svårt för äldre, ensamstående föräldrar, gruppen unga vuxna, personer med funktionsnedsättningar och människor med låga inkomster att hitta en lämplig bostad i Askim.

Förvaltningen är angelägen om att det skall vara full behovstäckning i förskolan. Det är bra att detaljplanen säkerställer mark till en ny förskola med minst sex avdelningar i högst två våningar. För att kunna möta behovet av skollokaler anser förvaltningen att det finns behov av fler skolplatser i området.

Ett antal lägenheter bör reserveras för en Bostad med särskild service, BmSS. Det är ytterst angeläget att BmSS integreras i markplan i de nya hyreslägenheterna.

Söder om Pilegården bedrivs ridskoleverksamhet. Utifrån ett barnperspektiv är ridverksamheten viktig då den engagerar många barn och ungdomar, särskilt flickor. När Pilegården förtätas med bostäder är det angeläget att säkerställa behovet av trygga och säkra ridvägar så att det är möjligt att bedriva ridverksamhet i området.

Stadsdelsförvaltningen instämmer i att utfarten från Askims Pilegårdsväg till Kobbegårdsvägen behöver byggas om för att öka både trafiksäkerheten och framkomligheten på platsen. Stadsdelsnämnden har i tidigare skrivelser påtalat detta till trafiknämnden. Frågan är om föreslagen komplettering med ett körfält ut från Pilegården och ett körfält på Kobbegårdsvägen är tillräckligt? Förvaltningen anser att en cirkulationsplats/rondell bör övervägas i det fortsatta arbetet.

Hyltevägen kommer att bli tillfartsväg för punkthuset med 16 våningar, cirka 70 nya lägenheter. Vägen är smal och behöver uppgraderas både när det gäller trafiksäkerheten och framkomligheten. Två förskolor ligger utmed vägen.

Planområdet är bullerutsatt från trafiken på Säröleden/ väg 158. Stena Fastigheter ska vara delaktiga vid projekteringen av bullerskyddet för att det ska bli estetiskt tilltalande. Stadsdelsförvaltningen föreslår att även boende i området involveras i gestaltningen.

Utifrån ett hållbarhetsperspektiv tas redan exploaterad mark i anspråk för komplettering med nya bostäder. Genom att förtäta i redan byggda områden kan befintlig teknisk och social infrastruktur utnyttjas. Att tillämpa ett miljöanpassat byggande är av stor vikt med tanke på resurshushållningen. Det är viktigt att byggproduktionen planeras för ett miljöanpassat genomförande och att byggnaderna är resurseffektiva.

Stadsdelsförvaltningen tillstyrker Detaljplanen för Bostäder vid Pilegården.

#### **Kommentar:**

*BmSS ingår i bostadsändamålet som planen föreskriver. Planen omfattar inte befintlig ridverksamhet. De ridvägar som finns i närområdet ligger utanför det aktuella planområdet och påverkas inte direkt av planförslaget. Se även kommentar till fastighetsägare till Askim 58:12*

*Frågan om cirkulationsplats i korsningen Pilegårdsvägen/Kobbegårdsvägen har studerats i planarbetet. På grund av svårigheter med markåtkomst har i stället den i planförslaget illustrerade lösningen valts.*

*Hyltevägen: inga ordinarie boendeparkeringar anordnas vid punkthuset, utan de boende parkerar i parkeringsanläggningar på annan plats i området. Den trafik som belastar Hyltevägen blir alltså leveranser och liknande samt trafik till tillgänglighetsparkering. Hyltevägen ingår inte i planområdet. Eventuella frågor kring Hyltevägen kommer inför granskning att hanteras i ett mindre parallellt planarbete för punkthus vid Hyltevägen. Förslaget att involvera boende i utformningen av bullerplank vidarebefordras till Stena Fastigheter.*

#### **4. Park- och naturnämnden**

I Översiktsplan för Göteborg 2009 anges området som bebyggelseområde med grön och rekreationsytor. Planen innebär inte att park- och naturnämnden får mer ytor att förvalta. Förslaget innebär inte att tidigare planlagd park- eller naturmark exploateras.

Förvaltningen föreslår därför att Pilegårdens backe utvecklas till stadsdelspark.

Förvaltningen ser också att förskolegårdens utbredning och förskolebyggnadens placering behöver justeras för att ge förutsättningar för den fridlysta och rödlistade backsippan och för att kunna spara någon eller några av björkarna i befintligt trädbestånd.

Planförslaget innebär inte att förvaltningen får ökade driftskostnader då ingen mark med beteckningen allmän plats park/natur tillkommer. Förvaltningen ser dock att medel behöver avsättas för utveckling av en stadsdelspark i anslutning till planområdet som en

konsekvens av denna och närliggande planer. En kostnad för parkutvecklingen behöver tas fram i den fortsatta hanteringen av ärendet.

Utbyggnaden sker i enlighet med Göteborgs miljö kvalitetsmål om god bebyggd miljö så till vida att resurser utnyttjas på ett hållbart sätt genom att redan ianspråktagen mark med god infrastruktur och kollektivtrafikförsörjning nyttjas. Däremot samverkar inte bebyggelse, grönområden och andra offentliga platser samt transporter till en god stadsstruktur då det är brist på offentliga platser i planområdet och dess närområde.

I Förvaltningens Parkplan för Askim är Pilegården klassad som bebyggelse med mindre god tillgång till park- och naturområden. I Askim finns få samlande mötesplatser i utemiljön. Parkerna är av naturkaraktär.

Lekplatspolicyn delar in lekplatserna i olika kategorier efter storlek och avstånd till bostaden. Inom en kilometers radie från planområdet når man fyra kommunala lekplatser. Samtliga är så kallade närlekplatser. Närlekplatser är den minsta sortens lekplats och ska i enlighet med lekplatspolicyn anordnas på kvartersmark. Förvaltningen ser behov av en lokallekplats eller stadsdelslekplats i närområdet.

Inga nya sociotopvärden tillskapas på offentlig mark genom planförslaget.

Mellan Askims Pilegårdsväg och parkeringsplatserna löper en rad med lönn. Kortare rader med lönn delar parkeringsytan i mindre sektioner. Dessa trädrader kan omfattas av biotopskydd. I det fortsatta arbetet med planen behöver därför stadsbyggnadskontoret utreda detta. Länsstyrelsen är den myndighet som fattar beslut i frågan.

På illustrationsritningen finns ca 30 nya träd inritade 2 m från husfasad längs Askims Pilegårdsväg. Förvaltningen bedömer inte att det är möjligt att ge gatuträd förutsättningen för att utvecklas normalt inom den planerade gatubredden. På den västra sidan av vägen inom området med planbeteckningen skydd finns däremot utrymme för plantering av träd i grupper eller rad.

Ytan där förskolan föreslås används idag som hundrastplats. Hundrastgården drivs idag på kvartersmark av en privat aktör. I planbeskrivningen framgår att den flyttas västerut. Det är en brist att placering, huvudmannskap och ansvarsfördelning inte regleras i detaljplanen. Det finns ingen kvartersmark för ändamålet väster om befintlig hundrastgård. I området finns den skyddsvärda backsippan.

Det finns förutsättningar för ett gott lokalklimat kring tillkommande bebyggelse.

Det finns inga större höjdskillnader inom huvuddelen av planområdet, men vid bostads- huset som ersätter den gamla panncentralen är marken kuperad och tillgängligheten till byggnaden behöver studeras.

#### **Kommentar:**

*En ansökan om dispens från biotopskyddet har tagits fram av fastighetskontoret. Som kompensationsåtgärd föreslås en ny trädrad planteras väster om Askims Pilegårdsväg. Frågan om stadsdelspark hanteras lämpligen i det mindre planområdet/Punkthuset. Hundrastplats kan placeras på kommunal mark och arrenderas av Stena för ändamålet. Detta kommer i så fall att regleras genom avtal.*

## 5. Trafiknämnden

Trafikkontoret har aktivt medverkat i detaljplanearbetet, och de synpunkter som har förts fram under arbetets gång har beaktats. Trafikkontoret ställer sig positiva till den långsiktiga utvecklingen av Sisjön i enlighet med FÖP Fässbergsdalen.

I samband med ändring av markanvändning föreslås att korsningen Pilegårdsgatan/Kobbegårdsvägen byggs om för att stärka kapaciteten. Av trafiksäkerhetsskäl förhöjs GC-banan som passerar korsningspunkten.

Under projektet har Trafikkontoret studerat möjligheterna att anlägga en cirkulationsplats i korsningen. Begränsad markåtkomst i anslutning till korsningen gör att anläggandet av en sådan ej är möjlig.

Askims Pilegårdsväg är hastighetssäkrad idag. Dock bör en passage till den föreslagna förskolan detaljstuderas i det kommande arbetet.

Detaljplanen måste medge tekniska installationer, såsom belysning, inom allmän plats.

Trafikkontoret anser att en framtida koppling mellan Välenområdet och det aktuella planområdet, planskild från väg 158, ej ska omöjliggöras av den planerade byggnationen. Sektionen på Pilegårdsgatan förbi den planerade förskolan måste anpassas så att en sådan koppling, med två körfält och separerad gång- och cykelbana, är möjlig att anlägga. I samband med en eventuell sådan byggnation bör den ovan nämnda korsningspunkten ses över med de förutsättningar som då råder.

För exploateringen skall Göteborgs Stads aktuella P-norm nyttjas. Åtgärder i infrastrukturen föreslås belasta exploitören. Trafiknämnden får marginellt större kostnader för driften, skötsel och underhåll av lokalgata.

Trafikkontoret har inget övrigt att erinra och tillstyrker därmed planen.

**Kommentar:** *Noteras*

## 6. Kretslopp och vatten

### Avfall

Förslaget påverkar avfallshanteringen i hela området. Påverkan på avfallshanteringen i hela området behöver därför beskrivas i planbeskrivningen.

För det nya punkthuset i öster blir gatans utformning viktig med tanke på vändmöjligheter för sopbil.

Vid förskolan behövs en rund vändplats dimensionerad för sopbil i stället för t-vändning som syns på illustrationskartan.

Den ena befintliga återvinningsstationen i området behöver flyttas. Planen bör förtydliga vart. Kostnaden för flytten bör tas av exploitören.

### Dagvatten och VA

Upplysning som bör tas bort från plankartan:

- Den effektiva magasinvolymen ska motsvara minst 10 mm nederbörd.

Upplysning som bör tas med på illustrationsritningen:

- Dagvatten kan fördröjas genom fördröjningsmagasin, gröna tak samt raingardens.

Ytorna mellan de nya huset påverkas mycket vid hundraårsregn. Dessa ytor behöver studeras noggrannare.

Höjdsättningen av föreslagen parkeringsplats vid förskolan behöver studeras noggrannare.

Vidare har kretslopp och vatten ett antal tillägg till avsnittet om vatten och avlopp i planbeskrivningen.

**Kommentar:** Plankartan revideras i enlighet med yttrandet. Frågan om ytor mellan de nya husen samt höjdsättning av parkeringsyta vid förskolan får studeras vidare i projektering. Yttrandet vidarebefordras till exploatören.

## **8. Göteborg Energi AB Gasnät**

Göteborg Energi Avdelning Distribution Projektstöd Gas har efter granskning av detaljplanen konstaterat att Göteborg Energi Gasnät AB har driftsatta ledningar i det aktuella arbetsområdet som bör beaktas. Bifogar utdrag ur kartverk på dessa.

**Kommentar:**

*Synpunkten noteras.*

## **9. Swedegas**

Swedegas AB har tagit del av samrådshandlingarna.

Av erhållna handlingarna framgår att Swedegas AB inte har någon högtrycksledning eller planerad utbyggnad för energigas i anslutning till planområdet, därav har Swedegas AB inget att erinra mot erhållet detaljplaneförslag

**Kommentar:**

*Synpunkten noteras.*

## **10. Göteborg Energi GothNet AB**

Observera befintliga optokablar och rör, bifogar lägeskartan. Vi är väldigt intresserade av att bli informerade längre fram i planarbetet angående eventuella schakter, el-, fjärrvärme-anslutning, m.m. Vi kan då förlägga rör och leverera bredband, IT-tjänster, om intresse finns.

Annars har vi inget att erinra.

**Kommentar:**

*Synpunkten noteras.*

## **11. Göteborgs Stads parkerings AB**

Parkeringsbolaget har inga synpunkter på planen eftersom parkering löses inom egen tomtmark. Det är positivt att cykelparkering löses även för befintliga byggnader inom planen.

**Kommentar:**

*Synpunkten noteras.*

## **12. Göteborgs Energi AB**

I den befintliga gamla panncentralen som föreslås rivas, finns i dag befintliga fjärrvärmeledningar både i mark och inomhus, samt en fjärrvärmecentral. Dessa ledningar med tillhörande avstängningsventiler måste läggas om innan rivning påbörjas. Göteborg Energi förutsätter att detta bekostas av exploatören.

Innan rivning av panncentralen påbörjas skall avtal om värmeleverans sägas upp i god tid, så att Göteborg Energi har möjlighet att demontera befintlig utrustning i fjärrvärmecentralen.

**Kommentar:**

*Synpunkten noteras.*



## Statliga och regionala myndigheter m.fl.

### 13. Lantmäterimyndigheten

Beskrivning av hur parkering tillgodoses bör göras utförligare för planområdet och omgivande bostäder som idag har sin parkering där. Detta behövs som ledning vid fastighetsbildning. Det bör framgå av beskrivningen för vilka allmänna ledningar u-områdena i kartan är avsedda för och om ledningarna är befintliga eller planerade. U-område är lagt inom Askim 59:38 för det som idag har ledningsrätt (transformatorstation). Inkommande/utgående ledningar bör också ges u-område även om de saknar ledningsrätt idag.

Det noteras att byggnadsplan akt 1480K-XIV-2181 (med enskilt huvudmannaskap) ligger kvar för stor del av kvarteret och även allmän plats i söder. Omgivande planer är stadsplaner med kommunalt huvudmannaskap.

#### **Kommentar:**

*Planbeskrivningen uppdateras angående parkeringar och u-område. Askim 59:38 har lyfts ur denna detaljplan och kommer att hanteras som ett separat ärende. Frågan om u-område tas med i detta arbete.*

### 14. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 1.

Har följande synpunkter:

Som en komplettering av ett bostadsområde med behövliga flerbostadshus, är planförslaget positivt. Dock behöver kommunen ta ställning till hur den kommande trafikökningen kan hanteras för att undvika påfrestningar på den redan belastade trafikleden E6/Söderleden som är ett utpekat riksintresse. Vidare bör placering av en förskola med sex avdelningar i ett område där både luftkvalité och ljudmiljö inte uppfyller kraven som godtagbar miljö, ses över.

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

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

##### Riksintresse:

Flerbostäderna och förskolan som föreslås i planförslaget kommer att alstra mer trafik på den redan hårt belastade trafikleden E6/ Söderleden. Länsstyrelsen instämmer med Trafikverket i deras yttrande om att negativ påverkan på trafikleden inte kan uteslutas. Inför det fortsatta planarbetet måste Göteborg Stad klarlägga vilka åtgärder som kommer att tas för att leden inte påtagligt kommer att skadas.

##### Hälsa och säkerhet:

##### *Geoteknik*

Länsstyrelsen har samrått med SGI (Statens Geotekniska Institut) som anser att utredningen om områdets stabilitet som gjorts behöver kompletteras. De planerade tillkommande belastningarna måste medtas i bedömningen.

##### *Buller*

Länsstyrelsen anser att bullerberäkningen behöver uppdateras så att trafik längs med hela Askims Pilegårdsväg ingår i beräkningarna. Även tillkommande trafik som genereras av planerad ny bebyggelse ska ingå.

Bullersituationen vid förskolan behöver utredas närmare. Utredningen måste inkludera trafiken till det planerade punkthuset, vägbuller från Radiomotet och buller från parkeringsplatser vid förskolan. Buller vid förskolan bör inte överskrida 55 dBA ekvivalentnivå. Att skärma bort ljudet från Söderleden är sannolikt svårt. Länsstyrelsen ifrågasätter om bullerberäkningsprogrammet tar hänsyn till det bullerregn som kommer från Radiomotet, Söderleden, väg 158 och annan trafik i området. Utifrån både luftkvaliteten samt den rådande ljudmiljön som redovisas i utredningarna i samrådshandlingarna anser Länsstyrelsen att kommunen bör se över lokalisering av förskolan.

Förslaget utgör en komplettering av ett befintligt bostadsområde med fungerande service. Därmed kan det accepteras att frångå huvudregeln under förutsättning att hälften av bostadsrummen i varje bostad har tillgång till en tyst eller ljuddämpad sida. Om bostäder planeras där bullernivån kan bli mer än 65 dBA, vilket kräver synnerliga skäl som behöver motiveras, ska bostadsrum konsekvent orienteras mot den tystare sidan.

Bullerutredningen visar att ekvivalent ljudnivå ligger mellan 50-55 dBA på 1.5 meters höjd. De övre våningarna kommer sannolikt att utsättas för buller som överskrider acceptabel ekvivalent nivå, 55 dBA. Detta kräver att lägenheter ska planeras så att hälften av bostadsrummen vetter mot en tyst eller ljuddämpad sida. Planförslaget med bullerutredning behöver redovisa hur sådana lägenheter kan utformas för att klara detta.

Vad gäller punkthuset i södra delen och bostäderna längs med Askims Pilegårdsväg så behöver planförslaget redovisa hur dessa hus klarar en tyst eller ljuddämpad sida. Störst problem kan anses vara vid huskropparnas gavlar i de fall de ligger nära väg 158. Hur lägenheter kan utformas för att klara en tystare sida för hälften av bostadsrummen där 55 dBA ekvivalent bullernivå överskrids behöver redovisas. Sannolikt hade det varit lämpligare med U-formade huskroppar eller en annan avskärmning i stället för lamell-, L- och punkt hus. Vidare måste det redovisas hur uteplatser planeras som klarar 50 dBA ekvivalent bullernivå på spridningskartor med bullerskärm.

MKN (Miljökvalitetsnormer):

#### *Luft*

Planområdet ligger sydost om Järnbrottsmotet, i direkt anslutning till Särö-leden och på relativt kort avstånd från Söderleden. Miljöförvaltningen gör spridningsberäkningar över Göteborg som visar beräknade halter i luft av kvävedioxid. Dessa beräkningar visar att dygnsmedelhalterna av kvävedioxid uppgår till 48-60 mikrogram per kubikmeter i större delen av planområdet, vilket ska jämföras med miljökvalitetsnormen på 60 mikrogram per kubikmeter. Eftersom beräkningarna över staden inte inkluderar bebyggelsen skulle lufthalterna kunna vara högre i t.ex. trafikerade gaturum eller där bebyggelse påverkar spridningsförutsättningarna. Eftersom planområdet ligger nära två trafikerade leder och halterna av kvävedioxid beräknas vara höga i området anser Länsstyrelsen att en mer detaljerad luftkvalitetsutredning som tar hänsyn till lokala förhållanden, bl.a. bebyggelse, behöver göras för området.

#### *Markföroreningar*

Planbeskrivning redogör att en miljöteknisk markundersökning kommer att utföras. Länsstyrelsen anser att en sådan undersökning bör vara klar inför fortsatt planarbete.

#### *Vatten*

Vattenområde som berörs är *Frölunda SE639784-126990* vilken omfattas av miljökvalitetsnormer (MKN) för grundvatten enligt EU:s ramdirektiv för vatten. För den berörda vattenförekomsten har både den ekologiska och kemiska statusen i dagsläget bedömts vara God. Kvalitetskravet är att uppnå god ekologisk status senast år 2021. Det innebär dock att icke-försämringskravet ska upprätthållas och att föreslagen plan inte medverkar till att miljökvalitetsnormen god ekologisk status 2021 skulle överträdas.

Enligt 2 kap. 2 § PBL får planläggning inte medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap MB överträds. I dagsläget saknas denna bedömning. Kommunen måste därför visa hur planerade åtgärder påverkar vattenkvaliteten inom berörd vattenförekomst och möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten.

Råd enligt 2 kap. PBL:

Följande planbestämmelser som reglerar störningsskydd bör ses över. I nuvarande utformning är det inte tydligt:

- Skydd: Omfattning av skyddet bör framgå tydligt på plankartan.
- Störningsskydd: Om ekvivalent ljudnivå utanför bostadsfasad är > 65 bör regleras istället som  $\leq 65$  dBA

### *Naturmiljö*

Tornseglaren har påträffats inom befintlig bebyggelse i Pilegården och bedöms inte påverkas av planens genomförande. Däremot är det oklart om genomförande av planen påverkar beståndet av backsippa. Backsippan är fridlyst enligt 8 § Artskyddförordningen och planeras grävning inom området där den växer måste dispens sökas hos Länsstyrelsen i god tid innan åtgärderna sker.

### *Klimatanpassning*

Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Det är viktigt att planområdets lämplighet över tid utreds utifrån en analys av relevanta klimateffekters inverkan på området, till exempel om ökad nederbörd kan medföra översvämningsrisk från höga flöden i närliggande vattendrag, om intensiva värmeböljor kan innebära problem med överupphettning i tätbebyggda områden eller om en havsnivåhöjning kan medföra en permanent översvämning av hela eller delar av planområdet.

Synpunkter enligt annan lagstiftning:

### *Vatten*

Hur grundvatten kommer att påverkas till följd av planläggning vid t.ex. grundläggning har inte beaktats. Bortledande av grundvattenuttag kan riskera att medföra sättningar i hus, vägar mm. Det är oklart om det finns risk för påverkan på brunnars grundvattentillgång och vattenkvalité. Dessa frågor behöver utredas noggrant.

I direkt anslutning till planområdet finns två markavvattningsföretag som heter *Stor Åns dagvattenföretag från 1993* och *Hult mf. TF från 1936*. I planhandlingarna framgår inte om åtgärderna innebär markavvattning, vilket kräver förtydligande. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens/tillstånd från Länsstyrelsen. Då detaljplanen berör markavvattningsföretag bör dessa höras som sakägare i det fortsatta planarbetet.

Länsstyrelsen ser positivt på att staden har en policy om att dagvattnet från samtliga nybyggda hårdgjorda ytor ska fördröjas innan dagvattnet leds vidare till ett befintligt dagvattensystem eller recipient. Detta gäller även om de nybyggda hårdgjorda ytorna utförs på befintliga hårdgjorda ytor. Emellertid krävs att det i planhandlingarna förtydligas hur dagvatten från planområdet, liksom byggdagvatten från anläggningsskedet, ska

omhändertas för att inte riskera negativ påverkan på vattenmiljön i den närliggande grundvattenförekomsten. Dessutom finns Stor Ån i anslutning till planområdet som har dokumenterad lax- och öringförekomst. Om vattendraget planeras att användas som recipient ska riskbedömning göras för att inte skada fiskebeståndet.

Gränsen för det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp bör redovisas så att det framgår vilka öppna diken och utjämningsmagasin som omfattas av tillsyn om vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

#### *Kultur*

Föreslagen nybyggnation av höghus i planens östra del berör omfattande delar av fornlämning RAÄ Askim 244:1. I planbeskrivningen anges att ”planerad bebyggelse är utformad med hänsyn till platsen och dess omgivning.” Då fornlämningar utgör en väsentlig del av vår gemensamma kulturmiljö har Länsstyrelsen svårt att förstå i vilken grad hänsyn har tagits till platsens kulturmiljövärden. På plankartan finns ingen fornlämning markerad och inte heller någon upplysning om att ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd. Länsstyrelsen har efter genomförd arkeologisk utredning meddelat att fornlämningen inte har avgränsats, och att det till fornlämningen hör ett skyddsområde i form av ett fornlämningsområde, enligt 2 kap. 2 § KML. Detta område har samma lagskydd som fornlämningen. Om planerna på exploatering av ytan som berör fornlämning kvarstår ställer Länsstyrelsen krav på arkeologisk förundersökning i avgränsande syfte för att klargöra dess faktiska gränser. Undersökningsresultaten ska därefter inarbetas i planbeskrivningen och fornlämningen ska vara markerad på plankartan.

Behovsbedömning:

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

**Kommentar:** Syftet med det pågående gemensamma arbetet (Göteborgs Stad, Mölndals Stad och Trafikverket) med genomförbarhetsstudie för Fässbergsdalen är bl a att hitta och avtala kring åtgärder som möter den tillkommande biltrafik som förväntas uppkomma som en följd av de planerade exploateringarna i Fässbergsdalen, som aktuell detaljplan är en del av. Den geotekniska utredningen kompletteras enligt yttrandet. Bullerutredningen har kompletterats med en närmare undersökning av bullersituationen för förskolan där ny skärmande bebyggelse och justerad placering av byggnaden studerats. Bullersituationen för de tillkommande bostäderna har studerats. En fördjupad luftkvalitetsutredning har genomförts. Planbeskrivningen har kompletterats med ett resonemang kring dagvatten och översvämning. De markavvattningsföretag som identifierats i dagvattenutredningen hörs som sakägare i det fortsatta planarbetet. RAÄ Askim 244:1 har varit föremål för arkeologisk undersökning. Rapport från denna kommer att biläggas planhandlingarna inför granskning.

#### **15. Trafikverket**

Söderleden:

E6/Söderleden är utpekad som riksintresse i egenskap av huvudförbindelse mellan Göteborgs hamn och södra Sverige. I Trafikverkets uppdrag ingår bland annat att bevaka att Söderleden bidrar till god transportkvalitet och tillgänglighet till och från Göteborgs hamn. Godstransporter till och från Göteborgs hamn är en regional och nationell angelägenhet. Mot bakgrund av de exploateringar som pågår och planeras i Fässbergsdalen bedriver Göteborg stad, Mölndal stad och Trafikverket ett gemensamt arbete för att hitta hållbara trafiklösningar för lokal, regional och nationell trafik. Hittills har samarbetet inte resulterat i några överenskommelser mellan parterna om åtgärder som leder till att

trafiksituationen på Söderleden förbättras. Samarbetet mellan parterna fortsätter och målet är naturligtvis att parterna ska komma fram till åtgärder och att avtal träffas. Detaljplanen för bostäder vid Pilegården innebär att riksintresset E6/Söderleden påtagligt påverkas och skadas. Till nästa planskede behöver såväl åtgärder - som leder till att trafiksituationen på Söderleden förbättras - som avtal ha träffats mellan Göteborg Stad och Trafikverket.

I brist på avtal om åtgärder mellan parterna som leder till att trafiksituationen på Söderleden förbättras kommer Trafikverket motsätta sig att planen går till antagande.

**Buller:**

Den bullerutredning som finns bifogad redogör för trafikmängden i nuläget och för prognosåret 2030. Utredningen visar på höga nivåer redan idag. För att dämpa bullernivåerna i området tänker kommunen uppföra ett bullerdämpande skydd på den vall som idag finns mellan väg 158/Säröleden och Pilegården. Trafikverket förutsätter att kommunen ser till att Boverkets riktlinjer för buller klaras och att de bullerpåverkade bostäderna får tillgång till dämpad eller tyst sida.

När det gäller placering av det tänkta bullerskyddsplanket kan det antingen placeras *innanför* eller *utanför* vägområdet till väg 158. Bullerutredningen kan visa var bullerskyddsplanket lämpligen placeras för att göra den största nyttan. Om bullerskyddsplanket ska placeras *inom* vägområdet till väg 158 behöver avtal träffas mellan Trafikverket och kommunen. Avtal ska vara träffat mellan parterna före planens antagande. Vi vill göra kommunen uppmärksam på att en vägplan kan behövas för att bullerskyddet ska kunna byggas inom vägområdet. Åtgärder inom vägområdet utförs av Trafikverket och kommunen/exploatören svarar för samtliga kostnader. För det fall kommunen önskar placera bullerskyddet inom vägområdet behövs ett fördjupat samråd mellan kommunen och Trafikverket. Om bullerskyddsplanket placeras *utanför* vägområdet till väg 158 ansvarar kommunen bullerskyddet. Ett samråd mellan kommun och Trafikverket behövs dock för att säkerställa att bullerskyddet inte medför en trafikfara för trafikanterna på väg 158 och att bullerskyddet placeras utanför vägens säkerhetszon. Säkerhetszonen är den zon räknat från vägkanten som ska hållas fri från fysiskt oeftergivliga hinder för att öka trafiksäkerheten. Storleken på säkerhetszonen varierar beroende på förutsättningar på platsen och hastighet på vägen.

**Förskola:**

Det är av särskild vikt att ordna förutsättningar för en god ljud- och luftmiljö vid förskolan. Även en god trafikmiljö kring förskolor är viktigt, så att hämtning och lämning kan ske på ett säkert och tryggt sätt. Platser för hämtande och lämning bör vara åtskild från övrig trafik.

**Kommentar:** Vad gäller den övergripande trafiksituationen, se kommentar till länsstyrelsens yttrande. Bullerskärmen avses uppföras utanför vägområdet.

## 16. Räddningstjänsten

Insatstiden i området är normalt under 10 minuter. Det inbegriper även höjdfordon med en vertikal räckvidd om 23 meter.

Vad gäller tillgänglighet för räddningstjänsten så är frågan ej beaktad i planbeskrivningen. Utryckningsfordon ska i en akut situation kunna ställas upp på så vis att avståndet mellan fordon och byggnaden entré inte överstiger 50 meter.

Inte heller frågan om brandvattenförsörjning är beaktad i planbeskrivningen. Brandvattenförsörjningen bedöms vara tillgodosedd enligt konventionellt system med nuvarande konfiguration även efter byggnation enligt planförslaget. Behöver poster flyttas på

grund av t.ex. anläggningsarbete måste det säkerställas att täckningsgraden inte understiger riktlinjerna i VAV P76 och P83.

Den planerade förskolan hamnar inom det av länsstyrelsen i Västra Götaland angivna riskbeaktningsavståndet på 150 meter från led för farligt gods (Söderleden). Frågan är ej beaktad i planbeskrivningen eller på plankartan. Räddningstjänsten har i sin bedömning funnit brist i riskhänsyn för planen.

**Kommentar:**

*Avstånd till farligt godsled - Byggrätt för förskola har justerats och ligger med det nya förslaget utanför rekommenderat avstånd 125 m från led. Mellan förskolan och söderleden planeras en rad med car-portar att uppföras som kan fungera som både buller- och riskskydd. Bedömningen grundar sig på den fördjupade översiktplanen för farligt gods (KF 1999-03-25)*

### **17. Skanova**

Skanovas kabel-/kanalisationsanläggningar inom och intill aktuellt område är markerade på bifogad lägeskarta. Anläggningen utefter Askims Pilegårdsvägs norra sida, är en sk mellanstationskabel och får betraktas som riksintresse. Skanova ser helst att denna anläggning kan kvarligga i befintligt läge.

För diskussion om eventuell flytt alternativt skyddande av Skanovas anläggningar under byggnationstiden, skall kontakt tas med Skanova. Kontakt bör tas i god tid, helst fyra månader innan en eventuell flytt måste göras.

Skanova har för övrigt, inget att invända mot planförslaget.

**Kommentar:** Skanovas synpunkter noteras.

### **Sakägare**

Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som "fastighetsägare" för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

### **18. Boende på Pilegården 1 F**

Anser att det saknas redovisning av nya parkeringsplatser. Är orolig för att p-hyran ska höjas alltför mycket om tanken är att det ska byggas garage någonstans i området.

**Kommentar:** *Principerna för de nya parkeringarna framgår av illustrationskartan. I och med överbyggnaden av de befintliga parkeringsdäcken kan befintlig infrastruktur delvis utnyttjas och kostnaderna för parkering minskas jämfört med om nya parkeringsanläggningar skulle behöva uppföras.*

### **19. Boende på Pilegården 8 D**

Anser att förslaget kommer att förfula hela området samt skugga området nedanför. Nämner som exempel Axel Dahlströms torg och Karl Staafs gatan i Göteborg som båda har ett ensamt höghus bland trevåningshus och att Axel Dahlströms torg har blivit valt till Göteborgs fulaste torg. Anger vidare att det är ett rekreativsområde för hundar,

katter och barn och anser att förslaget kommer att innebära en ökad trafik till pannhuset och en förlorad utsikt och solinstrålning.

**Kommentar:**

*Föreslaget punkthus vid Hyltevägen kommer fortsatt att hanteras i ett separat plan-ärende. Punkthuset är placerat på sådant sätt att skuggverkan bedöms bli begränsad, även om delar av gården och vissa husfasader kommer att skuggas är det under en begränsad tid av dygnet. Påverkan på kvällssol kommer till exempel att bli liten, eftersom den tillkommande byggnaden på kvällarna kommer att skugga en förskolegård.*

**20. Boende på Pilegården 3 F**

Anser att det redan idag med den rådande trafiksituationen vid Askims Pilegårds väg i anslutning till Kobbegårdsvägen, är svårt att ta sig över Kobbegårdsvägen när man skall till vänster. Anser att med ytterligare bostäder i området så blir situationen ohållbar. Vill se en trafikreglerad korsning, tycker att det är den bästa lösningen och att det är att miljömässigt föredra då man i nuläget kan få stå i flera minuter innan man kommer över.

**Kommentar:**

*Korsningen Askims Pilegårdsväg/Kobbegårdsvägen kompletteras med ett körfält ut från Pilegården och ett körfält på Kobbegårdsvägen för att minimera köbildning. Inför samråd har både en cirkulationsplats och signalreglering av korsningen utretts. Cirkulation omöjliggörs av att kommunen inte äger marken och signalreglering har enligt utredning visat sig vara ett sämre alternativ än dagens lösning. Föreslagna åtgärder bedöms ge förbättrade trafikflöden som svarar mot det behov som planen genererar.*

**21. Boende på Hyltevägen 20**

Anser att ett ökat antal boende i Pilegården kommer att medföra mer trafik på Kobbegårdsvägen och att en förutsättning för fler boende måste föregås av en bättre kollektivtrafik än dagens. Hänvisar till att busslinjer dragits in och att det blivit färre avgångar de senaste åren, något som gjort att de knappt åker med kollektivtrafiken längre. Att få hundratals fler hushåll utan att först säkerställa en utbyggd kollektivtrafik är inte bra anser man. Tycker inte att man i detaljplanen tagit tillräckligt med höjd för och beaktat trafikdensiteten, ökning av buller och utsläpp samt risk för olyckor. Vidare ser man att eftersom kollektivtrafiken ligger på andra aktörer (Västtrafik) det som ohållbart att dels öka trafikmängden på Kobbegårdsvägen genom att öka antalet hushåll i Pilegården (vilket ger många fler nya fordon eftersom kollektivtrafiken inte ens idag sväljer behovet) och dels ohållbart att inte diskutera en separat av- och påfart på Västerleden/Söderleden (159) från bron vid Plantagen och även av- och påfart på Säröleden (158). Man vill att det som bör beaktas istället bör vara dels att först få accept på en utbyggd kollektivtrafik på Kobbegårdsvägen och Säröleden och dels få en cirkulationsplats vid infarten Kobbegårdsvägen/Askims Pilegårdsväg och även en cirkulationsplats vid infarten Kobbegårdsvägen/Hyltevägen. Något som man anser krävs för att förhindra köbildning i samband med access till och från området inklusive den ökade morgon- och eftermiddags- trafik, inte bara för boendes utan även inkluderande ett utökat dagis i området. Man ser en risk för att det primärt blir ett stopp i korsningen Kobbegårdsvägen/Askims Pilegårdsväg med ökad risk för olyckor då trafiken av flera skäl pga förslaget kommer att öka i detta område.

Anser också att det är minst lika oroande med planerna på att bygga en 16-våningars skyskrapa där det idag finns en panncentral. Man anser att bilden "Perspektivbild från sydväst" i samrådshandlingen ger en frustrerande missvisning av att hela området från panncentralen och i riktning mot och inkluderande Hyltevägen är ett grönområde med skog – vilket man framhåller inte är fallet, utan ett bebyggt område med 11 fristående

villor samt två separata dagis av vilka alla kommunicerar via Hyltevägen. Hyltevägen tycker man redan idag är överbelastad trafikmässigt till en gräns som för de boende anses anses livsfarlig. Bedömer att planera för en 16-vånings skyskrapa på panncentralens plats och förutsätta att hyresgästerna där skall promenera till fots uppför backarna från Askims Pilegårdsväg är fel. Istället tror man det för sannolikt att Hyltevägen kommer att trafikeras i stort sett uteslutande för att kommunicera med 16-våningshuset - dels under många års byggtid med tung trafik och även därefter med biltrafik av de boende. Detta anses oacceptabelt då Hyltevägen i så fall måste förstärkas och breddas för att tillåta säkra möten samt förses med en säker cirkulationsplats mot Kobbegårdsvägen enligt synpunkten ovan.

Anser att det planerade höghuset stör och även förstör stadsbilden som sedan länge råder i både Askim och Sisjön med en bebyggelse som idag inte disharmonierar med naturen utan snarare följer densamma. Man tycker att man istället ska behålla den idag relativt låga bebyggelsen och spara alla grönområden som finns kvar för att inte förstöra stadsdelens nuvarande charm och attraktionskraft som icke-betong-getto. Några "landmärken" med oproportionerligt höga enstaka hus behöver inte den här stadsdelen för sin attraktionskraft anser man.

Hela detaljplanen beskriver ett behov av hyresrätter i området. Man hade kunnat acceptera resonemanget med just hyresrätter om det fanns närhet till väsentlig tillverkningsindustri eller gymnasial/postgymnasial skola som de i så fall nyinflyttade boende hade kunna ta sig till utan tvingas att åka bil. Någon väsentlig arbetslöshet i närområdet känner man inte igen som skulle motivera. Hela resonemanget tycker man istället ger sken av att ge en kraftig lokal ökning av primärt biltrafik som för de redan boende i området verkar oacceptabel beaktande de redan idag höga buller- och avgashalterna från Västerleden, Söderleden och Säröleden.

Fastighetsägaren har vid diskussioner med flera av de idag boende i området kunnat identifiera en stor oro för väsentligt ökad otrygghet i och med den stora ökningen av invånardensiteten i Pilegården. Man anser att området idag är överblickbart till väsentlig del och "inte skrämmande högt". Med bl.a. 16-vånings skyskrapa och dubbla hushöjden och mer, tycker man att områdesbilden av Askim/Sisjön ändras radikalt om detta utbyggnadsförslag sätts i verket. Man frågar om hyresgästunderlaget för alla dessa hyresrätter verkligen är motiverat?

Med ett stort nytt boendeunderlag i dessa hyresrätter som föreslås följer förhoppningsvis mycket ny ungdom. Man undrar var skall alla dessa ungdomar hålla till och få en meningsfull fritid? Man tror inte att Fritidsgården Pilen lär svälja behovet eller att Askimsskolan nog inte heller kan ta emot alla på ett fungerande sätt. Man anser att det finns risk för vantrivsel, känsla av meningslöshet och därigenom ökad risk för våld och vandalism.

Sammantaget anser man att förslaget för utbyggnad vid Pilegården inte är genomtänkt. Hade man haft möjlighet att ingå i Byggnadsnämnden hade fastighetsägaren valt att rösta nej och att helt avslå detta förslag. Man hoppas att argumenten ovan kan hjälpa till att helt avslå också i praktiken.

**Kommentar:**

*Pilegården får anses vara väl försett med kollektivtrafik. Hållplats Pilegården trafikeras av flera busslinjer, bland annat Rosa express som går med fem-minuters-trafik i högtrafik. Hållplats Pilegårdsvägen trafikeras också av flera linjer. Se även svar till Länsstyrelsen och boende på Pilegården 3 F och 8 D. Bullerutredning och luftkvalitets-*



utredning har kompletterats inför utställning och nödvändiga justeringar har gjorts på plankartan. Hyltevägen ligger utanför planområdet och byggtrafik och framtida reglering av gator är inte en planfråga.

Askim är en stadsdel med stor andel småhus, en komplettering med tillgängliga (för funktionshindrade) lägenheter innebär att förutsättningarna både för nya invånare i Askim och för befintliga invånare som behöver annat boende, till exempel äldre, förbättras. Med ökad befolkning följer också ett ökat underlag för kommersiell service. I Göteborg råder bostadsbrist, avsättning för planerade bostäder finns därför rimligen. Vad som upplevs som tryggt och otryggt skiftar från person. I det offentliga rummet är det ofta och av många så att frånvaro av andra människor upplevs som otryggt. Därmed inte sagt att det är en sanning för alla. Lika lite som att fler och nya grannar upplevs som otryggt av alla, eller att nya hustyper tillkommer som kompletterar det befintliga.

Planförslaget bygger på det stora hela vidare på befintlig struktur och förstärker den. I planen ingår en byggrätt för förskola som kan bidra till att förstärka den kommunala servicen.

## **22. Boende Pilegården 8 A**

Undrar vart parkeringsplatserna tar vägen.

### **Kommentar:**

Principerna för de nya parkeringarna framgår av illustrationskartan.

## **23. Boende Hyltevägen 24 (Kobbegården 1:91)**

Anser att en stor del av Pilegårdens och Nergårdens attraktivitet ligger i dess lantliga omgivning och att den är viktig att bibehålla och värna om. Ersättning av den gamla panncentralen med lägenheter anses rimligt, men ett punkthus på 16 våningar anses rätt onödigt. Ett hus på 3 till 4 våningar i stil med den befintliga bebyggelsen på Pilegården tycker man skulle kännas mer rimligt. Man anser att det med all sannolikhet kommer att leda till en stor trafikökning på Hyltevägen både under byggtiden och efteråt.

Man ser gärna att Hyltevägen inte ändrar karaktär utan behåller sitt utseende. Vägen används idag flitigt som promenadstråk för boende på både Pilegården och Kobbegården. Många barn boendes i Pilegården går på Hyltevägen till Askimsskolan.

Man anser att fler bostäder längs med väg 158 kommer att kräva en rondell istället för dagens T-korsning vid Pilegårdsvägens mynning till Kobbegårdsvägen.

Man önskar fler bostadsrätter istället för fler hyresrätter till norra Askim då hyresrätter redan anses överrepresenterade i närområdet.

### **Kommentar:**

Se svar till boende på Hyltevägen 20. Det är inte möjligt att i detaljplan styra upplåtelseform.

## **24. Boende Hyltevägen 18**

Anger att de boende vid Hyltevägen är mycket oroade för den ökning av trafiken som kommer att ske vid byggandet av höghuset vid gamla panncentralen. Anser att Hyltevägen redan nu är i dåligt skick då den är smal och man refererar till att när man byggde den smala trottoaren fick man be de boende om att få asfaltera 20 cm in på dennes tomt. Man anser att det kommer att behövas en rejäl standardhöjning av vägen, anger att de flesta idag åker på den smala trottoaren vid möten. Man tycker att man borde kunna inkräkta 1-2 meter på kullen efter östra sidan så att man får en riktig trottoar och kanske bredda vägen 30 cm så den går att mötas på. Hoppas se att det görs i samråd med de

som bor efter vägen så att de inte blir överkörda. Man anser att förslaget innebär att det kommer att bli mycket bilar på Hyltevägen och mycket trafik, och att man då dessutom även skall utöka Daghemmen som finns på gatan.

**Kommentar:**

*Se svar till boende på Hyltevägen 20.*

**25. Boende Askims Lillbackaväg 4**

Anser att butiksverksamhet, eller dylikt, i det sydvästra hörnet är olämpligt eftersom platsen anses otillgänglig för besökare med fordon vilket man tror medför en risk i att bilister kommer att parkera på Askims Lillbackaväg eftersom den gatan är lättare tillgänglig än parkeringsalternativen i Pilegårdsområdet.

Anser att punkthus på 8 våningar eller högre är olämpligt eftersom det ger insyn i närliggande fastigheter och att det dessutom inte passar in med så höga hus i stadsbilden i Askimsområdet.

Saknar ett detaljerat förslag för hur de nya husen kommer att se ut, anser att underlaget är alldeles för otillräckligt för att man skall kunna bedöma kvalitén på arkitekturen. Anser att alla husen som föreslås ger en bild av att man försöker uppföra ett nytt miljöprogram utan att se till att de boende får sina servicebehov tillgodosedda. Detta inkluderar brist på grönytor i området, skolor och annan verksamhet. Anser att det redan idag är för få grönområden i området, och att bygga fler bostäder skulle snarare försämra situationen även om man bygger till stor del på parkeringsplatser.

Anser att trafiksituation runt Pilegårdsområdet redan idag är väldigt dålig med för mycket trafik som orsakar buller. Att bygga fler bostäder försämrar situationen ytterligare. Anser att det är olämpligt att öka bebyggelse runt Askim stall som finns i närheten eftersom hästar behöver tillgängliga vägar runt stallområdet. Det blir för mycket moped, cyklar och gående på gångvägar som ansluter, och det blir för mycket motortrafik på bilvägarna.

Anser att själva bygget kommer att orsaka mycket buller under byggtiden och att det inte är acceptabelt eftersom bullernivån redan i nuläget är för hög. Anser att tillfälligt riva bullerplank för att bullriga arbetsfordon ska kunna köra in och ut på byggområdet är störande för boende i och utanför området.

Anser att den nuvarande bullernivån behöver mätas på ett riktigt sätt under en längre tid. De uppskattade mätvärdena som anges i dokumentationen anses inte tillförlitliga. Man anser att man dessutom måste uppskatta vilken ökning av bullernivån ett ökat bostadsbyggande t.ex. i södra Askim får för påverkan på främst väg 158.

Den nuvarande kollektivtrafiken från och runt Pilegården anser man idag som otillräcklig. Bussarna är fulla under rusningstrafiken. Fler bussar skulle öka bullernivån ytterligare, främst på väg 158. Att tillåta mer tung trafik är i det avseendet mycket olämpligt anser man.

Anser att det är för mycket avgaser runt väg 158. Att öka trafiken skulle bara försämra situationen ytterligare, speciellt dieselfordon såsom bussar och lastbilar, är skadliga för miljön. Att dessutom tillåta arbetsfordon under byggtiden, som är ännu mer skadliga för hälsan anser man skulle vara direkt olämpligt. Anser att mätningarna av luftföroreningar som anges i detaljplanen är otillräckliga. Man måste mäta halter av alla tänkbara föroreningar, inte bara de som man tror är under gränsvärdena. Anser att man dessutom måste

uppskatta vad nivåerna kommer att ligga på i framtiden; dvs under byggtiden, och efter byggtiden. Vilken den totala påverkan från övriga nybyggen i Askim och Mölndal blir måste man också uppskatta.

Anser att det inte är säkerställt att telenätet, inklusive mobilnätet och internet, inte påverkas negativt för de som bor i närområdet genom uppförandet av så många nya bostäder.

Anger att det finns viktiga fornlämningar i närområdet, t.ex. hällristningar vilka inte nämns i detaljplanen. Anser att fler bostäder ger ökat slitage och kan förstöra historiska platser.

### **Kommentar:**

*Se även svar till boende vid Hyltevägen 20.*

*Det föreslagna läget för centrumverksamhet ligger nära busshållplats Pilegården och i direkt anslutning finns möjlighet att parkera. Kommunen kan inte se att risken för insyn kommer att öka på ett oacceptabelt sätt som följd av det åttavånings punkthus som föreslås. Fastigheter söder om planområdet skymms delvis av en kulle och är belägna nästan 200 m från föreslaget punkthus.*

*Det är svårt att i detaljplan ge en bild av framtida byggnaders arkitektoniska uttryck annat än som volymer. Plan- och bygglagen (PBL) är tydlig med att det i detaljplan inte ska regleras mer än vad som är nödvändigt. Att i detta fall styra utformningen utöver höjd, utbredning och takvinkel har inte bedömts motiverat.*

*Staden är medveten om att tillgången till grönområden inom området är begränsad, men vill påpeka att Pilegården backe i anslutning till planområdet ligger som allmänplatsmark PARK i gällande plan. Se även svar till park och naturnämnden.*

*Planen omfattar inte befintlig ridverksamhet. De ridvägar som finns i närområdet ligger utanför det aktuella planområdet och påverkas inte direkt av planförslaget.*

*Det är bara genom att göra beräkningar som det är möjligt att säga något om en framtida bullersituation, mätningar är momentana och ger inte någon korrekt bild av bullerstörning över tid. Även för luftkvalitet är beräkningar det bästa sättet att prognostisera en framtida situation även om mätningar kan användas som stöd.*

*I planhandlingarna redovisas de fornlämningar som ligger i anslutning till och direkt påverkas av planförslaget. Arkeologisk förundersökning har gjorts inför granskning och fornminnet har avgränsats. Dimensionering av IKT-infrastruktur är inte en planfråga, utom i de fall yta behöver avsättas för master, ledningar eller dylikt. Det finns inget i planen som hindrar att master monteras på byggnader om behov av detta skulle uppkomma.*

## **Övriga**

### **26. Yimby Göteborg**

Yimby Göteborg tycker det är tråkigt att staden fortsätter att planera områden där biltrafik och bilparkering prioriteras framför ett trevligt och tilltalande stadsrum. Liknande dysfunktionella områden finns det många exempel på i Göteborg. Staden bör ta ett helhetsgrepp och arbeta fram riktlinjer för omvandling av dessa områden så att bilberoendet bryts och invånarna får tillgång till närbelägen samhällsservice.

I planprogrammet förekommer två olika uppgifter på antalet tillkommande bostäder. I inledningen nämns 300 bostäder och senare nämns 240 bostäder. Med ingen av dessa uppnås UN-habitats minimumnivå om 150 boende/ha. Med en boendetäthet på 2.0

boende/lägenhet hamnar tätheten i planområdets 4 hektar på 120-150 boende/hektar vilket är ett välkommet tillskott till det i övrigt mycket glest bebyggda närområdet. Antalet bostäder bör kunna ökas för att öka intresset för etablering av samhällsservice.

Yimby tycker det är en bra ambition som kommunen visar upp när det gäller att komplettera med flerbostadshus i en stadsdel som till stor del består av gles villabebyggelse och småhusområden. Vi håller med om att planen kommer att bidra med ett större underlag för kollektivtrafiken. Dock finns det mer i övrigt att önska. Området beskrivs som avskärmat och isolerat. Under rubriken "Sammanhållen stad" diskuteras en framtida omvandling av 158:an till stadsgata på sikt. Det är oklart i vilket tidsperspektiv detta kan tänkas genomföras på. En mer konkret diskussion och planering hade varit önskvärt då buller från vägen tas upp som en begränsande faktor när det gäller den möjliga exploateringen

Bullerkraven ska klaras genom att en 4 meter hög bullerskärm uppförs utefter 158:an. Vi skulle önska en mer seriös utredning av alternativ då bullerskärmar inte ger ett trevligt och tilltalande stadsrum. Vi föreslår en utredning av slutna kvarterbebyggelse i kvarteren längs med leden.

"En förskola med 6 avdelningar föreslås i grönområdet norr om Pilegården. Byggnaden utformas så att den egna byggnadskroppen agerar bullerskydd och därmed kan en skyddad gård uppnås för att klara bullerkraven. Förskolan får uppföras i högst två våningar." Det är mycket märkligt att staden föreslår en förskola som byggs som en ö en bra bit bort från övriga bebyggelsen i området. Förskolan bör kunna integreras i övriga kvarter för att skapa en blandad stad med liv och rörelse dygnets alla timmar.

Angående möjlig centrumverksamhet vid parkeringsplats: Det är bra med 4 meter bjälklagshöjd för att möjliggöra service men lokaliseringen av den nya centrumverksamheten bör utredas närmare. Vi vänder oss mot det lämpliga att placera den vid en parkeringsplats mot leden utan bulleravskärmning. Centrumverksamheten bör etableras där naturliga stråk och knutpunkter inne i området för att utgöra ett tillräckligt underlag för handel.

Förutom vid centrumhuset så är verksamheter förbjudet enligt planen i alla byggnader med bostäder. För att kunna möta framtidens behov t.ex. vid framtida förtätningar så bör alla byggnader förses även förses med C för centrumfunktion, eller åtminstone C1 centrumfunktion medges i bottenvåningen. Krav på 4 meters bjälklagshöjd i bottenvåningen vore lämpligt.

Det är tydligt att staden vill bevara områdets karaktär. "De väl avvägda proportioner som Pilegården karaktäriseras av kommer i och med föreslagen detaljplan finnas kvar." Yimby Göteborg är starkt kritiskt till att behålla nuvarande glesa struktur. Utformningen med en enda lokalgata utan service i utkanten av området fungerar dåligt för att generera trygga och livliga stråk i området. Det borde studeras om nya gator kan lägga genom området, t.ex. från centrumhuset, via det nya punkthuset och norrut mot förskolan.

Antalet parkeringsplatser som ska anordnas när de nuvarande bebyggs bör kunna reduceras genom att tillåta gatuparkering i området. Bryt områdets funktionsseparering och istället för storskalig markparkering låt gaturummet leva.

**Kommentar:**

*Förslaget innebär en väl avvägd och varsam förtätning utifrån områdets faktiska förutsättningar så som de ter sig idag och inom överskådlig framtid. Samtidigt utformas pla-*

nen för att stödja en möjlig framtida omvandling av kringliggande områden och inte minst de stora trafiklederna.

Inslaget av centrumverksamhet i planen är lokaliserat till området i anslutning till hållplatsen Pilegården och fritidsgården Pilen. Kontoret bedömer att detta är den del av området som erbjuder bäst potential för verksamheter och där dessa gör störst nytta. Förskolor har behov av stor friyta för att ge barnen förutsättningarna att utvecklas. Även när förskolor planeras på egna tomter är det, som här, ofta svårt att skapa tillräckligt stora friytor. Att lokalisera förskolor i anslutning till bostäder kan i många fall vara den enda möjliga och lämpliga lösningen, men det innebär också att målkonflikter skapas i och med att ytan oftast är begränsad. Kontoret ser inte att en lokalisering av förskola inom området är en förstahandslösning här. Gatuparkering längs Pilegårdsgatan har utretts, men hamnar i konflikt med det generella biotopskyddet.

## **27. Boende Hedeforsvägen**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som exempelvis lyfter fram att det är olyckligt att staden fortsätter att planera områden där biltrafik och bilparkering prioriteras framför ett trevligt och tilltalande stadsrum.

***Kommentar:** Se kommentar till Yimbys yttrande.*

## **28. Boende Flötevägen**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som exempelvis lyfter fram att det är olyckligt att staden fortsätter att planera områden där biltrafik och bilparkering prioriteras framför ett trevligt och tilltalande stadsrum.

***Kommentar:** Se kommentar till Yimbys yttrande.*

## **29. Boende Färgfabriksgratan**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som exempelvis lyfter fram att det är olyckligt att staden fortsätter att planera områden där biltrafik och bilparkering prioriteras framför ett trevligt och tilltalande stadsrum.

***Kommentar:** Se kommentar till Yimbys yttrande.*

## **30. Boende Kaptensgratan**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande. Anser att efter att på senare tid tagit ett steg framåt så känns denna detaljplan som minst tre steg bakåt till 60-talet. Instämmer exempelvis med hur Yimby lyfter fram det olyckliga i att staden fortsätter att planera områden där biltrafik och bilparkering prioriteras framför ett trevligt och tilltalande stadsrum. Anser att med en närhet till etablerade köpcentrum skulle ett levande stråk kunna uppstå om ett genomtänkt planarbete gjorts istället för det föreslagna bostadsenklavområdet med förbud mot verksamhetslokaler i merparten av fastigheterna.

***Kommentar:** Se kommentar till Yimbys yttrande.*

## **31. Boende Högsbogatan**

Instämmer helt i Yimby Göteborgs Yttrande; anser att detta är en mycket föråldrad och antiurban plan och att man kunde ha gjort det så mycket bättre.

**Kommentar:** *Se kommentar till Yimbys yttrande.*

### **32. Boende Partille**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som exempelvis lyfter fram att det är olyckligt att staden fortsätter att planera områden där biltrafik och bilparkering prioriteras framför ett trevligt och tilltalande stadsrum.

**Kommentar:** *Se kommentar till Yimbys yttrande.*

### **33. Boende Krokslätt/Fredriksdal**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som exempelvis lyfter fram att det är olyckligt att staden fortsätter att planera områden där biltrafik och bilparkering prioriteras framför ett trevligt och tilltalande stadsrum.

**Kommentar:** *Se kommentar till Yimbys yttrande.*

### **34. Boende Ankargatan**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som exempelvis lyfter fram att det är olyckligt att staden fortsätter att planera områden där biltrafik och bilparkering prioriteras framför ett trevligt och tilltalande stadsrum.

**Kommentar:** *Se kommentar till Yimbys yttrande.*

### **35. Skrivelse utan angiven adress**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som exempelvis lyfter fram att det är olyckligt att staden fortsätter att planera områden där biltrafik och bilparkering prioriteras framför ett trevligt och tilltalande stadsrum.

**Kommentar:** *Se kommentar till Yimbys yttrande.*

### **36. Skrivelse utan angiven adress**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som exempelvis lyfter fram att det är olyckligt att staden fortsätter att planera områden där biltrafik och bilparkering prioriteras framför ett trevligt och tilltalande stadsrum.

**Kommentar:** *Se kommentar till Yimbys yttrande.*

### **37. Skrivelse utan angiven adress**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som exempelvis lyfter fram att det är olyckligt att staden fortsätter att planera områden där biltrafik och bilparkering prioriteras framför ett trevligt och tilltalande stadsrum.

**Kommentar:** *Se kommentar till Yimbys yttrande.*

### **38. Skrivelse utan angiven adress**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som exempelvis lyfter fram att det är olyckligt att staden fortsätter att planera områden där biltrafik och bilparkering prioriteras framför ett trevligt och tilltalande stadsrum.

Blanda fastighetstyper med både lokaler och bostäder.

**Kommentar:** *Se kommentar till Yimbys yttrande.*

### **39. Ägare till fastigheten Askim 58:12**

Vill poängtera att ridskolan som ligger precis söder om planområdet ligger väldigt utsatt redan idag. Ridskolan märker tydligt ökade risker, när ej hästkunniga människor och deras aktiviteter möter ryttare och hästar. Man anger att kunder med egen häst känner rädsla för de incidenter som varit på senare tid och att det även är ett arbetsmiljöproblem för ridskolans instruktörer. Anger att om det som SBK skriver ”finns en ridskola i området, som är en fritidssysselsättning som främst attraherar flickor och som många gånger fungerar som en fritidsgård för flickor” är risken således allra störst för dessa barn. Incidenter mellan häst och människa, ibland även med cykel eller moped/MC har skett många gånger.

Anger att man efter att planerna i Sisjön, Kobbegården och nu Pilegården blivit tillkännagivna fått ta emot flera uppsägningar från kunder med egen häst, där framtida byggnation och nutida incidenter varit skälet för uppsägningen. Poängterar att detta är något som de redan märker av idag och innan det har byggts ett enda hus. Anser att med en ökad befolkningstäthet i närområdet kan inte nuvarande verksamhet bedrivas på ett säkert sätt för kunder, djur och allmänhet. Anser att det rekreativvärde som Askims Ridhus i dag står för, därmed går förlorat. Anser att planen för Pilegården, i kombination med övriga planer i närområdet också får ekonomiska konsekvenser för det privata företag som Askims Ridhus är, vars tillgångar i form av mark i och med planförslaget blir reducerat till en allmän fri nytta när den verksamhet som försörjer ägare och anställda blir för riskabel att bedriva.

**Kommentar:** *Området kring Askims ridhus är i huvudsak detaljplanlagt för ridverksamhet och befintlig ridväg säkerställs (ytmassigt) i planen för Kobbegården. Det är svårt att se på vilket vis detaljplaneverktyget kan användas för att ytterligare stödja ridverksamheten. Eftersom området är planlagt för ridverksamhet och alltså är kvartermark finns det inget krav på att marken ska vara allemansrättsligt tillgängligt. Även om det innebär att delar av rekreativvärdet försvinner så är ridklubben i sin fulla rätt att stänga huvuddelen av sin mark och utestänga allmänheten, särskilt om allmänheten innebär ett säkerhetsproblem.*

*Yttrandet vidarebefordras till park- och naturförvaltningen som ansvarar för de kommunägda naturområdena som angränsar planområdet liksom för drift av ridvägar. Yttrandet har även vidarebefordrats till strategiska avdelningen som underlag för tematiskt arbete kring ridverksamhet som är i uppstartsfasen.*

### **40. Ägare till fastigheten Askim 58:7**

Anser att en detaljplans syfte måste vara att på en given yta skapa en så god miljö som möjligt för de som senare skall bo där. Planen borde också ha till uppgift att betänka sammanbindande funktioner i området och mellan angränsande områden. Anser att när det finns minst fyra planer, (Sisjövägen, Handelsområdets planer, Pilegården/Nedergården samt Kobbegården) inom ett mycket begränsat område torde det vara rimligt att man zoomar ut och ser till ett större område där man planerar vägnätet för både bil, gång och cykel, för att få ett trevligt tryggt och fungerande område även utanför de aktuella plangränserna. Anser att som medborgare kan det kännas som att vara den ”kokta grodan”, att få ta ställning till en plan i taget utan att det finns en klar bild med infrastrukturlösningar för området i stort.

Anger följande frågor som anses behöva svar innan det går att ta ställning till detaljplanen:

- 1) Vad skall hända med Hyltevägen som skall försörja höghuset vid panncentralen?

- 2) Stängs några möjligheter att på ett bättre sätt lösa problemet Askims Stationsväg, genom att anta denna plan?

#### Biltrafik i framtiden:

Anger att det enligt fastighetsägarens räkning kommer att finnas ca.1800 lägenheter i framtiden i nya och gamla Pilegården samt Nedergården och Kobbegården, plus övriga bostäder i området, nya och gamla i Sisjön, Trollåsen mm. Undrar om det inte då borde finnas en av- och påfart direkt från Pilegården ut på 158:an och därifrån endast söderut, i planområdets norra del, som i andra ändan mynnar ut vid Plantagen, och sedan leder in i handelsområdet. Det borde avlasta Askims Stationsväg och även i viss mån Söderleden anser man. Förmodar att handelsområdets utveckling än mer mot ett sällanköpsområde kommer att öka nödvändigheten av bilburen shopping och då också vägutrymme.

#### Trygga gång och cykelvägar i närområdet:

Fastighetsägaren är väldigt mån om en väl fungerande och trygg trafik- och bostadssituation i och omkring dessa planområden. Säkra, invanda och naturliga gång- och cykel förbindelser behövs anser man. Anger att det alltid sägs i dessa sammanhang att det är viktigt för tryggheten att dessa vägar går genom bebodda områden så att fler ögon ser och att det även borde gälla för detta område. Analyser över gång- och cykelrörelser i området samt planförslag till fler bostäder för ökad trygghet i framtiden är inlämnad av fastighetsägaren till SBK, dnr 0539/14.

Fastighetsägaren vill avslutningsvis säga att denne tror att det Nya Pilegården i sig, kommer att bli ett trevligt bostadsområde. Trots att jag är mycket väl medveten om bostadsbrist, och stadens önskan om att skapa hyresrätter, anser man dock inte att höghuset som likt en monolit tornar upp sig vid nuvarande panncentralen passar in. För egen del känner man inte behov av något sådant landmärke, ett lägre hus med en annan utformning passar bättre in anser man.

**Kommentar:** *Se svar till boende vid Hyltevägen 20. Samt till länsstyrelsen och trafikverket.*

#### **41. Askims Fältrittklubb**

Askims Fältrittklubb bildades 1962 och har haft verksamhet i anslutning till planområdet i nästan 50 år. Askims Fältrittklubb och Askims Ridhus har haft ett nära samarbete sedan 1969. Klubben är, tack vare samarbetet med ridskolan, en så kallad prioriterad ridklubb enligt Göteborgs kommuns utvecklingsplan för ridsporten. Den verksamhet vi driver ska därför tas hänsyn till vid utarbetande av detaljplaner. Klubbens medlemmar är i hög grad ridskoleryttare med hög andel flickor i åldern 10-18 år. Vi arbetar för att ge alla våra medlemmar möjlighet att utöva sin sport under säkra förhållanden.

#### Allmänt om hur hästar och bostäder kan existera tillsammans och konsekvenserna för vår verksamhet:

Vi har under årens lopp blivit alltmer inbyggda av bostads- och verksamhetsområdena runt oss vartefter som staden vuxit. Vi upplever mycket ofta att "alla" är positivt inställda till att vi är klubben mitt i stan och att vi ligger där människor bor. Få har dock en insikt i de problem som vi har just på grund av detta läge.

Vi har de senaste åren fått fler och fler människor, cyklar, mopeder, motorcyklar och hundar som vistas på vår anläggning. Detta har lett till en markant ökning av incidenter mellan dessa och våra hästar och ryttare som hade kunnat leda till allvarliga olyckor för alla inblandade. Vi har fått ägna mycket arbete åt förebyggande åtgärder, men fruktar att våra säkerhetsåtgärder inte räcker om de detaljplaner som nu utarbetas runt vårt verksamhetsområde, både runt anläggningen och på ridslingan i skogen, går igenom utan större hänsyn till vår verksamhet. Vi informerar löpande allmänheten som använder vår



anläggning för sin egen rekreation varför vi har våra regler, men de förstår tyvärr inte riskerna och följer inte våra anvisningar.

För att vi ska kunna fortsätta att samexistera krävs fördjupade utredningar i detaljplanearbetet av hur problemen ska lösas. Vi kan inte hindra folk, men inte heller ta ansvar för deras och vår säkerhet på vår hästsportanläggning när de bryter mot våra säkerhetsregler. Detaljplanerna måste föreskriva och anvisa ansvaret för hur denna problematik ska åtgärdas för att vi ska kunna fortsätta vår verksamhet på ett säkert sätt, men oavsett kommer det moraliska ansvaret att ligga hos oss. Vi har också krav på oss från djurskyddet, all vår verksamhet måste bedrivas på hästarnas villkor.

Ett problem som detaljplanen måste lösa är tillgången till säkra ridvägar för att ge hästarna en tillräckligt omväxlande tillvaro så god djurhållning kan uppfyllas. Kommunens utvecklingsplan för ridsporten pekar särskilt på vikten av tillgång till ridvägar.

#### Barnkonsekvensanalys:

En viktig fråga för en ridklubb i detaljplanearbetet är barnkonsekvensanalysen. I förslaget till detaljplan har angivits att Askims ridskola ligger i nära angränsning till Pilegården, att ridskoleverksamhet är en fritidssysselsättning som främst attraherar flickor samt att stallet många gånger fungerar som en fritidsgård för flickor. Det anges dessutom att frågor som sträcker sig utanför planområdets gräns har identifierats. Trots detta har vi inte bjudits in till barnkonsekvensanalysen, utan deltagare har varit stadens förvaltningar, Stena fastigheter och representanter från Pilens fritidsgård.

Vi menar att barnkonsekvensanalysen inte är tillräcklig eller ens korrekt gjord eftersom vi inte varit inbjudna att delta. De befolkningsökningar som pågående detaljpaneläggningar innebär är en allvarlig risk för att vår verksamhet helt måste upphöra. Denna konsekvens har överhuvudtaget inte belysts och vi har inte blivit tillfrågade trots att vi bedriver en verksamhet för barn. Säkerhetsaspekten för vår ungdomsverksamhet har inte identifierats i detaljplanearbetet, varken i denna planering eller i tidigare planeringar för Kobbegården och Sisjöområdet.

#### Friytor:

”Byggnaderna placeras så att gröna tysta gårdar kan uppnås. Här finns plats för lek och samvaro. Söder om Pilegården finns ett grönområde med träd och buskar som övergår till betesmark och hagar till ridskoleverksamheten vid Askims ridklubb.”

I förslaget till detaljplan ser det ut som om vår ridsportanläggning används som ett argument för att det kommer att finnas fria ytor i anslutning till planområdet och det därför inte finns behov av särskilda friytor.

Vi vänder oss mycket starkt mot detta sätt att indirekt ge intryck av att vår ridsportanläggning kan användas av boende och allmänheten för rekreation.

Våra hagar och ridbanor är en ridsportanläggning och är absolut inte avsedda för promenader eller annan rekreation, t.ex. hundrastning eller lek. Till och med på hästtävlingar, där de allra flesta är hästvana, har Svenska Ridsportförbundet en strikt regel om separering av hästar och publik för att undvika olyckor. Att hålla publik och allmänhet åtskilda från hästar på det sätt som SvRF förordar är svårt om ens möjligt i vårt område som det ser ut idag. Vägen kan heller inte stängas eller tas bort eftersom den behövs för oss, speciellt vintertid, för att få in fodertransporter, räddningstjänst, eller transportera ut skadade eller sjuka hästar när den vanliga vägen både är smal, krokig och hal.

Vi har tydliga skyltar för det som är ridväg och gångbana men det är gott om människor med hundar, barnvagnar, cyklar och till och med hela förskolegrupper bland våra hästar.

#### Hundar:

Med ökad bostadsutbyggnad i vårt absoluta närområde kommer även ett ökat tryck av hundar. I förslaget till detaljplan anges att det finns hundrastgård, men många hundägare

använder våra hagar för att rasta sina hundar och lösspringande hundar har till och med kommit in på våra ridbanor under pågående ridlektion. Klubben menar att förslaget inte tar tillräcklig hänsyn till den ökning av hundar inom området som blir en följd och att förslaget inte heller föreslår någon lösning på problemet.

Hundarna både stör och förstör, de är dessvärre en säkerhetsrisk. Vid flera tillfällen har lösa hundar jagat våra hästar med ryttare på ridslingan vilket hade kunnat leda till allvarliga olyckor. När vi talar med hundägarna förstår de inte allvaret i situationen.

Under delar av året stänger vi våra gräshagar för hästar för att marken ska få vila och gräs växa till. På senare år har framförallt hundägare använt våra marker för rastning i så stor utsträckning att tillväxten nästan helt har hämmats inom stora områden. Dessutom har vi problem med att staketen klipps upp för enklare passage, med risk för lösa hästar som följd.

#### Gång- och cykelväg:

Utredningarna måste behandla behovet av att anlägga vägar, ridvägar, cykelvägar, gångvägar för att säkra ridskolans och klubbens verksamhet samt hur ridskolans och klubbens område kan säkras för till exempel tvåhjuliga motorfordon som inte bör blandas med hästar. En ökning av bostäderna påverkar gång och cykeltrafiken genom vår anläggning.

”Genom Pilegården går en gång- och cykelväg som kopplar samman Kobbegårdsvägen i öster och gång- och cykelvägen längs med Säröleden i väster. Gång- och cykelvägen passerar den tidigare panncentralen centralt i Pilegården.”

Vi kan konstatera att många, både människor, cyklar, mopeder och ibland även motorcyklar använder GC-vägen i Carl Gunérs backes förlängning. Någon utredning, hänsyn eller förslag till lösning har inte redovisats i förslaget till detaljplan.

#### Sociala aspekter:

”Att fler människor befolkar och rör sig i området och dess omnejd under hela året minskar ödsligheten vilket kan få en positiv inverkan på tryggheten i ett större sammanhang.” För oss minskar tryggheten med fler människor i omlopp. Ett av klubbens mål är att skapa en trygg miljö för våra medlemmar. Det är inte en ökning av befolkningen i området som krävs för att öka tryggheten på vår anläggning. Redan idag händer incidenter varje vecka som skulle kunna leda till allvarliga olyckor. Den otrygghet som uppkommer för våra medlemmar, när befolkningen ökar och vi trängs med människor, hundar och olika slag av fordon tas inte hänsyn till. På natten behöver våra hästar lugn och ro, vilket motarbetas av att fler människor rör sig i området. Vi har varit med om att obehöriga har tagit sig in i stallet på natten och om någon röker där kan följderna bli katastrofala.

**Kommentar:** *Se svar till ägare till fastigheten Askim 58:12. Det är korrekt att Askims fältrittklubb pekats ut som prioriterad i handlingsplan för ridsporten. Eftersom Askims fältrittklubb både har planstöd för sin verksamhet och en befintlig och kvarstående kommunal ridväg så är det också tydligt att verksamheten har prioriterats och prioriteras utifrån de förutsättningar som detaljplaneverket medger. Intrång på ridklubbens fastighet är en fråga för polisen, liksom mopedtrafik och motorcykeltrafik på vägar avsedda för fotgängare och cyklister. Kommunens möjlighet att föreslå åtgärder är begränsade då det inte är möjligt att till exempel sätta upp fasta hinder på cykelvägar.*

*Det finns friytor på gårdarna som svarar mot PBL-kravet och allmän plats mark PARK i gällande plan i anslutning till planområdet. Att beskriva att denna övergår i betesmarker är en nulägesbeskrivning och inte ett sätt att kompensera bristande friyta. Konse-*

*kvenser för ridklubben samt för de barn som har fritidssysselsättning där har beskrivits i planbeskrivningen.*

*Yttrandet vidarebefordras till park- och naturförvaltningen som ansvarar för de kommunägda naturområdena som angränsar planområdet liksom för drift av ridvägar. Yttrandet kommer även vidarebefordrats till strategiska avdelningen som underlag för tematiskt arbete kring ridverksamhet som är i uppstartsfasen.*

#### **42. Ellevio AB**

Inom aktuellt område finns befintliga jordkabelledningar för högspänning 10 kV samt lågspänning 0,4 kV. Det finns även befintliga nätstationer (transformatorstationer 10/0,4 kV). Om befintliga jordkabelledningar eller nätstationer måste flyttas eller ändras tillfälligt, får den som begär ombyggnad eller ändring stå för dessa kostnader.

Beroende på utformning av området och elbehovet, måste två nya nätstationer (transformatorstationer) 10/0,4 kV placeras inom planområdet. Minsta horisontella avståndet mellan nätstation och närmsta byggnadsdel får ej understiga 5 meter. Hänsyn måste tas till detta.

#### **Kommentar:**

*Noteras.*

## **Ändringar**

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Att detaljplanen delas så att förslaget punkthus vid Hyltevägen hanteras i en parallell granskningshandling.

Mari Tastare  
Planchef

Åsa Åkesson  
Konsultsamordnare

Mikaela Ranweg  
Planarkitekt



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsavdelning  
Nirmala Blom-Adapa  
Arkitekt  
010 22 44789  
nirmala.blom-  
adapa@lansstyrelsen.se

Samrådsyttrande  
2015-10-06

Diarienummer  
402-29277-2015

Sida  
1(6)

Stadsbyggnadskontoret  
Göteborg Stad  
[sbk@sbk.goteborg.se](mailto:sbk@sbk.goteborg.se)

## Förslag till detaljplan för Bostäder i Pilegården inom stadsdelen ASKIM i Göteborg stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade i augusti 2015 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen  
(PBL 2010:900)

### Länsstyrelsens samlade bedömning

Som en komplettering av ett bostadsområde med behövliga flerbostadshusen, är planförslaget positivt. Dock behöver kommunen ta ställning till hur den kommande trafikökningen kan hanteras för att undvika påfrestningar på den redan belastad trafikleden E6/ Söderleden som är ett utpekade riksintresse.

Vidare bör placering av en förskola med sex avdelningar i ett område där både luftkvalité och ljudmiljön inte uppfyller kraven som godtagbar miljö, ses över.

### 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, riksintresse och 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 enligt PBL 11 kap. 10§*

#### Riksintresse

Flerbostäder och Förskolan som föreslås i planförslaget kommer att alstratrafik i den redan belastad trafikled E6/ Söderleden. Länsstyrelsen instämmer med Trafikverket (se Trafikverkets yttrande TRV 2015/2932 dt 2015-10-02) att detaljplaneförslagets negativa påverkan på trafikleden som har en viktigt regionalt och nationellt intresse kan inte uteslutas. Inför fortsatta planarbetet måste Göteborg Stad klarlägga vilka åtgärder kommer att tas för att Trafikleden som är utpekad riksintresse inte kommer att påtagligt skadas.



## Hälsa och säkerhet

### *Geoteknik*

Länsstyrelsen har samrått med SGI (Statens Geotekniska Institut) som anser att stabiliteten inom området för att bedöma att marken är lämplig för det som föreslås bygga behöver kompletteras. De planerade tillkommande belastningarna måste medtas i bedömningen. Se bifogad yttrande från SGI dt 22 september 2015.

### *Buller*

Länsstyrelsen anser att bullerberäkningen behöver uppdateras så att trafik längs med hela Askims Pilegårdsväg ingår i beräkningarna. Även tillkommande trafik som genereras av planerad ny bebyggelse ska ingå.

### **Förskola**

Bullersituationen vid förskolan behöver utredas närmare. Utredningen måste inkludera trafiken till det planerade punkthuset, vägbuller från Radiomotet och buller från parkeringsplatser vid förskolan. Buller vid förskolan bör inte överskrida 55 dBA ekvivalentnivå. Att skärma bort ljudet från Söderleden är sannolikt svårt. Länsstyrelsen ifrågasätter om bullerberäkningsprogrammet tar hänsyn till det bullerregn som kommer från Radiomotet, Söderleden, väg 158 och annan trafik i området.

Utifrån både luftkvaliteten samt den rådande ljudmiljön som redovisas i utredningarna i samrådhandlingar anser Länsstyrelsen att kommunen bör se över lokalisering av förskolan.

### **Bostäder**

Förslaget utgör en komplettering av ett befintligt bostadsområde med fungerande service. Därmed kan det accepteras att frångå huvudregeln under förutsättning att hälften av bostadsrummen i varje bostad har tillgång till en tyst eller ljuddämpad sida.

Om bostäder planeras där bullernivån kan bli mer än 65 dBA, vilket förvisso är olämpligt och kräver synnerliga skäl som behövs motiveras, ska bostadsrum konsekvent orienteras mot den tystare sidan. Den tystare sidan bör ha viss rymd och vara relativt trevligt utformad

### *Punkthus mitt i området*

Bullerutredningen visar att ekvivalent ljudnivå ligger mellan 50-55 dBA på 1.5 meters höjd. De övre våningarna kommer sannolikt att utsättas för buller som överskrider de acceptabel ekvivalent nivå, 55 dBA. Detta kräver att lägenheter ska planeras så att hälften av bostadsrummen vetter mot en tyst eller ljuddämpad sida. Planförslaget med bullerutredning behöver redovisa hur sådana lägenheter kan utformas för att klara detta.



*Punkthuset i södra delen och bostäderna längs med Askims Pilegårdsväg*

Planförslaget behöver redovisa hur dessa hus klarar en tyst eller ljuddämpad sida. Störst problem kan anses vara vid huskropparnas gavlar i de fall de ligger nära väg 158. Hur lägenheter kan utformas för att klara en tystare sida för hälften av bostadsrummen där 55 dBA ekvivalent bullernivå överskrids behöver redovisas. Sannolikt hade det varit lämpligare med U-formade huskroppar eller en annan avskärmning i stället för lamell-, L- och punkt hus. Vidare hur uteplatser planeras som klarar 50 dBA ekvivalent bullernivå på spridningskartor med bullerskärm måste redovisas.

MKN (Miljökvalitetsnormer)

*Luft*

Planområdet ligger sydost om Järnbrottsmotet, i direkt anslutning till Säröleden och på relativt kort avstånd från Söderleden. Miljöförvaltningen gör spridningsberäkningar över Göteborg som visar beräknade halter i luft av kvävedioxid. Dessa beräkningar visar att dygnsmedelhalterna av kvävedioxid uppgår till 48-60 mikrogram per kubikmeter i större delen av planområdet, vilket ska jämföras med miljökvalitetsnormen på 60 mikrogram per kubikmeter. Eftersom beräkningarna över staden inte inkluderar bebyggelsen skulle lufthalterna kunna vara högre i t.ex. trafikerade gaturum eller där bebyggelse påverkar spridningsförutsättningarna. Eftersom planområdet ligger nära två trafikerade leder och halterna av kvävedioxid beräknas vara höga i området anser Länsstyrelsen att en mer detaljerad luftkvalitetsutredning som tar hänsyn till lokala förhållanden, bl.a. bebyggelse, behöver göras för området.

*Markföroreningar*

Planbeskrivning redogör att en miljöteknisk markundersökning kommer att utföras. Länsstyrelsen anser att en sådan undersökning bör vara klar inför fortsatt planarbete.

*Vatten*

Vattenområde som berörs är *Frölunda SE639784-126990* omfattas av miljökvalitetsnormer (MKN) för grundvatten enligt EU:s ramdirektiv för vatten. För den berörda vattenförekomsten har både den ekologiska och kemiska statusen i dagsläget bedömts vara God. Kvalitetskravet är att uppnå god ekologisk status senast år 2021. Det innebär dock att icke-försämringskravet ska upprätthållas och att föreslagen plan inte medverkar till att miljökvalitetsnormen god ekologisk status 2021 skulle överträdas. Enligt 2 kap. 2 § PBL får planläggning inte medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap MB överträds. I dagsläget saknas denna bedömning. Kommunen måste därför visa hur planerade åtgärder påverkar vattenkvaliteten inom berörd vattenförekomst och möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten.



### **Råd enligt 2 kap. PBL**

Följande planbestämmelser som reglerar störningsskydd bör ses över. I nuvarande utformning är det inte tydligt:

- Skydd- Omfattning av skyddet bör framgå tydligt på plankartan.
- Störningsskydd- " Om ekvivalent ljudnivå utanför bostadsfasad är > 65 bör regleras istället som  $\leq 65$  dBA

### *Naturmiljö*

Tornseglaren har påträffats inom befintlig bebyggelse i Pilegården och bedöms inte påverkas av planens genomförande. Däremot är det oklart om genomförande av planen påverkar beståndet av backsippa. Backsippan är fridlyst enligt 8 § Artskyddförordningen och planeras grävning inom området där den växer måste dispens sökas hos Länsstyrelsen i god tid innan åtgärderna sker.

### *Klimatanpassning*

Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Klimatförändringar i form av ökad och intensivare nederbörd, höjda medeltemperaturer och värmeböljor, samt stigande havsnivåer, medför konsekvenser för i stort sätt alla samhällssektorer och anpassningsåtgärder är därför nödvändiga.

Det är viktigt att planområdets lämplighet över tid utreds utifrån en analys av relevanta climateffekters inverkan på området, till exempel om ökad nederbörd kan medföra översvänningsrisk från höga flöden i närliggande vattendrag, om intensiva värmeböljor kan innebära problem med överupphettning i tätbebyggda områden eller om en havsnivåhöjning kan medföra en permanent översvämning av hela eller delar av planområdet. Analysen bör sedan ligga till grund för beslut om lämplig markanvändning, samt vilka eventuella klimatanpassningsåtgärder som behöver integreras i planförslaget för att möta effekterna av ett förändrat klimat.

### **Synpunkter enligt annan lagstiftning**

#### *Vatten*

##### Bortledning av Grundvatten

Hur grundvatten kommer påverkas till följd av planläggning vid t.ex. grundläggning har inte beaktats. Bortledande av grundvattenuttag kan riskera att medföra sättningar i hus, vägar mm eller finns det risk för påverkan på brunnars grundvattentillgång och vattenkvalité? Dessa frågor behöver utredas noggrant.

##### Markavvattning

I direkt anslutning till planområdet finns två markavvattnings företag som heter *Stor Äns dagvattenföretag från 1993* och *Hult mf. TF från 1936*. I planhandlingarna framgår inte om åtgärderna innebär markavvattning, vilket



kräver förtydligande. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens/tillstånd från Länsstyrelsen.

Detaljplanen berör markavvattningsföretag vilka inte är nämnda i planförslaget. Markavvattningsföretagen bör höras som sakägare i det fortsatta planarbetet. Markavvattningsföretagen presenteras numera digitalt, se informationskartan och länsstyrelsens hemsida.

#### Dagvattenhantering

Länsstyrelsen ser positiv till att staden har en policy om att dagvattnet från samtliga nybyggda hårdgjorda ytor ska fördröjas innan dagvattnet leds vidare till ett befintligt dagvattensystem eller recipient. Detta gäller även om de nybyggda hårdgjorda ytorna utförs på befintliga hårdgjorda ytor. Emellertid krävs att i planhandlingarna förtydligas hur uppkommet dagvatten från planområdet, liksom byggdagvatten från anläggningsskedet, ska omhändertas för att inte riskera negativ påverkan på vattenmiljön i den närliggande grundvattenförekomsten. Dessutom finns Stor Ån i anslutning till planområdet och har dokumenterade lax och öring förekomst. Om vattendraget planeras att används som recipient ska riskbedömning göras för att inte skada fisket.

Gränsen för det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp bör redovisas så det framgår vilka öppna diken och utjämningsmagasin som omfattas av tillsyn om vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

#### *Kultur*

Föreslagen nybyggnation av höghus i planens östra del berör omfattande delar av fornlämning RAÄ Askim 244:1. Av planbeskrivningen s. 34, under rubriken "Kulturmiljö", anges att: "Planerad bebyggelse är utformad med hänsyn till platsen och dess omgivning." Då fornlämningar utgör en väsentlig del av vår gemensamma kulturmiljö har Länsstyrelsen svårt att förstå i vilken grad hänsyn har tagits till platsens kulturmiljövärden.

På plankartan finns ingen fornlämning markerad och inte heller någon upplysning om att ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd. Länsstyrelsen har efter genomförd arkeologisk utredning meddelat att fornlämningen inte har avgränsats, och att det till fornlämningen hör ett skyddsområde i form av ett fornlämningsområde, 2 kap. 2 § KML. Detta område har samma lagskydd som fornlämningen. Om planerna på exploatering av ytan som berör fornlämning kvarstår ställer Länsstyrelsen krav på arkeologisk förundersökning i avgränsande syfte för att klargöra dess faktiska gränser. Undersökningens resultat ska därefter inarbetas i planbeskrivningen och fornlämningen ska vara markerad på plankartan.

#### **Behovsbedömning**

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



### Beredning

Länsstyrelsens bedömning i ärendet har berörda statliga sektorsföreträdare beretts tillfälle att lämna synpunkter. Ärendet har handlagts av Nirmala Blom-Adapa och granskats av Anna Hendén. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

*Nirmala Blom-Adapa*

*Anna Hendén*

#### Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2015-09-22, Ref. 5.2-1509-0543

#### Kopia (utan bilaga) till:

SGI ([sgi@swedgeo.se](mailto:sgi@swedgeo.se); [david.schalin@swedgeo.se](mailto:david.schalin@swedgeo.se))

Trafikverket ([trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se); [barbro.gabrielsson@trafikverket.se](mailto:barbro.gabrielsson@trafikverket.se))

#### Länsstyrelsen/

Kulturmiljöenheten ([jan.ottander@lansstyrelsen.se](mailto:jan.ottander@lansstyrelsen.se))

Miljöavdelning ([lana.niklasson@lansstyrelsen.se](mailto:lana.niklasson@lansstyrelsen.se))

Naturavdelning ([teresia.holmberg@lansstyrelsen.se](mailto:teresia.holmberg@lansstyrelsen.se))

Vattenavdelning ([aster.asgedom@lansstyrelsen.se](mailto:aster.asgedom@lansstyrelsen.se))