

Granskningsutlåtande

Utfärdat: 2022-10-28
Diarienummer: 0587/14
Aktbeteckning: 2-5610

Paula Franco de Castro
Telefon: 031-368 17 81
E-post:
paula.franco.de.castro@sbk.goteborg.se

Detaljplan för bostäder samt verksamhet vid Sankt Jörgens väg inom stadsdelen Backa

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 21 juni 2022 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning under tiden 6 juli 2022 – 19 augusti 2022.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådskrets.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret.

Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:
www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Inkomna yttranden från allmänheten berör i huvudsak byggnaders volymer och utbredning gällande omgivningspåverkan kopplat till frågor som rör skuggning, dagsljus, naturvärden, kulturmiljö och landskapsbild. Yttrandena berör även exploateringens påverkan på befintliga lekplatser och parkmiljö, trafikpåverkan, parkeringar med mera. Vidare berör yttrandena den i närområdet bristande tillgången på kommunala förskole- och skolplatser, lekplatser samt annan service med mera.

Kommunala förvaltningars yttranden berör främst skyfalls- och översvämningsproblematik, avfallshantering samt planens påverkan på möjligheten att nå målen i miljö- och klimatprogrammet.

Länsstyrelsen befarar inte att planen kommer i konflikt med riksintressen, mellankommunala frågor, miljökvalitetsnormer (MKN) eller att strandskyddet upphävs i strid med gällande bestämmelser. Länsstyrelsen menar dock att handlingarna behöver bearbetas/kompletteras vad gäller prövningsgrunden hälsa och säkerhet för att inte riskera att prövas vid antagande vilket i detta fall rör översvämningsrisk/skyfall, och geoteknik (markstabilitet och risk för blocknedfall).

Kontoret har bedömt att planförslagets utredningar rörande geoteknik har behövt kompletteras och förtydligas. Utredningar gör förtydliganden angående de geotekniska förutsättningarna och risken för blocknedfall. Synpunkter avseende

geoteknik och översvämningsrisk/skyfall samt självfall har föranlett ändringar och tillägg i plankartan. Planbeskrivningen har särskilt uppdaterats med avseende på dessa frågor samt avfallshantering och lokala miljömål. Utöver det har mindre förtydliganden gjort i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att samtliga kommunala nämnder och bolag samt statliga och regionala myndigheter har fått sina synpunkter tillgodosedda.

Kvarstående erinringar finns från samtliga inkomna sakägare, bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende och övriga vilka sammanfattningsvis önskar att exploateringen ska sänkas eller utebli på grund av exploateringens upplevda omgivningspåverkan kopplat till befintlig kulturmiljö och landskapsbild, skugg- och dagsljuspåverkan på befintlig bebyggelse, naturvärden, frågor kopplad till trafik med mera.

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

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret. Flera synpunktslämnare har inkommit med identiska yttranden. Dessa redovisas nedan inte alltid separat. Numrering anger antalet yttrande.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetskontoret

Fastighetskontoret har inget att erinra mot granskningshandlingen.

Kommentar:

Noteras.

2. Grundskoleförvaltningen

Grundskoleförvaltningen bedömer fortsatt att det tillkommande behovet av på skolplatser som planen medför täcks av kommande skolprojekt i det lite större geografiska området. Grundskoleförvaltningen har inte ytterligare synpunkter utöver de som förmedlats i samrådsskedet.

Kommentar:

Noteras.

3. Kretslopp- och vatten

1. ÖVERGRIPANDE BEDÖMNING

Kretslopp och vatten vill särskilt lyfta fram följande information som är viktig att beakta i det fortsatta planarbetet:

- Kretslopp och vatten önskar en avstämning gällande avfallshanteringen vid det östra området innan detaljplanen antas.
- Planområdet kan ej ansluta till det allmänna VA-ledningsnät för dagvatten pga bristande funktion i systemet utanför planområdet.
- Det finns ett behov av att anlägga en ny brandpost.

Kretslopp och vatten ser följande behov av ändringar i planhandlingarna:

- Vi önskar att det i planhandlingarna skrivs in att panncentralen kommer ha svårt att på egen hand ordna med sin avfallshantering, om det skapas två fastigheter, liksom att panncentralen då kommer behöva ytor i bostadshuset. Angöringen nämns idag i handlingarna men inte ytor för avfallskärl vilket vi anser behöver kompletteras i planbeskrivningen.
- Följande text ska finnas som allmän bestämmelse i plankartan: "För att anslutning med självfall ska tillåtas, ska lägsta golvnivå vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem."

2. AVFALL

Västra området

I västra området så anser vi att det finns det förutsättningar för att kunna ordna en fungerande avfallshantering.

Östra området

Som vi framförde i samrådskedet så har vi svårt att se hur panncentralen ska kunna ordna sin avfallshantering om den blir en egen fastighet. Ur ett avfallsperspektiv så är det avsevärt enklare om området är en fastighet. Om området blir två fastigheter så kommer det krävas en utredning innan förrättningen sker där det tydligt redovisas hur avfallshanteringen ska kunna ordnas om panncentralen blir en egen fastighet. Utredningen kommer sedan behöva vara ett underlag till utformning av servitut el dylikt som kommer krävas.

Ur ett avfallsperspektiv så är det även negativt, främst för exploatören, att korsmarken som i samrådet fanns i området har tagits bort. Att möjligheten att bygga komplementbyggnader har tagits bort begränsar ytterligare möjligheterna att ordna avfallshanteringen i området.

Beroende på vad det blir för verksamhet i panncentralen så kommer avfallsmängderna som uppstår där att vara olika. Om det blir en verksamhet som genererar relativt stora avfallsmängder, ex restaurang, så är det ännu viktigare att noga tänka igenom hur avfallet ska hanteras. Om det blir en restaurang i byggnaden så behöver den även ha en

fettavskiljare. Fettavskiljare töms med en slambil vars maximala slanglängd är 20 m. Tömningspunkt för fettavskiljare kommer troligen behöva placeras på bostadsfastigheten om det blir två fastigheter.

Vi uppmanar exploatören att kontakta Kretslopp och vatten i god tid innan bygglovsansökan skickas in för att stämma av tänkt lösning för avfallshanteringen.

Övrigt

I övrigt hänvisar vi till vårt samrådsyttrande som innehåller mer information som är bra för exploatörerna att känna till när de ska utforma sin avfallshantering.

Goda råd och riktlinjer finns i skriften *Gör rum för miljön* som finns på www.goteborg.se. Kretslopp och vatten står gärna till tjänst framöver vad gäller planering av avfallshanteringen.

3. VA

Brandvatten

Det finns ett behov av att anlägga en ny brandpost i närhet av planområdets östra del. Närmaste brandpost ligger ca 190 meter från östra området vilket inte uppfyller kravet på minsta tillåtna avstånd mellan brandpost och entré på 125 meter. Kretslopp och vatten ansvarar för att anlägga av en ny brandpost på allmän platsmark. Detta behöver diskuteras under fortsatt detaljplanearbete.

Förutsättningar för anslutning

Anslutning till allmänt VA-ledningsnät kan ske i Sankt Jörgens väg och befintliga anslutningspunkter kan fortsatt nyttjas. Planområdet kan ej ansluta till det allmänna VA-ledningsnät för dagvatten pga bristande funktion i systemet utanför planområdet. Arbetet fortsätter internt på Kretslopp och vatten. Detta förhindrar dock inte detaljplaneutvecklingen.

Avlopps nätet inom kvarteretsmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten.

Kretslopp och vattens fördröjningskrav för dagvatten ska uppfyllas innan anslutning till allmänt ledningsnät. Krav vad gäller avskiljning av föroreningar i dagvattnet ska vara uppfyllt.

Kommentar:

Planbestämmelse avseende självfall har införts.

Planbeskrivningen har uppdaterats med avseende av synpunkterna kring avfall för östra planområdet.

Efter granskningen har planområdets förutsättningar för att ansluta till allmänt VA-ledningsnät studerats djupare. KoV har nu konstaterat att planområdet kan anslutas till det allmänna VA-ledningsnätet för dricks-, spill- och dagvatten.

4. Kulturförvaltningen

Kulturförvaltningen vidhåller tidigare yttranden och betonar vikten av förslagets skydds- och varsamhetsbestämmelser för den före detta panncentralen. Kulturförvaltningen beklagar att ett tidigt alternativ med bevarad verkstadsbyggnad inte vidhölls samt att byggnader tillåts förfalla så att renovering och ombyggnad inte är möjlig.

Tillstånd enligt 2 kap. 12§ kulturmiljölagen krävs för byggnation då planen berör fornlämningsområdet till fornlämning L1960:1320. Länsstyrelsen ska kontaktas i ärendet.

Kulturförvaltningen har i övrigt inget att invända mot planförslaget.

Kommentar:

Synpunkter noteras. Information om att tillstånd enligt 2 kap. 12§ kulturmiljölagen krävs för byggnation har lämnats till exploatör.

5. Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen tillstyrker fortsatt planarbete.

Synpunkter

Naturmiljö Miljöförvaltningen bedömer att våra synpunkter i samrådet har hanterats och bemötts bra. Vi har därmed inga synpunkter nu i granskningen.

Ljudmiljö

Efter samrådet kom nya trafiksiffror in till stadsbyggnadskontoret som innebär en fördubbling av trafiken på lokalgator. Miljöförvaltningen bedömde att bullerutredningen behövde uppdateras på grund av att ökningen riskerar att leda till att bullernivåer vid fasad kan överskridas i delar av planområdet.

Bullerutredningen har kompletterats med uppdaterade trafikuppgifter. Slutsatsen från utredningen är att riktvärden för buller innehålls för planerade bostäder. Miljöförvaltningen har därmed inga ytterligare synpunkter avseende trafikbuller.

Miljömål

Miljöförvaltningen konstaterar att detaljplanen inte har stämts av mot stadens aktuella miljö- och klimatmål som anges i Göteborgs Stads miljö och klimatprogram 2021–2030. Planens påverkan på möjligheten att nå målen i miljö- och klimatprogrammet behöver bedömas och beskrivas i planförslaget.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning och bedömning kring att nå målen i miljö- och klimatprogrammet. Övriga synpunkter noteras.

6. Park och naturförvaltningen

Förvaltningens bedömning

Inledning – helhetsbedömning

Förvaltningen ser att förslaget kan vara möjligt.

Viktigaste synpunkterna på planförslaget utifrån våra styrdokument

Nämndens tidigare synpunkt att nedtagning av äldre grova träd som växer inom planområdet skulle innebära en stor förlust av både ekologiska och rekreativa värden kvarstår. Förvaltningen ser dock positivt på att fler träd skyddas i aktuell planhandling än i samrådshandlingen.

Synpunkter på planförslaget utifrån aspekten genomförbarhet/byggbarhet

Medskick till den fortsatta processen

Exploatörens skyldighet att genomföra utbyggnaden av den östra fastigheten på ett sätt som inte påverkar intilliggande naturmark negativt, varken på kort eller lång sikt, behöver säkerställas genom reglering i avtal mellan exploatören och Staden.

Iordningsställande av lekmiljö på naturmark behöver utredas avseende genomförande och finansiering samt även regleras i avtal. Åtgärder ska finansieras av exploatör.

Avser exploatören genomföra kompensationsåtgärder i form av utläggande av död ved i naturmark på allmän plats ska detta göras i samråd med berörd förvaltare på park- och naturförvaltningen. Exploatören ombesörjer och bekostar fällning och forsling av veden till anvisad plats. Finansiering behöver regleras i avtal.

Det är av största vikt att befintliga träd inom och intill planområdet skyddas på erforderligt sätt under utbyggnadsskedet, i enlighet med anvisningar i Göteborgs Stads tekniska handbok.

Kommentar:

Synpunkter avseende iordningsställande av lekmiljö på naturmark, kompensationsåtgärder på naturmark samt skydd och hantering av träd under utbyggnadstiden har vidarebefordrats till exploatör.

7. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har tidigare yttrat sig och i detta granskningsskede finns inget ytterligare att tillägga.

Kommentar:

Noteras.

8. Socialförvaltning Hisingen**Förvaltningens bedömning**

Socialförvaltningen vidhåller i stort tidigare inlämnade synpunkter. Förvaltningen ser fortsatt inga hinder för en exploatering enligt plan och har inte identifierat några avsevärda sociala målkonflikter till följd av förslaget. Överlag ser förvaltningen det som ett välarbetat förslag och ser positivt på utvecklandet av panncentralen som en mötesplats.

Dock framhåller förvaltningen fortsatt att behovet av blandat boende i området är stort. Det gäller såväl tillförandet av hyresrätter som små lägenheter. Förvaltningen ser det som positivt om exploatören utvecklar enligt följande behov och informerar stadsbyggnadskontoret att enligt boverkets föreskrifter (2020:5) 7 kap 12 § och Plan-och bygglag (2010:900) 4 kap. 11§ finns juridiska förutsättningar att styra lägenheters storlekar. I framtida utvecklingsprojekt är det viktigt att staden använder sig av tillgängliga verktyg för att säkerställa bostadsförsörjning utefter behov och bidra till en blandad stad.

Att detaljplanen inte kan tillgodose tillkommande behov av förskoleplatser är en brist. Planen bedöms, enligt lokalsekretariatets beräkningar för tidiga skeden, generera ett behov av cirka 50 skolplatser och cirka 30 förskoleplatser. Den privata förskola som ligger i närområdet innebär inte nödvändigtvis platsgaranti för de boende. Då det saknas förskoleplatser i det direkta närområdet kan detta innebära ett ökat bilåkande, vilket förvaltningen ser som negativt. Att kunna tillgodose platser, friytor och säkra skolvägar är viktiga utifrån ett barnperspektiv såväl som för att tillgodose en god boendemiljö. Förvaltningen uppmanar stadsbyggnadskontoret att aktivt följa hur utbyggnaden på Hisingen påverkar behov av förskola/skola. Det är viktigt att staden har ett samlat grepp om vad ökat byggande skapar för behov av social service och att staden kan tillgodose detta.

Området är idag uppskattat som ett rekreationsområde av flera grupper. Förvaltningen håller med park-och naturförvaltningens samrådsyttrande gällande de sociala och ekologiska värden som träd och natur-miljö bidrar med. Förvaltningen ser det som positivt att detaljplanen har anpassats till kulturmiljön på platsen och att det skapat goda synergieffekter för övriga socio-ekologiska värden. Byggnadsplaceringen möjliggör till att bevara stora träd och den parkkaraktär som finns på platsen, kopplingar till och mellan de skogs-beklädda höjderna i anslutning till föreslagen bebyggelse kan bevaras både för människor och djurliv. Detta lämnar också plats för kompensationsåtgärder för träd som behöver tas ned på grund av exploateringen.

Kommentar:

Som tidigare har konstaterat kan detaljplanen inte styra upplåtelseform. Informationen om behovet av mindre lägenhetsstorlekar på områdesnivå meddelas

exploatörerna. Övriga synpunkter noteras.

9. Trafikkontoret

Trafikkontorets bedömning

Trafikkontoret har medverkat i planarbetet och ställer sig positiva till utbyggnad av rubricerat ärende, med följande synpunkt:

Mobilitet och parkering

En mobilitets- och parkeringsutredning har tagits fram för respektive område daterade 2022-06-17 respektive 2022-06-22. Trafikkontorets granskningsgrupp har granskat både utredningarna och godkänt dem. Exploatör för fastighet Backa 210:7 planerar att utföra mobilitetsåtgärder och har översänt utkast till mobilitetsavtal för översyn till kontorets mobilitetsexperten enligt rutin. Kontoret har inga ytterligare synpunkter.

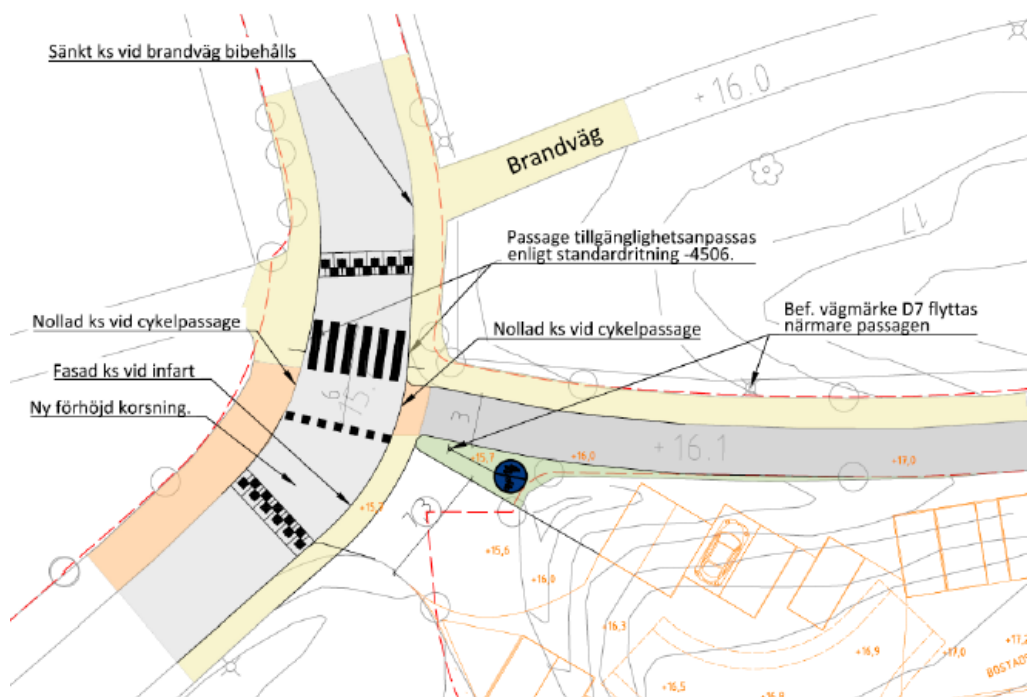
Belysningscentral till gatubelysning och ledningar

På fastigheten Backa 210:7 finns en transformatorstation med tillhörande ledningar med ledningsrätter. I anslutning till transformatorstationen finns idag även en belysningscentral som tillhör Trafikkontoret. Befintlig belysningscentral för gatubelysning på fastigheten Backa 210:7 planeras nyanläggas/flyttas till samma område som transformatorstationen till kvartersmark med användning E Teknisk anläggning på Backa 866:732. Fastigheten Backa 866:732 ägs av kommunen. Inför granskningen har E-områdets placering utökats samt placering av området flyttats något för att inte komma i konflikt med Trafikkontorets ledningar som ligger parallellt med Sankt Jörgens väg. Bygglädares belysning har bedömt flytten/nyanläggningen av belysningscentral med tillhörande ledningar som möjlig och genomförbar. Trafikkontoret ansvarar för utbyggnad av anläggningen och inför antagande kommer trafikförslaget uppdateras med dessa delar.

Kontorets befintliga ledningar på de privata fastigheterna säkerställs i övrigt genom att befintligt servitut för gatubelysning kvarstår samt u-område på plankartan.

Trafikförslag

Inför granskningen har ett litet trafikförslag tagits fram som en trafiksäkerhöjande åtgärd vid korsning i anslutning till det östra området, se Figur 3. Inför antagandet kommer förslaget ses över för att även hantera frågan om utbyggnad av Trafikkontorets belysningscentral med tillhörande ledningar.



Figur 3: Trafikförslag, trafiksäkerhjäande åtgärd

Fastighetsreglering och inlösen

På plankartan så finns det ett litet område på 8 kvm som föreslås regleras som allmän plats GATA. Marken ägs idag av exploatören till Backa 210:7 men utgör i verkligheten en del av Sankt Jörgens väg som Trafikkontoret driftar och underhåller. Kommande fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen och kommunens fastighet Backa 866:732 kommer därmed erhålla ca 8 kvm. Detaljplanen medför en rättighet och skyldighet att för kommunen att lösa in mark för allmän plats. Eventuella kostnader för inlösen av mark belastar inte Trafikkontoret. Trafikkontoret bedöms inte få några utökade drift- och underhållskostnader för denna mark då kontoret i praktiken redan sköter denna del av gata.

Skyfall

En uppdaterad dagvatten- och skyfallsutredning daterad 2022-05-10 har tagits fram inför granskning av Kretslopp och vatten. Den modell som tagits fram visar att det finns ett befintligt problem med översvämning i området norr om planområdet i de situationer skyfall uppstår. Ett genomförande av detaljplanen bedöms dock inte försämra den befintliga översvämningssituationen vid ett skyfall inom eller utanför planen. Det förutsätter dock att föreslagna skyfallsåtgärder inom planområdet genomförs. För Trafikkontoret som har gator i direkt anslutning till planområdet är det viktigt att genomförandet av åtgärderna säkerställs. För det västra området krävs t ex noggrann höjdsättning och Kretslopp och vatten rekommenderar i utredningen att höjdsättningen i planförslaget justeras eller kontrolleras. Genomförandet av dagvatten- och skyfallsåtgärderna säkerställs inte med planbestämmelser på plankartan. Frågan bör och ska kanske möjligtvis inte regleras på plankartan. Om så är fallet så, så önskar kontoret dock ett förtydligande kring hur det är tänkt att genomförandet av åtgärderna säkerställs. Staden har riktlinjer om framkomlighet vid översvämning som innebär att vattnet inte ska överstiga 20 cm på gata, vilket den framtagna modellen visar skulle kunna vara ett

problem om ett eventuellt skyfall uppstod idag i ca 40 min på Sankt Jörgens väg vid t ex det östra området. Även om dessa riktlinjer inte är ett krav, så är det inte tillåtet att ett genomförande av detaljplanen förvärrar den befintliga skyfallssituationen på gatorna, varför det är av största vikt att genomförandet av skyfallsåtgärderna på kvartersmark säkerställs. Annars kan exploitörerna behöva bidra till skyfallsåtgärder utanför planområdet, t ex skyfallsåtgärder utpekade i stadens strukturplan.

Kommentar:

Till antagande har planbestämmelser som säkrar att skyfallsåtgärder genomförs införts på plankartan. Dessa är m¹ och n⁵ på i båda områdena samt höjdsättning i vissa strategiska punkter i framför allt västra området.

Uppdaterat trafikförslag finns med i planbeskrivningen inför antagande.

Övriga synpunkter noteras.

10. Göteborg Energi AB med dotterbolag

Vid schaktningsarbeten i närheten av i mark förlagda ledningar hänvisas till våra gällande **Bestämmelser vid markarbeten** som omfattar el-, fjärrvärme-, fjärrkyla-, signalkabel, optostyrkabel optofiber och gasledningar tillhörande Göteborg Energi AB, Göteborg Energi Gothnet AB, Göteborg Energi Nät AB, Göteborg Energi Gasnät AB och Ale Fjärrvärme AB.

Det poängteras att det är för var tid gällande version som skall uppfyllas och att uppdaterade bestämmelser finns tillgängliga via länken:

https://www.goteborgenergi.se/Kundservice/Markarbeten_nara_ledning

Giltighetstiden för av oss lämnat projekteringsunderlag är begränsad, se uppgifter i ert utkvitterade svar. Göteborg Energi lämnar endast synpunkter på föreslagna ledningslägen baserat på utkvitterade underlag från oss.

Det är viktigt att korrekt ledningsanvisning av befintliga ledningar och anläggningar utförs och schaktning och andra markarbeten sker med stor försiktighet.

För ledningsanvisning, projekteringsunderlag, samordnings ärenden och samhällsplanerings ärenden hänvisas till:

<https://www.ledningskollen.se>

Göteborg Energi Nät AB har inget att erinra.

Göteborg Energi Fjärrvärme, Fjärrkyla och Gas har inget ytterligare att tillägga utöver det som redan framgår av handlingarna.

Inom planområdet har Göteborg Energi GothNet AB befintliga ledningar och kanalisation som måste beaktas och hanteras inom projektet.

Vi är intresserade av att delta i kommande detaljprojektering för att tillgodose samt bevaka våra befintligheter inom planen.

Kommentar:

Synpunkter noteras och skickas vidare till exploatör.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

11. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens granskningsyttranden har bilagts i sin helhet nedan.

Granskningsyttrande över detaljplan för bostäder samt verksamhet vid Sankt Jörgens väg, inom stadsdelen Backa Västra Götalands län

Länsstyrelsens samlade bedömning

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

Planförslaget i sin nuvarande utformning har inte hanterat frågan berörande översvämningsrisker fullt ut. Detaljplanen behöver säkerställa att området är lämpligt för att bebygga enligt förslaget. I avvaktan på SGIs yttrande kan vi heller inte utesluta att planen behöver säkerställa geotekniska frågor.

Översvämningsrisk

Det framgår av granskningshandlingar åtgärder som krävs för att hantera översvämningsrisker kopplat till skyfall. Höjdsättning är ett utav dessa och både Boverket och Länsstyrelsen anser, i många fall, går att reglera och säkerställa på plankartan. Det innebär att kommunen behöver se över vilka viktiga höjder kan finnas som ska lyftas in och säkerställas på plankartan.

Länsstyrelsen noterar att framkomligheten till området i Öster inte är säkerställt varken i dagsläget eller efter planensgenomförandet. Boverket lyfter i sin tillsynsvägledning avseende översvämning att "För bostäder bör tillgängligheten generellt säkerställas med tillfartsvägar som klarar översvämning motsvarande de grundläggande utgångspunkterna".

Det framgår av den dagvatten- och skyfallsutredningen att översvämningen förväntas pågå under ca 40 minuter. Detta problem behöver upplysas i planbeskrivningen och konsekvensen av att inte nå området bör redovisas. Vidare måste kommunen även göra en bedömning om konsekvensen kan accepteras eller om andra åtgärder, nu eller på längre sikt kan krävas.

Länsstyrelsen anser att dagvattenåtgärderna behöver säkerställas i plankartan. Det innebär att nödvändig yta för anläggningarna ska avsättas eller regleras med en planbestämmelse som bekräftar att åtgärderna genomförs.

Geoteknik och bergteknik

SGI:s yttrande kommer först vecka 35. Länsstyrelsen kan därmed inte utesluta att planen behöver säkerställa geotekniska frågor. Länsstyrelsen kommer att komplettera detta yttrande när vi erhållit synpunkter från SGI.

Kompletterande granskningsyttrande för Detaljplan för bostäder och verksamhet vid Sankt Jörgens väg, inom stadsdelen Backa i Göteborg kommun, Västra Götalands län

Länsstyrelsens samlande bedömning

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

Hälsa och säkerhet

Geotekniska förutsättningar

Frågor som berör de geotekniska förutsättningarna behöver lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att Länsstyrelsen inte ska ta in detaljplanen för prövning.

- Kommunen behöver tydligare redovisa jordmodellen för sektion B vid stabilitetsberäkning, i det västra området. Har man övervägt att studera plan glidyta för denna sektion.
- För planerade förhållanden i det östra området har konsulten utfört stabilitetsberäkningar för en last motsvarande 0,5 m höjning av markytan + tunga fordon, totalt 30 kPa. Lasten har applicerats så att den även ligger som mothåll i de beräknade glidyterna, vilket SGI bedömer inte kan utgöra det mest kritiska fallet. Beräkningar behöver göras med laster placerade på ett rimligt sätt, som även ger det mest kritiska fallet. Enligt planbeskrivningen behöver inte marken lastas med tunga fordon, såsom uttryckningsfordon eller liknande, men samtidigt är det något som planen tillåter och vid stabilitetsberäkning ska de fall prövas som planen tillåter.
- SGI noterar att risken kopplad till lösa block i östra området beskrivs i förhållande till kommande exploatering, men kan inte avgöra om dessa block kan utgöra en befintlig risk, och detta behöver förtydligas. Är risken befintlig behöver detta åtgärdas innan planen antas. SGI vill också lyfta frågan hur genomförandet av åtgärderna för att förhindra eventuellt blockutfall kan säkerställas.
- Det saknas en bedömning av risker som kan förekomma vid schaktning i västra området och hur stabilitetsförhållandena säkerställs efter utförd schakt. Detta behöver klargöras i planskedet.

Synpunkter på granskningshandlingar

Geotekniska förutsättningar

- I samrådet efterfrågades en bedömning av förekomst av kvicklera för det östra området. Konsulten har inte undersökt sensitiviteten i området, utan tar höjd för att det kan förekomma kvicklera i området vid val av

tillfredsställande säkerhetsfaktor för stabilitetsberäkningarna. SGI kan acceptera tillvägagångssättet, men vill understryka att detta innebär att kommunen även framöver behöver hantera området som om kvicklera förekommer, vilket är viktigt bl. a i byggskedet.

- För västra området har en kompletterande bergbesiktning av branta slänter i direkt anslutning till planområdet utförts. I denna bedöms att ”Bergskärningarna i området bedöms ha god till mycket god yt- och storstabilitet och bedöms ha en låg risk för blockutfall. Skulle block röra sig i område 4 så är det osannolikt att det orsakar skada i med nuvarande markförhållanden”. SGI undrar om dessa markförhållanden kommer att ändras i samband med arbeten i planområdet, och om detta påverkar riskbedömningen för område 4. Skulle det krävas åtgärder för att öka stabiliteten i denna slänt utanför planlagt område behöver rådighet över marken beaktas. Identifierade risker och planerade åtgärder behöver redovisas i planbeskrivningen.
- Ett löst block lokaliserat utanför planområdet har identifierats, som potentiellt kan påverkas av vibrationsalstrande arbete. Detta kan utgöra en risk då blocket skulle falla på en trottoar.
- SGI vill också påtala att geokonstruktioner, såsom konstruerade bergslänter, behöver tillsyn och eventuellt underhåll i driftskedet så att de hålls långsiktigt stabila

Kommentar:

Översvämning och dagvatten

För att säkerställa att tänkta skyfallsåtgärder genomförs har enstaka, men strategiska, punkter höjdsatts i framför allt västra området. Utöver det läggs en m¹-bestämmelse till som anger att *”Höjdsättning ska ske så att avvattning av dagvatten och skyfallsregn säkerställs”*. m¹-bestämmelsen införs även i östra området. I både östra och västra område införs en n⁵-bestämmelse, *”Fördröjningsmagasin för dagvatten ska anordnas”*.

Vid skyfallshändelse (100 års regn) uppstår framkomlighetsproblem på vägen norr om östra planområdet. Vid ett 100-årsregn innebär det att framkomligheten på den aktuella delen av vägen brister under en uppehållstid om 40 minuter. Konsekvensen innebär att människor samt räddningstjänst kan komma att ha svårt att ta sig till/från området under denna tillfälliga tidsperiod. Kommunen bedömer att konsekvensen kan accepteras då uppehållstiden är så pass kort (40 min), beräknas vara en sällanhändelse (ett regn med 100 års återkomsttid år 2100) och berör ett begränsat antal människor.

Skyfallsmodellen visar inte på en försämring av framkomligheten efter exploateringen men att risken kvarstår. Det finns utpekade strukturplanåtgärder i området som skulle kunna minska risken för översvämningar i området. Göteborgs stad bedömer inte att dessa är nödvändiga att genomföra i samband med planen eller på lång sikt utifrån det kunskapsläge som finns gällande klimatförändringar och kommande exploateringar i området. Detaljplanen påverkar inte möjligheterna att genomföra åtgärderna i framtiden om kunskapsläget eller förutsättningarna i området skulle förändras.

Planbeskrivningen har kompletteras med en bedömning av framkomligheten vid skyfallshändelse, en redovisning av uppstådd risk, riskens konsekvenser, om risken kan accepteras samt huruvida åtgärder krävs på kort eller lång sikt.

Geoteknik – Markstabilitet

Sektion B har kompletteras. Kompletteringen (plan glidyta har studerats) visar på att säkerheten i sektion B är tillfredställande för befintliga förhållanden och att planerad byggnation förväntas förbättra stabiliteten i sektion B. Utredningen har uppdaterats och förtydligats avseende kommentar gällande laster i mothåll i de beräknade glidyterna.

Stabilitetsanalyserna (tillhörande granskningshandlingen) i östra området utgår från sänkta marknivåer jämfört med dagsläget. Resultatet visar att marken tål en last motsvarande 0,5 m höjning av markytan (utifrån den sänkta marknivån) + tunga fordon, totalt 30 kPa. Plankartan har kompletterats med höjdsättning i enstaka, strategiska, punkter i östra området för att säkerställa marknivåer enligt stabilitetsberäkningarnas antaganden vilket ger tillfredställande markstabilitet för de laster som detaljplanen tillåter. Planbestämmelsen b² utgår till förmån för höjdsättning i plankartan. Planbeskrivningen uppdateras.

Bergteknik

Om bergslänt friläggs i samband med markarbeten inom planområdet under genomförandet kommer det under bygglovsprocessen vid behov begäras en Bergteknisk besiktning av bergsakkunnig. Detta är en fråga som hanteras i bygglovets och i genomförandet.

Påtalade block norr om östra området utgör inte en befintlig risk. I samband med markarbeten inom planområdet kommer det i bygglovsprocessen, inför startbesked vid behov begäras redovisning av bergtekniska åtgärder, vilket bevakas i teknisk kontrollplan. Frågan hanteras/säkerställs rent praktiskt därmed i detta skede och inte i detaljplanen. Marken utanför planområdet är kommunens och därmed finns rådighet över marken om behov av åtgärd uppstår under genomförandet. Frågan säkerställs i exploateringsavtal med berörd byggherre.

Område 4 ligger utanför planområdet och markförhållandena där kommer inte förändras till följd av planens genomförande. I samband med markarbeten inom planområdet kommer det under bygglovsprocessen vid behov begäras en bergteknisk besiktning av bergsakkunnig. Exploatörer har i genomförandet alltid ansvar för att inte orsaka skadlig omgivningspåverkan. Marken utanför planområdet är kommunens och därmed finns rådighet över marken om behov av åtgärd uppstår under genomförandet till följd av exv bergschakt/sprängning inom planområdet. Frågan säkerställs i exploateringsavtal med berörd byggherre.

För att uppmärksamma på frågan i bygglovets införs en upplysning i plankartan som anger *"Sprängning och schakter av mark kan innebära att lösa block utanför planområdet kommer i rörelse. De aktuella riskområdena finns beskrivet i PM Bergbesiktning för Detaljplan Sankt Jörgen, dat 2016-04-07, Sweco sid 3 sista stycket och sid 5 figur 7 samt i Bedömning av blockutfall, komplettering 120922, Sankt Jörgens Park, Göteborg PM BERGTEKNIK, Afry sid 6, figur 2 område 4 samt sid 8 sista stycket och sid 9 figur 5 och sid 10 figur 6"*

Det lösa blocket som åsyftas har under planprocessens gång säkrats av kommunen. För övrigt är det en missuppfattning från SGI:s sida att blocket skulle

falla ner på en trottoar, då det ej finns en trottoar på denna sida av vägen. Blocket skulle snarare hamna i en vägren där människor inte rör sig.

Övriga synpunkter avseende bergteknik noteras.

12. Lantmäterimyndigheten

I planbeskrivningen under fastighetsrättsliga frågor kan man förtydliga att ledningsrätt för fjärrvärme, el och tele ska upphävas inom planområdet. Ledningsrätterna belastar fler fastigheter utanför planområdet där troligen ingen förändring sker av ledningsrätterna. Lantmäterimyndigheten har i övrigt inga synpunkter på förslaget.

Kommentar:

Planbeskrivningen förtydligas enligt inkomna synpunkter.

13. SGI – Statens geotekniska Institut

Underlag:

- 1 Plankarta med illustrationsritning samrådshandling 2021-01-22
- 2 Planbeskrivning granskningshandling juni 2022
- 3 Bergtekniskt utlåtande. Sweco 2021-09-22
- 4 PM Bergteknik - Bedömning av blockutfall, rev.1, Sankt Jörgens Park, Göteborg, västra området, AFRY daterad 2020-05-07
- 5 S:t Jörgen, Backa 210:7 (västra området), Göteborgs stad. Geoteknisk undersökning för detaljplan. PM/Geoteknik. Skanska 2020-03-20 rev3 2021-07-02
- 6 S:t Jörgen, Backa 210:7, Göteborgs stad. Geoteknisk undersökning för detaljplan. Markteknisk undersökningsrapport MUR/Geoteknik. Skanska 2020-03-20
- 7 PM Bergbesiktning för Detaljplan Sankt Jörgen, östra området, daterad 2016-04-07
- 8 Hökerum Bygg AB. S:t Jörgen, Nybyggnad av flerbostadshus (östra området). Teknisk PM Geoteknik. Planeringsunderlag. Structor 2016-04-07 rev A 2021-08-23
- 9 Hökerum Bygg AB. S:t Jörgen, Nybyggnad av flerbostadshus. Markteknisk undersökningsrapport (MUR)/ Geoteknik. Planeringsunderlag. Structor 2016-04-07
- 10 PM Bergteknik - Bedömning av blockutfall, komplettering, Sankt Jörgens Park, Göteborg, västra området, AFRY daterad 2021-06-09

SGI:s synpunkter

Geoteknik

SGI efterfrågade ett förtydligande av förekomsten av kvicklera i **västra området** i samrådet. Skanska har kompletterat i denna fråga [5] och SGI har inget att anmärka på det redovisade. Vidare efterfrågade vi en tydligare redovisning av

jordmodellen för sektion B vid stabilitetsberäkning och frågade om man hade övervägt att studera plan glidyta för denna sektion. Komplettering har utförts för sektion A, vilket gör att dessa frågor kvarstår.

I samrådet efterfrågade vi en bedömning av förekomst av kvicklera för det **östra området**. Konsulten har inte undersökt sensitiviteten i området, utan tar höjd för att det kan förekomma kvicklera i området vid val av tillfredsställande säkerhetsfaktor för stabilitetsberäkningarna. SGI kan acceptera tillvägagångssättet, men vill understryka att detta innebär att kommunen även framöver behöver hantera området som om kvicklera förekommer, vilket är viktigt bl a i byggskedet.

För planerade förhållanden i det östra området har konsulten [8] utfört stabilitetsberäkningar för en last motsvarande 0,5 m höjning av markytan + tunga fordon, totalt 30 kPa. Lasten har applicerats så att den även ligger i de beräknade glidyterna, vilket vi bedömer inte kan utgöra det mest kritiska fallet. Beräkningar behöver göras med laster placerade på ett rimligt sätt, som även ger det mest kritiska fallet. Enligt planbeskrivningen [2] behöver inte marken lastas med tunga fordon, såsom utryckningsfordon eller liknande, men samtidigt är det något som planen tillåter och vid stabilitetsberäkning ska de fall provas som planen tillåter.

Bergteknik

SGI noterar att riskbedömningen avseende branta slänter och lösa block i **östra området** har kompletterats i ett utlåtande [3] samt åtgärder kopplade till dessa lösa block har förtydligats [2], vilket är bra. SGI noterar att risken kopplad till dessa lösa block beskrivs i förhållande till kommande exploatering, men vi kan inte avgöra om dessa block kan utgöra en befintlig risk, och detta behöver förtydligas. Är risken befintlig behöver detta åtgärdas innan planen antas. SGI vill också lyfta frågan hur genomförandet av åtgärderna för att förhindra eventuellt blockutfall kan säkerställas.

För **västra området** har en kompletterande bergbesiktning av branta slänter i direkt anslutning till planområdet utförts [10]. I denna bedöms att *”Bergskärningarna i området bedöms ha god till mycket god yt- och storstabilitet och bedöms ha en låg risk för blockutfall. Skulle block röra sig i område 4 så är det osannolikt att det orsakar skada i med nuvarande markförhållanden”*. SGI undrar om dessa markförhållanden kommer att ändras i samband med arbeten i planområdet, och om detta påverkar riskbedömningen för område 4. Skulle det krävas åtgärder för att öka stabiliteten i denna slänt utanför planlagt område behöver rådighet över marken beaktas. Identifierade risker och planerade åtgärder behöver redovisas i planbeskrivningen.

SGI saknar också fortfarande en bedömning av risker som kan förekomma vid schaktning i **västra området** och hur stabilitetsförhållandena säkerställs efter utförd schakt. Detta bör klargöras i planskedet.

Vi noterar att ett löst block lokaliserat utanför planområdet har identifierats, figur 6 i [4], som potentiellt kan påverkas av vibrationsalstrande arbete. Detta kan utgöra en risk då blocket skulle falla på en trottoar.

SGI vill också påtala att geokonstruktioner, såsom konstruerade bergslänter, behöver tillsyn och eventuellt underhåll i driftskedet så att de hålls långsiktigt stabila.

Sammanfattningsvis bedömer SGI att ovanstående förtydliganden och kompletteringar kvarstår att hantera.

Kommentar:

Se bemötande under svar till Länsstyrelsen.

14. Trafikverket

Tidigare samråd

Trafikverket har yttrat sig gällande samrådshandlingen, TRV 2022/30006, daterad 2021-04-12. Eftersom plankorsningen vid Finladvägen/Lillhagsvägen är komplex pågår ett arbete med att åtgärda brister med fokus på oskyddade trafikanter. Trafikverket anser att avtal om åtgärder ska vara underskrivet och klart innan detaljplanen antas. I samrådshandlingen skriver Staden att det inte är klargjort när avtalet kan vara klart, men förväntas ha information om det efter granskningen.

Trafikverkets synpunkter

Utöver att samverkansavtalet ska vara klart innan detaljplanen antas, så har Trafikverket inga ytterligare synpunkter.

Kommentar:

Samverkansavtalet är klart och underskrivet.

Sakägare

Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

15. Fastighetsägare BRF Sankt Jörgens Port

1. Trafik:

- Våra observationer visar att mellan 2 och 15 fordon (totalt båda riktningar) kör olovlig varje timme genom bussvägen Sankt Jörgens Port. Detta bör åtgärdas. Vi föreslår att utredningsområdet för anpassning av trafiksituationen breddas ut för att inkludera Sankt Jörgens väg från vändplatsen i väst, till GC-vägen i öst och Skogaberg i söder (Se bif. bild). B.a. föreslår vi en bättre hastighetssänkning i den västra delen av Sankt Jörgens väg som drabbas av den olovliga trafiken samt högre hastigheter pga höjdskillnaden mot väst.



- Vi bedömer att buss 44 inte behöver köra rund Sankt Jörgens området utan kan vända vid rondellen mellan Lillhagsvägen och Sankt Jörgens väg utan att lämna Lillhagsvägen. Detta då bussen kör oftast tom eller utan passagerare med start- eller slutpunkt vid hållplatserna på omvägen och Sankt Jörgens omvägen innebär utsläpp, onödig ljud, förbränning av gas och trafikfara samt mindre framkomlighet för de få passagerare som tvingas följa den.
- Vi har begärt trafikutredningen från 2017 i slutet av Juni utan framgång. Erfarenheten från vår tidigare Styrelse var dock att utredningen inte var komplett och delvis felaktig. Av den anledning bör den kompletteras.
- Vi vore positiva till att Bussvägen läggs ner och ersätts med en GC-väg, alternativt parkmiljö.

2. Dagsljus: Vi oroar oss för den påverkan den tilltänkta byggnationen kan ha på våra medlemmars hälsa och ekonomisk ställning genom b.a. skuggning av vår fastighet Sankt Jörgens väg 10. Vi föreslår att problemet åtgärdas genom att sänka den tillåten byggnadshöjden och/eller flytta byggnaden längre från fastighetsgränsen. Det kan innebära att exploateringsgraden kommer att minskas, men detta innebär en bättre levnadsmiljön för de befintliga och blivande Sankt Jörgensbor.

3. Handelsmöjligheter: Vi ställer oss tveksamma till den verkliga exploateringen av den K-märkta panncentral i framtiden. Byggnadens utformning och renoveringsbehov innebär dåliga förutsättningar för privata aktörer och försämrad lönsamhet. Detta innebär att planen i verkligheten inte medför realistiska möjligheter för tillskott av välbehövliga handelsverksamheter i området. Vi beklagar detta och uppmanar planarbetaren att planera för handelsåtgärden med bättre perspektiv.

4. Säkerhet: Vi tror inte att vi behöver mer folk i området för att göra det säkrare. Vi behöver en satsning på trafiksäkerhet genom Polis närvaro och trafiksäker utformning av våra gator, tjänster våra medlemmar är berättigade till genom deras skattebetalningar.

I övrigt påminner vi om våra tidigare synpunkter i den omfattning de ledde inte till någon åtgärd vid granskningsförslaget.



Kommentar:

Synpunkter som berör trafik bemöts i samrådsredogörelsen under rubriken *Trafik* från sid 94 samt komplettering i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar *Trafik* nedan.

Det är Västtrafik som bestämmer hur busslinjer ska gå och hur ofta.

Alla handlingar på ärendenummer 2677/17 (Trafikkontorets diarienummer) skickas till synpunktslämnare.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagna byggrätters volymer inte kommer att försämra boendemiljön för bostadsrättens medlemmar i avseendet att dagsljuspåverkan blir sådan att dagens riktlinjer och krav ej klaras i de befintliga bostäderna. Synpunkt avseende dagsljus bemöts vidare i samrådsredogörelsen under tematiskt svar *Föreslagna byggnaders volymer* i samrådsredogörelsen från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) under tematiskt svar *Föreslagna byggnaders volymer*.

Detaljplanen medger möjlighet för mindre handelsverksamhet (C), det är dock upp till fastighetsägaren att bestämma om så blir fallet. De ekonomiska förutsättningarna för renovering av panncentralen och uthyrning av lokaler åligger fastighetsägaren/exploatören att beräkna. Utifrån den information exploatören har lämnat till stadsbyggnadskontoret är avsikten att byggnaden ska upprustas. En upprustning av byggnaden ökar de planerade bostädernas attraktivitet och således borde det ligga i exploatörens intresse att upprusta panncentralen. Vidare hänvisar stadsbyggnadskontoret till samrådsredogörelsen där frågan bemöts ytterligare i tematiskt svar under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning*, från sid 100 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) ytterligare i tematiskt svar under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning*.

Synpunkt avseende social trygghet bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Tidigare lämnade synpunkter bemöts i samrådsredogörelsen.

16. Fastighetsägare BRF Sankt Jörgens Allé

Bostadsrättsföreningen Sankt Jörgens Allé får härmed lämna följande synpunkter över rubricerade detaljplan efter genomfört samråd. Vår bostadsrättsförening lämnade 2021-04-14 ett yttrande över detaljplanen. Vi kommer i detta yttrande koncentrerar oss på stadsbyggnadskontorets kommentarer till de synpunkter vi lämnade i yttrandet.

Föreslagna byggnadsvolymer

I vårt förra yttrande framförde vi kritiska synpunkter på byggnadens höjd kopplat till gestaltning, kulturmiljö och landskap. Vi menade att en sådan ansenligt hög byggnad kommer märkbart att avvika från övrig bebyggelse i området och därmed förändra landskapsbilden på ett påtagligt sätt. Vi kan konstatera att stadsbyggnadskontoret i sin granskning anser att den föreslagna höjden kan accepteras inom aktuell landskaps- och kulturmiljö. Bedömningen är att befintlig

miljö tål ny bebyggelse som är högre än befintlig bebyggelse.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar också att bebyggelsen har en mycket marginell effekt av dagsljuspåverkan. Bottenvåningen på Sankt Jörgens Allé nr 1 klarade dagens gällande dagsljuspåverkan. Stadsplanekontoret bedömer att förslaget inte behöver ändras till följd av skuggpåverkan eller påverkan på dagsljus. För att få en samstämmighet med övrig bostadsbebyggelse har höghusets fasad belagts med ljus puts vilket är positivt. Trots detta anser föreningen att bebyggelsens volym och höjd kommer att få en negativ inverkan för våra medlemmars boendemiljö. Vi vidhåller att höjden på byggnaden ska ha samma begränsning som i detaljplanen för bostäder i Sankt Jörgens trädgård som antogs 2003-05-13. Detta för att få en bättre harmonisering av befintlig bebyggelse och därigenom en bättre livsmiljö för de boende.

Trafik

Vi konstaterade i vårt förra yttrande att trafiksituationen i området vid vissa tillfällen upplevs som besvärande inte minst på morgon och eftermiddag då föräldrar till elever på Innovitaskolan skjutsar sina barn till och från skolan. Stadsbyggnadskontoret anser att effekten på ökade trafikrörelsen i området inte kommer att innebära några allvarigare framkomlighetsproblem även under högtrafik morgon och eftermiddag. Vi kan konstatera att trafikmiljön inte är godtagbar med dagens mått mätt och att ny bebyggelse i området kommer att alstra ytterligare trafik. Detta förstärks genom att det i området saknas kommunal och privat service i form av handel eller närbutik vilket innebär ett ökat bilberoende. Vi vill därför att detta beaktas när detaljplanen antas. Det är positivt att parkeringsbehovet för bil och cykel kommer att säkerställas inom planområdet på kvartersmark. Det föreslås också trafiksäkerhetsåtgärder vid korsningen utanför panncentralen, där cykelvägen möter Sankt Jörgens väg, för att säkra passagen för gående och cyklister.

Planuppdragets avgränsning och omfattning

I vårt yttrande framhöll vi att det i området saknades kommersiell service och att det boende måste lämna området för exempelvis dagligvaruinköp. Därför föreslog vi att det i planen skulle avsättas mark för etablering av handel. Vi kan nu konstatera att det i planen inte reserverats mark för kommersiell service förutom det som planeras i panncentralen, vilket är beklagligt. Enligt stadsbyggnadskontoret finns det möjlighet till handel i området utan att avsätta särskild mark för ändamålet. Vi menar att nya bostäder i området ökar möjligheten att etablera handel och därför bör mark reserveras för kommersiell service.

Förorenad mark

I vårt yttrande krävde vi åtgärder för att komma tillrätta med de föroreningar som konstaterats i marken inom fastigheten 866:847 där höghuset ska uppföras. Stadsbyggnadskontoret gör samma bedömning. Både byggnader och mark ska saneras vilket säkerställs genom planbestämmelse.

Naturmiljö

I vårt yttrande förutsatte vi att skyddsvärda träd bevaras och att nya träd planteras alternativt flyttas som ersättning för de träd som oundvikligen måste tas bort för planens genomförande. Stadsplanekontoret konstaterar att nyplantering av träd planeras av byggherren och pekar tydligt på att träd ska bevaras. Planförslaget

skyddar vissa av de större träden och möjliggör även bevarande av ytterligare träd.

Kommentar:

När det gäller föreslagna byggrätters anpassning till befintlig bebyggelse och kulturmiljö framgår stadsbyggnadskontorets bedömning av samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer*, från sid 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Ny bostadsbebyggelse kommer att alstra mer trafik i området. Trafikkontoret har bedömt att befintliga vägar i området i övrigt har kapacitet för dagens och framtidens trafikmängder. För utförligare bedömning se samrådsredogörelse under rubriken *Trafik* från sid 94 samt granskningsutlåtande (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Trafik* nedan.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i synpunkten att nya bostäder ökar möjligheten att etablera handel i området eller närområdet. Detaljplanen medger möjlighet för mindre handelsverksamhet (C), det är dock upp till fastighetsägaren att bestämma om så blir fallet. Vidare hänvisar stadsbyggnadskontoret till samrådsredogörelsen där frågan bemöts ytterligare under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning*, från sid 100.

Övriga synpunkter och kommentarer noteras.

17. Fastighetsägare Sankt Jörgens Allé

Vi vill med detta brev inkomma med synpunkter på föreliggande granskningshandling på planbeskrivning avseende detaljplan för bostäder vid Sankt Jörgens väg. Vi bor i en av de 50 villa-fastigheter på Sankt Jörgens Allé, som det hänvisas till i planbeskrivningen. Vi har levt och sett områdets förändring sedan 2005. Vi har främst tagit del av följande två handlingar:

Ref 1: Planbeskrivning – Granskningshandling juni 2022 med Dnr 05/8714

Ref 2: Samrådsredogörelse – Tematiska svar, med diarienummer 0587/14, daterat 2022-05-25

Innehåll:

- Sammanfattning
- Inledning
- Synpunkter på Planbeskrivning
- Synpunkter på Samrådsredogörelse – Tematiska svar
- Alternativa förslag till detaljplan över planområdet
- Bilaga med refererade foto och bilder med bilder

Sammanfattning:

Vi upplever att detaljplanen inte är objektivt utformad utan starkt vinklad till exploatörernas fördel, vilket vi kommer påvisa i detta dokument. Det finns bedömningar som bygger på andra bedömningar med helt eller delvis avsaknad av tekniskt underlag i form av ritningar och mätningar. Därtill finns det ett flertal slutsatser som inte är underbyggda utan bygger i flertalet fall på direkta felaktigheter.

Bilder i detaljplanen står i flera fall i strid mot texten.

Detaljplanen medger att den innehåller **grova skisser** nämnda ”illustrationsbilder”. Dessvärre är dessa ”illustrationsbilder” tillhandhållna av exploatörerna som vi menar är starkt missvisande då de ritats på ett sätt som ”lurar ögat”. Vi menar vidare att en detaljplan bör innehålla detaljerade ritningar över områdets utformningsförslag och inte baseras på subjektiva grova skisser från exploatörerna. Detaljplanen är fylld av subjektiva formuleringar såsom ”kan komma att se ut som”, ”skulle kunna”, ”är tänkt att”, ”exploatörens ambition är att”, ”inte bedöms utgöra betydande olägenhet för boende”, etc., etc.

Vi menar att detaljplanen grovt strider mot ’kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse’ från 1999 respektive 2017, vari det framgår att **ändringar och tillägg i sådan bebyggelse skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas**. Detaljplanen gör bedömningen att denna kulturhistoriska bebyggelse ”tål” att ett 13-vånings punkthus uppförs alldeles invid en särskilt utpekad och värdefull kulturhistorisk byggnad i form av panncentral. Vi menar att det inte kan finnas tydligare direktiv och riktlinjer mot att uppföra ett sådant punkthus. I så fall bör kommunen först ta fram ett nytt bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse.

För oss som fastighetsägare är det uppenbart att området inte har förutsättningar för ytterligare 220 lägenheter/familjer vad avser parkering, trafikkapacitet, service, barn och skolomsorg, rekreation, lekplatser, grönområde, allmänna kommunikationer, cykelvägar, mobilitet etc. Aspekter som detaljplanen påtalar är konstaterade brister i området och inte heller redovisar lösning för. Tvärtom fastslås att kommunen inte har eller kommer att ha möjligheter att bygga/bygga ut lekplatser, barnomsorg, m.m. pga. platsbrist.

Vidare fastslås i detaljplanen att befintliga fastigheter och boende får en negativ psykosocial olägenhet som följd av skuggning av nya byggnader under vintertid. En olägenhet som detaljplanen lämnar med kommentaren med ”bedöms inte utgöra betydande olägenhet” för de idag boende i området. Något vi boende anser vara oacceptabelt.

Som alternativ till dessa grova vilseledande skisser borde det rimligen upprättas en digital modell där nybyggnation blandas in i befintlig byggnation, genom s.k. ”Augmented Reality”. I en sådan digital modell kan man virtuellt vandra runt i området och betrakta nybyggnationen i den befintliga byggnationen.

Vår slutsats är att stadsbyggnadskontoret misslyckats i sitt uppdrag från byggnadsnämnden, att utifrån översiktsplanens intentioner och platsspecifika förutsättningar ”pröva markens lämplighet för nya bostäder”. Det är vår

uppfattning att detaljplanen behöver skickas tillbaka i sin helhet för omfattande objektiv omarbetning där bedömningar, grova skisser och dåligt underbyggt tyckande ersätts med fakta och mätningar. Vidare behöver kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse beaktas och respekteras.

Inledning:

I kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) anges citat:

”Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas.”

Planområdet är utpekade i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

Vidare framgår ur ref.1, sid 10 citat: *”... planområdet beläget i kulturhistoriskt intressant miljö ... anpassa tillkommande bebyggelse till detta sammanhang.”*

Vidare framgår det ur ref 1, sid 22 rörande de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna citat: *”Detta ger upplevelsen av en slank, låg och jämn byggnad från Sankt Jörgens Väg”*

Vidare framgår det ur ref 1 sid 24 citat: *”Områdets bebyggelsestruktur präglas av tiden som sjukhusområde...”*

Vidare framgår ur ref 1, sid 33 citat: *”Utgångspunkten för gestaltningen är befintliga byggnader i S:t Jörgen-området med sin funktionalistiska arkitektur, med enkla geometriska former och inslag av institutionsmiljö, ...”*

Vi menar att det är med dessa utgångspunkter som en detaljplan bör upprättas, inte med utgångspunkten av bi-satsen, citat: *”Projektets syfte är också att bidra till minskad bostadsbrist och möjliggöra för bostäder...”* (ref 1, sid 10).

Synpunkter på Planbeskrivning (ref 1)

Nedan följer våra kommentarer till ref 1, föregånget av sid och styckehänvisning:

1) Sid 7, 3:e stycket:

Vi menar att innergården, med fordonstrafik, är olämplig och otillräcklig för lekplats + plats för rekreation + samvaro i parkmiljö för 150 familjer, d.v.s. uppemot 600 personer. Hur många kvadratmeter rekreationsyta blir det per person? Analys och rimlighetsbedömning saknas.

2) Sid 7, 5:e stycket:

Formuleringen ”11 våningar högt plus indragen takvåning och garage” är vilseledande!! Sanningen är att det är 13 våningar högt, varav en våning är garage!

3) Sid 9, ”Övervägande och konsekvenser” 2:a stycket:

Vi konstaterar att detaljplanen inte ger en lösning till hur 220 familjer skall erbjudas barnomsorg. Istället hänvisas det lite oprecist till *”det lite större geografiska området”*.

Kommunen äger ingen mark i närområdet och förutsättningar för utbyggnad föreligger således inte heller, vilket framgår ur detaljplanen.

- 4) Sid 11, "Planförhållande och tidigare ställningstagande" stycke 2:
Planbeskrivningen refererar kontinuerligt till att området är "stadsmiljö" vad avser trafik, kommunikation m.m. I andra delar av detaljplanen används de lite oprecisa "mellanstaden". Vi anser att området närmast skall liknas vid lantlig miljö, med flera km till närmaste service och dagligvaruhandel. Vidare gränsar S:t Jörgen till betesmark för får och kor. Är det sådan miljö som avses med "mellanstaden"?
- 5) Sid 14,
Planbeskrivningen konstaterar att det finns "grova hålträd" som är "särskilt skyddsvärda", men något beaktande av detta ser vi inte i planbeskrivningen.
- 6) Sid 15, första stycket
Planbeskrivningen konstaterar att "*östra delen av det inventerade området bedöms ha mycket goda förutsättningar för att bli mycket lämplig miljö för mindre hackspett*", en art som idag är utrotningshotad.
Vi har själva återkommande häckande hackspettfamiljer i vår trädgård under vår, vinter och höst. Förutom hackspettfamiljerna har vi Rödhake, Stjärtmes, Stenknäck, Grönfink, Gulspurv, Entita, Blåmes, Talgoxe, Steglits, Bofink, Sparvhök m.fl. i vår trädgård och i vår närhet. Vi ser inte att planbeskrivningen beaktar dessa fåglars förutsättning och boendemiljö!
- 7) Sid 15 andra stycket
Planbeskrivning konstaterar att signalarten "rutkremla" påträffats inom fastigheten 210:7, vilket signalerar om höga naturvärden.
Vi ser inte att detta beaktas i planbeskrivningen.
- 8) Sid 24, första stycket:
Det hänvisas till befintliga 8-våningshus i planområdet. Det finns inga 8 våningshus i planområdet. Det är i övervägande 3-4 våningars byggnader, med Sankt Jörgens väg 1 och 3 som har 7 våningar. Emellertid ligger dessa byggnader 2 våningar lägre än markplan för det planerade 13-våningshuset!
- 9) Sid 24, tredje stycket:
Här hänvisar detaljplanen till angränsande villaområde med tillgängliga ytor för spontan lek!
Detta är privat mark, ägd av fastighetsägarna i villaområdet och sköts som samfällighet.
Att området är samfällt, innebär inte att det är allmän yta!
Samma sak gäller den refererade "parken", den är också samfällt och privatägd genom Sankt Jörgens Port vägsamfällighet.
Är det Stadsbyggnadskontorets uppfattning att bristerna i detaljplanen vad avser ytor för lekplats, lek och rekreation, skall kompenseras av de närliggande privatägda fastigheternas grönytor och lekplatser? Vi är mycket frågande till detta.
- 10) Sid 24, stycke 5:
Återigen hänvisas till stora gräsytor och lekplats som ägs samfällt, d.v.s. privatägt.
Är det Stadsbyggnadskontorets uppfattning att bristerna i detaljplanen vad avser ytor för lek, lekplatser och rekreation, förväntas tillhandahållas av de närliggande privatägda fastigheternas grönytor och lekplatser?

11) Sid 25, första stycket:

Det saknas underlag i detaljplanen hur tillräcklig parkering skall tillgodoses, givet områdets brist på service och dagligvaruhandel i kombination med bristande kommunikationer.

12) Sid 25-26

Som detaljplanen konstaterar citat: *"saknas det kommersiell service och de boende kommer därför att behöva lämna området för exempelvis dagligvaruinköp"*.

Detaljplanen ger således ingen lösning på dagligvaruinköp.

Vi anser inte att det finns hållbara förutsättningar för att med kollektivtrafik, cykel eller gång möjliggöra dagligvaruinköp pga. restid.

Kollektivtrafik:

Planförslaget bedömer att citat *"området bedöms ha god tillgänglighet till kollektivtrafik"*, med hänvisning till buss 44 och buss 42. Vi delar inte denna uppfattning och förstår inte hur man kommit till denna slutsats. Busslinje 44 trafikerar Sankt Jörgen – Tuve torg med enbart 7 turer per dag och enbart under vardagar, där senaste avgår 18.10. Inga turer alls på lördagar eller söndagar! Se turlista i bilaga.

Den enda rimliga blir busslinje 42 från Lillhagens Station till Hjalmar Brantingsplatsen, med byte för vidare transport till Selma, Tuve eller Brunnsparken. Vi menar att denna buss 42 med byte till annan buss inte kan anses möjliggöra dagligvaruinköp såsom kylvaror.

Trots ovan brist i de allmänna kommunikationerna fastslår detaljplanen citat: *"Planen förutsätter ingen utbyggd kollektivtrafik varken i den fysiska miljön eller turtäthet"* (ref1 sid 43)!

Cykel som färdmedel:

Detaljplanen bedömer att samtliga cykelvägar i området anses hålla en god standard!

Vi menar att cykelvägen till Selma Lagerlövs torg upplevs otrygg under mörker då cykelvägens går i eller invid skog med belysning som mer eller mindre alltid är helt eller delvis ur funktion. Vare sig min fru eller vår dotter rör sig på denna cykelväg under mörker. Jag rastar hunden där och har ringt kommunen vid flertal tillfällen om belysningen.

Cykelvägen till Tuve torg är högst tveksam med tanke på järnvägsövergången där det så sent som 2021 inträffade en olycka mellan tåg och buss.

Cykelvägen söderut går, som också detaljplanen fastslår, delvis i blandad trafik. Här hänvisar detaljplanen till trafikkontoret med ett beklagande över att den privata cykelvägen mellan järnväg och golfbana stängts. Cykelväg norrut mot Skogome skolan är emellertid fullgod.

Av ovan nämnda anledningar använder alla boende i området bil för dagligvaruinköp, vilket också detaljplanen anger som mest praktiskt transportmedel för dagligvaruinköp, ref1 sid 77 citat: *"Inom närområdet saknas dock exempelvis kommersiell service för dagligvaruinköp, vilket kan leda till att de boende av praktiska skäl väljer att transportera sig med bil"*.

13) Sidan 27, första stycket lekplats

Detaljplanen konstaterar att det inte finns någon större lekplats på allmän

plats. Detaljplanen refererar till privata lekplatser i närheten som sköts av respektive fastighetsägare.

Vi förstår inte vad detaljplanen avser med en sådan formulering?

Förväntas de befintliga privata lekplatserna tillgängliggöras för utomstående? Detta görs redan idag till viss omfattning för skolan och närliggande fastigheters boende, men lekplatserna är inte i närheten av att vara dimensionerade för ytterligare 220 familjer, med uppemot 900 personer!

Vidare hänvisas till närmaste allmänna lekplats "Skogsdungen" 750m öster om planområdet. Men detta är en mycket liten lekplats som inte heller möter ett behov av 220 familjer.

Därtill hänvisas till grönytor på "Backavallen", 1 km öster om planområdet.

Vidare hänvisas till den samfällda (privatägda) parken nedanför skolan för rekreation.

Vi som fastighetsägare oroas över den förväntade invasion av 220 familjer med barn i vår begränsade park och lekplats!

Det kan inte anses rimligt att privata fastigheter skall tillgodose behovet av lek och rekreation pga. att kommunen förtätar byggnation på sådant sätt att det inte ges utrymme för lek och rekreation på planerat område! Vi menar att en detaljplan måste ge praktisk lösning på detta.

14) Sid 33, stycke3:

Det framgår ur texten att utgångspunkten för gestaltningen är befintliga byggnader.

Vi menar att ett 10-våningshus i det västra planområdet samt ett 13-våningshus i det östra planområdet inte uppfyller dessa utgångspunkter för gestaltning.

15) Sid 34, stycke 1:

I planbeskrivningen fastslås citat: *"En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret"*

Vi anser inte att planbeskrivningen beaktar de befintliga byggnaders påverkan av skuggning under vinterhalvåret, trots att denna skuggning tydligt framgår i underlag tillhandahållna av entreprenörerna.

-Det framgår senare i detaljplanen att de föreslagna byggnaders höjd medför påtaglig

skuggning av befintliga byggnader under vinterhalvåret.

Detta motiveras med 'inte betydande olägenhet' för boende respektive skolelever!

Skall inte en detaljplan även ombesörja välbefinnandet hos redan boende i området?

-I bilderna på sid 34-36 kan vi inte förstå hur dessa begränsade ytor för utevistelse skall räcka

för 150 familjer, d.v.s. upp till 600 personer. Ytor som dessutom delas med fordonstrafik.

Var förväntas utevistelsen ske? Finns det inga kommunala riktlinjer för storlek på ytor för utevistelse?

16) Sid 35

Vi anser att illustrationsbilderna över punkthuset är starkt vilseledande. Beklagligt att det i en detaljplan kan accepteras illustrationsbilder från exploatören. Objektivitet saknas således i detaljplanen. Exempelvis så finns det inga björkar med en höjd av 13 våningar. Vidare ger bilderna intrycket av att punkthusets höjd ligger i trädgränsens horisont, vilket vi påvisat tidigare är felaktigt, se bilaga med fotomontage. Likaså luras man och tro att huskroppen på Sankt Jörgens Allé 1 är lika hög som punkthuset, också en anomali. Huskroppen på Sankt Jörgens Alle 1 når upp till vån 5 på punkthuset. Trädgränsen når upp till våning 6 på punkthuset. Därmed kommer 7 våningar att sticka upp över trädgränsen. Se bilaga.

Felaktigheterna i dessa illustrationsbilder åskådliggörs genom fotot i ref1 sid 38, där halva punkthuset sticker upp ovan trädgränsen!

Vi menar att detta punkthus inte uppfyller utgångspunkterna som getts för ny byggnation i S:t Jörgens område. Inte heller uppfylls kravet på varsam nybyggnation i kommunens bevarandeprogram för kulturhistoriskt intressanta områden.

17) Sid 39-40

Vi förstår inte från vilket håll SEKTION A representerar. Men i samtliga illustrationer upplever vi att verkligheten förvanskas vad avser övre trädgräns. Trädgränsen är väsentligt lägre än vad illustrationerna från exploatören visar. Vi menar att det enda seriösa vore att presentera ett fotomontage ur verkligheten, med ett illustrerat hus i verklig miljö. Såsom är gjort på sidan 38. Med dagens teknik, kallad 'augmented reality', där virtuella inslag i befintlig miljö kan åskådliggöras på ett korrekt sätt.

18) Sid 41:

Dagens trafikflöde fungerar mycket illa och en fördjupad analys anser vi behöver göras. Korsning som framgår på sidan 42 borde kompletteras med efterföljande sväng, söder om korsningen. Många boende kan vittna om situationer där olyckorna varit nära.

Här möts tung trafik, bussar, personbilar, motorcyklar, cyklar, mopeder, gående. Fartdämpande åtgärder för cyklar och mopeder som kommer på cykelvägen österifrån ser vi som nödvändigt utifrån de hastigheter dessa fordon bevisligen kommer i.

I bilden på sidan 42 framgår att det skall byggas ett övergångsställe, samtidigt framgår det ur ref2 sid 97 citat "*Således kommer inget övergångsställe anordnas här*".

Vad gäller? Olyckligt med missvisand bilder/texter.

Vi menar att detta är en osedvanligt komplex mötespunkt mellan olika fordon och gående intill en stor skola. Här borde en simuleringsmodell i form av s.k. 'augmented reality' tas fram för att kunna uppleva korsningens problematik virtuellt.

19) Sid 42

Erforderlig parkering för både bil och cykel skall enligt detaljplanen anordnas för respektive fastighet.

Vi menar att antalet parkeringar för såväl bil som cykel är starkt underskattade.

Givet närområdets avsaknad av barnomsorg, service, dagligvaruhandel,

samt bristande allmänna kommunikationer är bilen nödvändig, vilket också fastslås i detaljplanen på sidan 74. Att antalet parkeringsplatser understiger en personbil per lägenhet respektive 3 cyklar per lägenhet kommer skapa betydande olägenhet i området. Området är inte att liknas vid en stadskärna med tillgång till service och dagligvaruinköp på gångavstånd!

Med 220 lägenheter anser vi att ett absolut minimum av parkeringsplatser är 220 och cykelparkeringar 660, om man skulle anta tre cyklar per lägenhet. Planförslaget hänvisar till två separata Mobilitets- och parkeringsutredningar med förslag om 150 bilparkeringar inklusive gästparkering, samt 500 cykelparkeringar!

Således upplever vi att såväl bil- som cykel-parkering är starkt underdimensionerat, speciellt när kollektivtrafiken är så begränsat tillgänglig, se punkt 12 ovan, och inte förutsätts byggas ut (ref1 sid 43).

Vi anser således inte att mobilitetsbehoven är tillgodosedda i detaljplanen!

20) Sid 44, sid 48 4:e stycket

Citat: *”detaljplan möjliggör inte för ytterligare för- och skolverksamhet”, ”mycket svårt att tillgodose en lämplig förskole gård inom planområdet på grund av utrymmesskäl”, ”Om man bosätter sig vid S:t Jörgen och önskar kommunal förskoleplats måste man vara beredd att ta sig en bit”, ”kan de boende inte förvänta sig en platsgaranti på den geografiskt närmast belägna förskolan eller grundskolan”, ”det saknas förskoleplatser”, ”... det inte finns tillräcklig yta för det inom planområdet”, ”underskott på förskoleplatser bedöms som en brist i området”*

Vi menar att detaljplanen fastslår att grundläggande service som barnomsorg inte tillgodoses eller kommer kunna tillgodoses pga. platsbrist för utbyggnad. Vi menar att förutsättningar inte finns i området att tillföra för 220 nya familjer, när barnomsorg och grundskola inte kan tillgodoses. Detta försvåras ytterligare av de begränsade allmänna kommunikationerna samt de begränsade bil- och cykelparkeringarna.

21) Sid 47, tredje stycket

Vi ser inte att *”Byggnadshöjderna har justerats ned utifrån de synpunkter som inkom på work-shopen”* Någon sådan justering framgår inte heller ur ref2 sid 116.

22) Sid 48, andra stycket

Vi anser inte att *”tillräckligt antal parkeringsplatser”* tillgodosetts i detaljplanen, givet avsaknaden av närhet till dagligvaruhandel och service i kombination med bristande allmänna kommunikationsmedel. Området är inte att liknas vid stadsmiljö!

Även detaljplanen fastslår att bil är det mest praktiska färdmedlet för dagligvaruinköp se ref1 sid 74.

23) Sid 48, tredje stycket

Vi förstår inte vad som avses med *”ökad blandning av funktioner”*, vad är *”funktioner”*.

Detta behöver tydliggöras.

24) Sid 48, 4:e stycket

Citat: *”... och i parkmiljöerna finns till exempel stora gräsplaner för spontanidrott. I parkområdet finns även iordningsställd lekplats.*

Lekplatsen är tillgänglig, men tillhör dock skolan”.

Dessa parkmiljöer är privatägda och underhålls samfällt med privata medel. Är det detaljplanens utgångspunkt att brist på öppna ytor för lek och rekreation i de tillkommande fastigheterna så förväntas privatägda tomter tillgodose dessa behov?

Vi menar att om behovet inte kan tillgodoses av de tillkommande fastigheterna så är förtätningen för hög och man får således minska nybyggnationen.

25) Sid 57, Dagsljus och skuggning

Citat *”Sammanfattningsvis bedöms föreslagen bebyggelses påverkan på befintlig bebyggelse ur ett dagsljusperspektiv inte innebära en betydande olägenhet”*. Denna sammanfattning står i direkt strid med sidan 34 citat: *”En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret”*.

Vidare framgår under Skuggning sid 57 citat: *”Sammanfattningsvis bedöms den direkt omkringliggande bebyggelsen påverkas mest av förslaget”*, samt citat: *”den nya bebyggelsen inte försämrar situationen i någon större utsträckning”*

Varför skulle behovet av dagsljus vinter tid vara mindre angeläget för de redan befintliga byggnaderna och boende i området än vad det framgår vara för nytillkomna boende?

Vi menar att detaljplanens motsäger sig själv och att redan boende får ta betydande negativa psykosociala olägenheter pga. skuggning av den nya bebyggelsen. Att befintlig bebyggelse påverkas ges ur skuggutredningen. Här använder detaljplanen svepande begrepp som *”inte betydande olägenhet”* respektive *”inte större utsträckning”*. Detta finner vi boende som oacceptabelt.

26) Sid 67 Nollalternativ

Vi menar att det inte finns förutsättningar att tillföra 220 nya bostäder i området. Det saknas grundläggande förutsättningar för ökad bebyggelse, vilket detaljplanen också redogör för:

- Det saknas dagligvaruhandel (SKA/BKA analys), vilket detaljplanen fastslår men utan lösning. Detaljplanen fastslår citat: *”... idag inte finns något intresse från marknadens sida att etablera sig på grund av ett för litet kundunderlag”*. Etablering av sådan anses inte möjlig pga. för litet underlag av sakkunniga.
- Det saknas barnomsorg i form av förskola och grundskola i området, vilket detaljplanen fastslår vara en stor brist. Utbyggnad av barnomsorg är inte heller möjlig enligt detaljplanen pga. platsbrist och för litet kundunderlag, citat: *”Staden gör bedömningen att tillkommande bostäder anses som ett för litet tillskott för att motivera en ny kommunal förskola i området”*
- Det saknas allmänna lekplatser och grönytor i närområdet. Den nya byggnationen löser inte detta pga. platsbrist. I ref1 sid 101 framgår citat: *”... saknar kommunen i nuläget rådighet att planera för exempelvis kommunala lekplatser här”*. Närmaste allmänna lekplats respektive grönyta ligger 1km bort. Här hänvisar anmärkningsvärt

detaljplanen till befintliga men privata parker och lekplatser för spontan lek!

Dessa har inte förutsättningar eller intresse av ytterligare 220 familjer.

- Allmänna kommunikationsmedel har vi påtalat i punkt 12 ovan är otillräckliga både vad avser destination som turtäthet, speciellt på helger.
- Cykelvägar har brister då de blandas med ordinarie trafik, se punkt 12 ovan.
- Den nya bebyggelsen blir ett ingrepp i bebyggelsen som inte utgår från befintlig bebyggelse såsom är utgångspunkten för ny bebyggelse inom detta kulturhistoriskt intressanta område. Kommunens bevarandetredningar från 1999 och 2017 följs inte.

27) Sid 68

Citat ”Ökad befolkning i området i sig bedöms kunna bidra till trygghet genom ökad mänsklig närvaro”.

Det upplevs ingen otrygghet i området idag. Vi menar att otryggheten snarare kan öka när privatägda parker och lekplatser tas i anspråk av nya boende. När/om så sker kan befintliga lekplatser och parker inhägnas i s.k. ”gated communities”. Vi menar att det inte finns utrymme för lek och rekreation för ytterligare 220 familjer med ytterligare 900 (4pers per familj) personer på nuvarande ytor.

28) Sid 70 Naturmiljö

Vi förstår inte hur detaljplanen kan komma till slutsatsen citat: ”... *bedöms planen inte komma att påverka omkringliggande naturmiljö*”!

Skulle 220 nya familjer med uppemot 900 personer (4pers per familj) inte påverka omkringliggande miljö. Dessa 220 bostäder är en fördubbling av dagens bostäder.

29) Sid 73, andra stycket

Citat: ”Platsen bedöms tåla en byggnad med högre höjd, men höjden på huset har anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation”.

Vi är mycket frågande till denna skrivning, slutsats och bedömning. Vad som vi upplever direkt felaktigt är att punkthusets höjd skall ha anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation. Detta felaktiga antagande visas med fotomontaget i ref1 sid 38, samt i bilaga. Olyckligt att illustrationsbilder, som är missvisande, är framtagna av entreprenörerna själva.

Bedömningen framstår som utan eftertanke.

Vi anser att punkthusets utseende och volym står i stark konflikt med utgångspunkterna för områdets nybyggnation, kommunens bevarandestatus. Hela detaljplanen påtalar den kulturhistoriskt värdefulla panncentralen. Ändå anser detaljplanen att precis invid denna särskilt utpekade kulturhistoriska byggnad så kan området ”tåla” att ett tretton våningar högt punkthus uppförs.

Vad är resonemanget bakom ”tåla”?

Vi hänvisar till kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) där följande anges citat:

”Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas.”

Planområdet är utpekat i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

På vilket sätt menar SBK att uppförandet av detta 13 vånings punkthus är varsamt och att områdets karaktärsdrag bibehålls?

Vi motsätter oss å det starkaste ett punkthus på denna plats.

30) Sid 74

Det påstås i ett flertal stycken att området har god tillgång till kollektivtrafik. Detta utan motivering. Vi menar att kommunikationerna är högst bristfälliga och möter inte behov för en typisk barnfamilj med dagis, arbete och dagligvaruinköp. Se även punkt 12 ovan.

Synpunkter på Samrådesredogörelse – Tematiska svar, ref 2

31) Sid 94

Vi anser inte att en genomsnittlig dygnstrafikmätning kan vara vägledande för trafik och framkomlighet. Vi menar att det saknas tidsskorrelerade mätningar för trafikvolymen under morgon och kväll. Det är högst rimligt och anta att intensiteten finns under morgon och e.m./kväll i samband med hämtning/lämning och transport till och från arbete.

32) Sid 94

Att referera till en bedömd trafikvolym om 2500 fordonspassager per dygn menar vi blir missvisande då 90 % av all trafik in och ut ur området sker huvudsakligen morgon och kväll.

Betänker man fordon med lämning och hämtning till förskola och grundskola utgör de 4 passager per dag. Vi ser ett behov av att vidare undersöka antalet fordonspassager morgon och kväll.

Som fastighetsägare upplever vi inte att det inte går att öka trafikvolymerna. Notera att busslinje 44 stannar på Sankt Jörgens väg och stoppar all utgående trafik morgon och kväll i samband med rusningstrafik.

33) Sid 95:

Det hänvisas till trafikmätningar från 2003 och 2015!

Vi menar att dessa är alltför ålderstigna för att utgöra underlag för en detaljplan idag.

34) Sid 98, tredje stycket

Vi delar inte detaljplanens slutsats att parkeringsbehovet är säkerställt för den tillkommande byggnationen, med motivering enligt punkt 19 ovan.

35) Sid 99

Vad är det för ”mobilitetsåtgärder” som föreslagits för att minska efterfrågan på bilparkeringsplatser. I denna detaljplan framgår att byggherren har vidtagit mobilitetsåtgärder. Samtidigt som detaljplanen förutsätter att inga förändringar i kollektivtrafiken förutsätts. Vilka är dessa ”mobilitetsåtgärder” och varför redovisas de inte?

36) Sid 101 "Föreslagna byggnaders volymer"

Här hänvisar de tematiska svaren något vilseledande om att det inte går att jämföra byggnaders höjd pga. nya höjdsystem. Vi menar att de relativa höjderna mellan befintlig och ny bebyggelse inte ändrar sig för att man inför ett nytt höjdsystem!

37) Sid 102, andra stycket

Vi menar att följande påstående i de tematiska svaren är felaktigt, citat: *"De föreslagna volymerna är i stort jämförbara i storlek med delar av den befintliga äldre eller senare tillkommen bebyggelse"*. Vi skulle gärna se ett exempel på befintligt byggnad som har samma fotavtryck som husen i den västra planbeskrivningen. Å andra sidan är det främst höjderna på de tillkommande byggnaderna vi vänder oss mot.

38) Sid 106, första stycket

Citat *"... vill stadsbyggnadskontoret förtydliga att garagesockelns tak kommer att ligga i nivå med nuvarande markhöjd"*. Detta förtydligande stämmer inte med verkligheten, inte heller de felaktiga illustrationsskisserna från entreprenören på sidan 8 respektive 38 i ref1. I verkligheten ligger panncentralens gråa "sockel" i nivå med "lastkajen" och markhöjden ligger under "lastkaj-trappans" första trappsteg! Den korrekta marknivån framgår ur bilden på maskinbyggnaden, på sid 76 i ref.1. Att entreprenören i efterhand kört dit en massa "fyller" kan knappast utgöra korrekt ny markhöjd!

39) Sid 107, första stycket

Citat *"Bedömningen är att befintlig miljön tål ny bebyggelse som är högre än befintlig bebyggelse"*.

Vi är mycket frågande till denna skrivning, slutsats och bedömning. Vad som vi upplever direkt felaktigt är att punkthusets höjd skall ha anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation. Detta felaktiga antagande visas med fotomontaget på sid 38. Olyckligt att illustrationsbilder, som är missvisande, är framtagna av entreprenörerna själva.

Bedömningen framstår som utan eftertanke.

Punkthusets utseende och volym står i stark konflikt med utgångspunkterna för områdets nybyggnation, kommunens bevarandestatus. Hela detaljplanen påtalar den kulturhistoriskt värdefulla panncentralen. Ändå anser detaljplanen att precis invid denna kulturhistoriska byggnad så kan området "tåla" att ett tretton våningar högt punkthus uppförs, vid sidan om "panncentralen".

Vad är resonemanget bakom "tåla"?

Vi hänvisar till kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) där följande anges citat:

"Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas."

Planområdet är utpekade i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

På vilket sätt menar SBK att uppförande av detta punkthus är varsamt?

Vi motsätter oss å det starkaste ett punkthus på denna plats.

40) Sid 107, fjärde stycket

Citat: *"... har stadsbyggnadskontoret kunnat utesluta negativ dagsljuspåverkan från det föreslagna punkthuset även på övrig befintlig bostadsbebyggelse"*.

Detta påstående anser vi är direkt felaktigt, vilket framgår av de skuggbilder som återfinns i planbeskrivningen på sidorna 57-63. Inte minst villafastigheterna i nordvästra hörnet av Sankt Jörgens Allé påverkas bevisligen.

De temaiska svaren konstaterar att citat: *"Ett antal villor på Sankt Jörgens Allé påverkas något"*, vilket sen lämnas därhän. Vi boende ser vi det som anmärkningsvärt att SBK gör bedömningen att detta, citat: *"inte utgör någon betydande olägenhet"* för nuvarande bebyggelse? Samtidigt som SBK i ref1 sidan 34 skriver, citat: *"En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret"*. Varför skulle behovet av dagsljus vinter tid vara mindre angeläget för de redan befintliga byggnaderna och boende i området?

Vi menar att detaljplanens slutsats motsäger sig själv och att redan boende får ta betydande negativa psykosociala olägenheter pga. nya bebyggelsen. Att befintlig bebyggelse påverkas ges ur skuggutredningen enligt ovan. Här använder detaljplanen frekvent svepande formuleringar som *"inte betydande olägenhet"* respektive *"inte större utsträckning"*.

41) Sid 115, Illustrationsbilder

Vi anser det högst tveksamt att i en detaljplan använda illustrationsbilder som är tillhandahållna av entreprenören. Flertalet, om inte alla, ger en missvisande bild. I varje fall kunde man förväntat sig att de var granskade av SBK mot verkligheten!

42) I Surte finns det ett liknande punkthus, men är 2 våningar lägre, d.v.s. 11 våningar mot det punkthus i detaljplanen om 13 våningar. Det finns ett antal bilder i bilagorna för att förstå vilket ingrepp ett sådant föreslaget punkthus kommer få i ett område som ingår i kommunens *bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse*.

Bilderna är tagna både från motorvägen (jämför Lillhagsvägen och Finlandsvägen) som intill byggnaden.

Alternativa förslag till detaljplan över planområdet:

Vi ger följande alternativt förslag till detaljplan för området:

- a) Sänk höjden från 10 till 8/6 våningar på det trapatserade huset i västra planområdet, inte minst för att minska skuggning på intilliggande bostäder och få överensstämmelse med befintlig bebyggelse.
- b) Ersätt de underdimensionerade garagen i markplan med bostäder med uteplatser, därmed kan innergården helt frigöras från fordonstrafik, samtidigt som totalt antal lägenheter kan ökas. Innergården kan då göras parkliknande för att ansluta till intilliggande parkmiljö.
Då möjliggörs också att innergården kan "svälja" mängden människor på ett bättre sätt.
- c) På det östra planområdet byggs parkeringsgarage med kallförråd för de boende i västra planområdet. Parkeringsgaraget kan även tillhandahålla parkeringsplatser för kommande verksamhet i panncentralen. Närlivsbutik kan byggas som del av parkeringshuset eller i panncentralen. Vidare föreslår vi att kommunen bygger en allmän lekplats för såväl de boende i västra planområdet som befintliga närliggande bostäder. Idag saknas det en allmän lekplats i området. Parkeringsgaragets höjd ska då inte överskrida panncentralen.
- d) Öppna upp för personbilstrafik i en riktning, ut ur området, där det idag bara går buss44.

Ovan förslag menar vi beaktar den kulturhistoriskt intressanta miljön på ett mycket bättre sätt, samtidigt som SBK uppfyller uppdraget om husförtätning. Det föreslagna 13-vån höghuset uteblir emellertid.

Bilaga med refererade foto och bilder med bilder:



Bild 1: Punkthusets höjd i förhållande till bakomliggande trädridå.

Bild 2 o 3: Foto på liknande hus i Surte, taget framifrån respektive från motorväg
notera att detta hus är enbart 11 våningar, vår detaljplan 13 våningar!



Bild 2: Foto på liknande hus i Surte, taget framifrån motsvarande vår cykelväg. Notera att detta hus är enbart 11 våningar, i S:t Jörgen föreslås 13 våningar i detaljplanen!



Bild 3: Foto på liknande hus i Surte, taget från motorvägen motsvarande Lillhags-/Tuve-vägen. Notera att detta hus är enbart 11 våningar, i S:t Jörgen föreslås 13 våningar i detaljplanen!



Bild 4: Foto som påvisar att trädridån går i höjd med husen Sankt Jörgens Allé 1/3 och inget annat



Bild 5: Trafiksituationen på Sankt Jörgen väg vid utfart mot Lillhagsvägen en morgon i Mars 2021

44			Sankt Jörgens Allé till Hinnebäcksgatan			
MÅNDAG – FREDAG			LÖRDAG	SÖNDAG	HÅLLPLATSER	
06	11	41			0	Sankt Jörgens Allé
07	20	51			0	Skogabergsgatan
08	13	45			1	Lillhagens station
					1	Sankt Jörgens Park
					3	Finlandsvägen
					4	Gunneshöjden
					6	Brunneby
					7	Tuvs centrum
					9	Norumsgränd
					11	Norumsgränd
					13	Hinnebäcksgatan
14	08	38				
15	08	37				
16	11	41				
17	11	40				
18	10					

Bild 6: Turlista för buss 44, Sankt Jörgens Allé – Tuve Centrum

Kommentar:

Synpunkter som berör trafik, som p-tal, parkering, kollektivtrafik och trafikkapacitet med mera bemöts i samrådsredogörelsen under rubriken *Trafik* från sid 94 samt komplettering i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar *Trafik* nedan.

Synpunkter avseende att exploatörer har medverkat i att ta fram underlag till detaljplanen, bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt*.

Synpunkter avseende ”subjektiva formuleringar” bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt*.

Synpunkter avseende beaktande av kommunens bevarande program och befintlig kulturmiljö bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i rubriken tematiskt svar under *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Stadsbyggnadskontoret delar inte bedömningen om att området inte har förutsättningar för ytterligare bostäder. Synpunkten bemöts under flertalet tematiska svar i samrådsredogörelsen samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiska svar under rubrikerna *Trafik*, *Planuppdragets omfattning och avgränsning* och *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende skuggning och dagsljus bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkter avseende lekplats och rekreation för de nya boende bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt angående kommersiell service och barnomsorg bemöts i samrådsredogörelsen under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning* från sidan 100, samt i granskningsutlåtandet (denna handling) under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning* nedan.

Stadsbyggnadskontorets bemötande avseende begreppet ”mellanstaden” framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende beaktande av naturvärden och skyddade arter bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkten avseende beskrivning av befintlig bebyggelses våningshöjd samt fotavtryck bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende illustrationsbilders innehåll bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkt avseende social trygghet bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Förtydligande gällande SEKTION A framgår av granskningsutlåtande (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkt avseende justering av byggnadshöjder efter dialog med boende framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Förtydligande gällande begreppet ”funktioner” framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Alternativa bebyggelseförslag bemöts i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* i granskningsutlåtandet (denna handling) nedan.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

18. Bostadsrättsinnehavare Sankt Jörgens Allé

Jag lämnar härmed vårt hushålls synpunkter på planförslaget ”Detaljplan för bostäder och verksamhet vid Sankt Jörgens väg, inom stadsdelen Backa”, Diarienummer BK: 0587/14.

Jämfört med samrådsförslaget har många av våra synpunkter inte lett till några ändringar.

Vi upprepar därför våra dåvarande synpunkter (bifogas) samt kompletterar enligt följande:

1. Planarbetets omfattning är för begränsad för att hantera på ett bra sätt den förslagens bebyggelse konsekvens på närområdet.
2. Vi upplever fortsatt att detaljplanens förfaranden där exploatörerna bekostar kommunens arbetet snedvrider balansen mellan intressen. I synnerhet, är det befintlig Göteborgares intresse åsidosatt. Vi tycker att medan kommunen bedömer flera olägenheter som "obetydliga" var för sig, de bör ses som betydliga från ett helhetsperspektiv (kumulativa effekter).
3. Vi noterar kommunens svar.
4. Vi tackar för den omfattande dagljusrapporten som gjordes. Vi tror att det är konstigt att det är exploatören som står för beräkningarna i rapporten då den har en tydlig intresse att minska den beräknade effekten av sitt projekt på bostadshuset Sankt Jörgens väg 10. Oavsett detta, är det tydligt att konstruktionen kommer att påverka dagsljusförhållanden för byggnadens östra fasaden betydligt, med minskningar upp till 30%. Detta innebär en ej obetydlig ekonomisk skada för de boende på Sankt Jörgens väg 10A/B.

I synnerhet vi vill göra planarbetare uppmärksamma på de följande brister i trafikutredningen som Trafikverket anser ligger till grund för områdets trafikutformning: - Planet tar inte hänsyn till den ökande cykeltrafiken då Sankt Jörgens väg är en viktig länk mellan cykelvägarna genom parken och GC-vägen som fortsätter österut från planområdet. Det är anmärkningsvärt att den länken utförs i blandad trafik trots sin stor lutning (över 10% som värst) som ställer högre krav på en trafiksäker utformning. I synnerhet är knutpunkten vid Sankt Jörgens väg västra ände (Vändplatsen vid förskolans parkeringen) en komplicerad plats där tung trafik (bussar, sopbilar) träffar vändande och väntande fordon, trafiken från vår fastighets utfart samt GC trafiken från 4 olika håll (3 från parken och vår utfart). Detta med dålig tillgänglig utformning för den befintliga gångbana. - Trafikmätningarna som gjordes efter samråd missade att mäta andelen olovlig trafik i bussfilen, det menar vi är den största faran och det är obegripligt att trafikkontoret tar inget vidare åtgärd trots att barn korsar vägen dagligen, och att det tilltänkta äldreboendet kommer att innebära många fler äldre som kommer att korsa vägen. Det är trafikkontorets ansvar att särskild iakttä barn och äldre i utformning av kommunens väginfrastruktur.

Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret, Granskningsutlåtande



Figur 2: Att ta sig från fastigheten Backa 210:6 till den vänligaste busshållplatsen i närheten i enlighet med kommunens förslag skulle innebära en fördubbling av avståndet och en uppförbacke på närmare 7m med 7% lutning

- Mätningen av medelhastigheten längst upp backen innebär att den missar effekten av höjdskillnaden mellan korsningen i öst och vändplatsen i väst. 8m höjdskillnad innebär en accelerationspotential på max 45 km/h utan någon motorkraft. Denna effekt ser vi dagligen.
- Buss 52 cirkulerar inte längre och sin ersättare linje 42 innebär en kraftig försämrad tjänst då alla ärenden till fastlandet innebär åtminstone ett byte till skillnad från tidigare.
- Utredningen från 2017 var inte tillfredställande enligt vår dåvarande styrelse.
- Vi tycker även att det är anmärkningsvärt att kommunen är rädd för att leverantörer möjligtvis inte kommer att fortsätta trafikera sträckan (Samrådsredogörelse, sida 97) men inte för att barn ska skadas av olovlig eller i övrig ej hastighetssäkrad trafik. Buss 44 är i dagsläget väldigt lite belastad och det är flera grannar som ifrågasätter lämpligheten av linjens dragning genom området. Är det verkligen värdefullt att ha 4 bussar varje timme köra Sankt Jörgens omvägen med associerade kraftig uppförbacke (15m) som skapar ljud och emissioner där både Lillhagens station och Sankt Jörgens park busshållplatser finns i direkt närhet? Vi som bor nära efterfrågar inte detta, och undrar om det inte har att göra med administrativa föreskrifter kopplade till det ursprungliga planarbete i området (En hållplats vid Sankt Jörgens Allé innebär att de flesta bostäder längre österut i området kan anses ha "god tillgänglighet till kollektivtrafik", utan att den används överhuvudtaget f.e.). Ett förslag vore att linje 44 aldrig lämnar Lillhagsvägen och i stället vänder vid rondellen mot Sankt Jörgens väg. Då kan bussfilen stängas, vad gynnar miljön och Västtrafiks ekonomi och problemet med trafiksäkerheten lösas samtidigt att genheten av linje 44 ökas. I dagsläget bor vi i ett av de busshållplatstätaste området i staden (4 stk inom en 200m radie). Det kräver kanske lite rationalisering?
- 6. Byggtrafik är en sådan olägenhet som kan anses obetydlig i sig men bidrar till betydliga olägenheten i sammanhanget.
- 7. Vi vidmakthåller att planarbetet innebär att exploatörerna och framtidas skattebetalare prioriteras över befintliga barn och skattebetalare. Argumentet att

mer folk kommer att ge en bättre miljö anser vi har lite betydelse då området är redan idag väldigt tryggt (förutom vad gäller trafiksäkerheten).

Vi identifierar även större risker med den faktiska exploateringen av den k-märkt Panncentral då lokalernas renoveringsbehov samt utformning innebär begränsade möjligheter för ekonomisk aktivitet. Att lämna initiativet till idag ej bestående privata aktörer kommer med högst sannolikhet inte att leverera någon exploatering överhuvudtaget om detta främjas inte av någon annan kommunal åtgärd.

Jag lämnar det sista ordet till min dotter som beklagar att träd ska behövas ta bort och att det säkerligen finns smådjur som behöver dem för att leva i.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens omfattning och avgränsning i förhållande till de konsekvenser den ger på närområdet är tillräcklig.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagna byggrätters volymer inte kommer att försämra boendemiljön för bostadsrättsföreningens medlemmar i avseendet att dagsljuspåverkan blir sådan att dagens riktlinjer och krav ej klaras i de befintliga bostäderna.

Synpunkter avseende att exploatörer har medverkat i att ta fram underlag till detaljplanen bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Det är Västtrafik som bestämmer hur busslinjer ska gå och hur ofta.

Synpunkter som i övrigt berör trafik, trafiksiffror och trafikutredning med mera bemöts i samrådsredogörelse under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Trafik* nedan.

Synpunkt avseende social trygghet bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

De ekonomiska förutsättningarna för renovering av panncentralen och uthyrning av lokaler åligger fastighetsägaren att beräkna. Utifrån den information exploatören har lämnat till stadsbyggnadskontoret är avsikten att byggnaden ska upprustas. En upprustning av byggnaden ökar bostädernas attraktivitet och således borde det ligga i exploatörens intresse att upprusta panncentralen.

Stadsbyggnadskontoret står fast vid sin bedömning om att förslaget kan accepteras utifrån en avvägning mellan enskilda och allmänna intressen.

19. Bostadsrättsinnehavare Sankt Jörgens Allé

Jag delar inte Stadsbyggnadskontorets avvägning att området tål högre byggnadshöjder. Jag anser att de planerade tillåtna bygghöjderna på ett destruktivt sätt avviker från den befintliga kulturmiljön som man säger sig vilja anpassa sig till och som också de boende i närområdet slår vakt om. Förtätningen bryter också starkt mot karaktären "friliggande byggnader i parkmiljö", framförallt i det mycket förtätade västra planområdet där befintlig grönska och stora träd till största delen ersätts av byggnader och asfalt. Med sin placering i området kommer också alla boende beröras då de nya byggnaderna, framförallt höghuset, hamnar i

siktlinjen för de allra flesta, och planområdena måste också passeras på vägen till och från området.

För att bättre bevara områdets karaktär men ändå tillmötesgå behovet av nya bostäder anser jag att tillkommande byggnader bör överensstämma bättre med befintliga byggnadshöjder och bättre harmoniera med områdets karaktär och vara förslagsvis högst 7 våningar (den indragna takvåningen inräknad), dvs östra höghuset max 7 våningar istället för 12 och det trappstegsformade bostadshuset sänkes till 5-6-7 våningar istället för 6-8-10. Jag anser också att det västra planområdet enbart skall bebyggas med en (1) byggnad för att bevara karaktären "friliggande i park".

Det befintliga Pannhuset, som man så gärna vill lyfta fram och bevara, försvinner nästan helt bredvid det föreslagna höghuset även om fasaden tillåts titta fram litegrann. Dessutom kommer det att stå parkerade bilar som ytterligare stör sikten vilket inte framgår av bilderna i detaljplansdokumentet, men väl i mobilitets- och parkeringsutredningen. Jag ställer mig också frågande till hur marknivån som det befintliga Pannhuset står på skall kunna sänkas vilket bilderna vill ge sken av. Ett lägre höghus skulle skapa en bättre balans mellan huset och Pannhuset samt övrig befintlig bebyggelse.

Jag saknar bilder som illustrerar hur området totalt sett påverkas av de nya byggnaderna och jag anser att det bör ligga i Stadsbyggnadskontorets uppdrag att redovisa hur den sammanlagda föreslagna bebyggelsen på ett korrekt och rättvisande sätt påverkar karaktären av det område som berörs och inte bara visa de absolut närmaste fastigheterna. I detta fallet är det dessutom en av bergskullar väl avgränsad bebyggelse som berörs. Jag saknar också höjdangivelser på befintlig bebyggelse och även om dessa är satta i ett annat referenssystem kan det inte vara omöjligt att räkna om till det nya nollplanet. Det skulle underlätta för att få en bättre förståelse för byggnadernas inbördes relationer.

Jag saknar fortfarande en bild på hur entrén till området via Sankt Jörgens Väg kommer att gestaltas med den nya byggnationen. I de utsnitt som tillförts saknas vägen vilket hade kunnat ge en viss förståelse. Den bild jag på plats skapar mig är att entrén kommer att kännas trängre och mörkare och att man själv kommer känna sig liten i förhållande till det höga huset. Det befintliga intrycket av en grön och vacker parkmiljö kommer också gå förlorad då dagens grönyta (förvisso på icke kommunal mark) ersätts av bebyggelse. Den lilla gräsremsa som omnämns är en klen kompensation.

Om enbart en (1) byggnad byggs mer i mitten på fastigheten kan mer grönska, fler träd och känslan av parkmiljö bevaras på ett mycket bättre sätt. Den ökade distansen bör också bidra till att man inte upplever huset lika påträngande. Denna grönyta fyller idag en viktig funktion i att karaktärisera området som byggnader i parkmiljö och bidrar till en trevlig och parklik entré till området. Även om det är positivt att ett gångstråk söder om de nya byggnaderna planeras befarar jag tyvärr att det nog inte är så mycket grönyta kvar att besöka. Jag anser också att det är viktigt att grönska kan få möjlighet att ta plats mellan hus vilket dagens täta placering av byggnader knappast tillåter (detta är en allmän kommentar och gäller inte enbart detta projekt). Detta är speciellt viktigt för medborgare som har svårt att ta sig till grönytor och parker som exempelvis äldre och/eller rörelsehindrade.

Jag reagerar på att det är en avsevärd skillnad i omfattning av skugganalyserna för de båda planområdena. För det västra, utfört av Skanska, redovisas allas

lägenheter utförligt och det finns en förklaring hur man gått tillväga. För det östra, utfört av Hökerum, visas en endaste bild på ett våningsplan med ytterst lite text och en hänvisning till en standardbeteckning. Jag förutsätter att bilden är korrekt men ifrågasätter varför man inte gjort någon analys på Sankt Jörgens Allé 3 då skuggan faller annorlunda på den byggnaden och byggnaden står annorlunda i förhållande till det nya höghuset. Detta bör göras, om inte för att enbart påvisa att det inte blir några problem och därmed kunna röja tvivel ur vägen. Jag efterfrågar att ett sådant bildmaterial redovisas.

Då de västra byggnaderna ligger parallellt med varandra anser jag fortfarande att insynsproblem sannolikt föreligger vilket borde vara ett generellt problem i dagens täta nybyggnation. Att bygga enbart en (1) byggnad skulle förbättra detta avsevärt. Byggnaderna på Sankt Jörgens väg 10-12 är något förskjutna sinsemellan vilket torde göra problemet något mindre eller åtminstone drabba färre även om byggnaderna ligger närmare varandra. Jag står också fast vid att det östra höghuset som är väsentligen högre Sankt Jörgens Allé 1-3 skapar en känsla av att bli "tittad ned på" vilket skapar otrivsel även om det i meter räknat inte räknas som insyn. En lägre byggnadshöjd förbättrar denna situation och skapar större förutsättningar för acceptans av förändringen.

Jag ser positivt på föreslagen trafiklösning där man åtskiljer gång och cykelbanan och utfarten från det östra planområdet samt gör en upphöjning av korsningen. Men, även om trafikkontoret anser att kapaciteten på Sankt Jörgens Väg är tillräcklig kvarstår faktum att trafiken av både personbilar och distributionsbilar (till följd av ökad e-handel) kommer att öka då antalet boende i området ökar. Detta kommer de facto öka riskerna för framförallt barnen som vistas i området runt skolan och som ska till och från skolan och förskolan. Lägre byggnadshöjder samt färre byggnader som ger lite färre lägenheter förbättrar situationen.

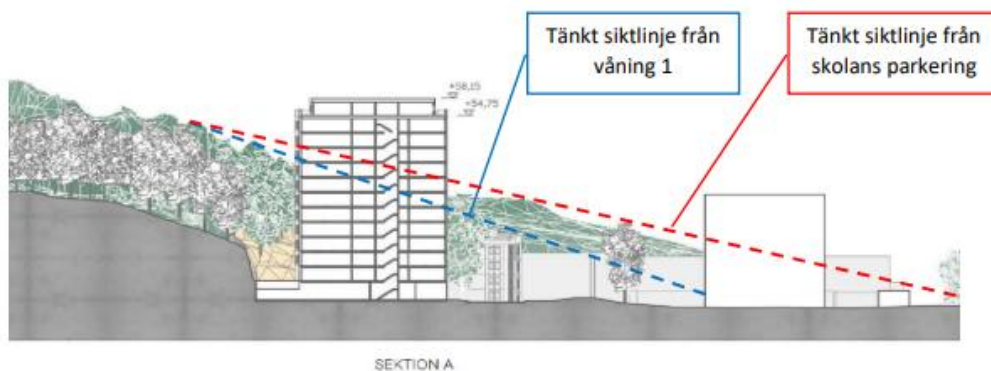
Tyvärr förekommer även i det nya uppdaterade materialet många bilder som upplevs vilseledande då de framställer höghuset som mindre än det i verkligheten kan vara, trädlinjen verkar högre än den i verkligheten är, andra objekt verkar ha framställts som större och att marknivån höghuset står på framställs som lägre än befintlig marknivå. Anmärkningsvärt är att marknivån under Pannhuset verkar ha sänkts vilket inte torde vara möjligt även om man skulle schakta ut för höghuset. Jag tycker att det är allvarligt att bilder som beskriver ett projekt ger ett vilseledande intryck när dessa till stor del ligger till grund för avväganden och beslut. Jag förstår även att det är en rejäl utmaning att få till bilder som på ett rättvisande och korrekt sätt speglar verkligheten då jag noterat att även bilder jag tagit på plats ger ett helt annat intryck än intrycket jag får när jag är på platsen fysiskt. Jag bifogar bilder tagna i så lika positioner som möjligt som i materialet och även där befintlig bebyggelse kan tjäna som referens, men som sagt, dessa bilder speglar inte heller korrekt känslan på plats.

En reflektion rörande planering av verksamhet i Pannhuset, även om det ligger utanför samrådet, är att en padelbana är ett tveksamt val av verksamhet då det har rapporterats om en överetablering av padelbanor. Det är positivt med en träningslokal men ännu hellre ett café eller liknade som främjar möte mellan människor i olika åldrar.

Avslutningsvis vill jag nämna att jag har full förståelse för att mer bostäder behöver byggas men anser att Stadsbyggnadskontoret och Byggnadsnämnden också har ett stort ansvar i att lyssna på de boendes åsikter och öppna upp för

kompromisser som båda parter kan acceptera för att åstadkomma kompletteringar och förtätningar som harmoniserar med omgivningen och där alla kan trivas. Jag rekommenderar också starkt alla inblandade beslutsfattare och handläggare att ta sig tid att besöka området med ett öppet sinne för att på ett rättvist sätt bilda sig en egen uppfattning av dagens karaktär och den påverkan föreslagen nybyggnation får innan beslut fattas som får varaktiga följder.

Synpunkter på sektionsbilder



Om Höghuset skall upplevas vara i linje med bakomliggande terräng bör det inte vara högre än 5 våningar enligt ritningen sett från den södra bottenvåningen på Sankt Jörgen Allé 1. Att låta det vara 7 våningar leder till ett litet uppstick men kan vara en acceptabel kompromiss. Sett från skolans parkering borde 7 våningar upplevas i linje med vegetationen.



Jag saknar markering av Sankt Jörgens Väg, både bredd och placering.

Synpunkter på illustrationsbilder



Hur kommer det sig att nivåskillnaden till Panncentralen är i det närmaste flack i illustrationen men inte i verkligheten? Det går heller ej att stå i den vinkel som är illustrerad då skolans gymnastiksal är i vägen. Björkarna i den verkliga bilden är betydligt högre i illustrationen. Frågan är då om den stora klumpen som liknar ett uppstickande berg ska föreställa det större trädet bredvid björkarna, för något berg finns i alla fall inte i verkligheten. Vegetationen bakom Panncentralen tycks högre i bilden än i verkligheten. Allt detta skapar en illusion om att höghuset är mindre än det i verkligheten kommer att bli.

Se även nedanstående bilder där höghuset kopierats in i en befintlig bild som tagits från en lite annan vinkel för att man även skall kunna se Sankt Jörgens Allé 1 som referens.



Bild tagen uppskattningsvis mitt emellan Sankt Jörgens Allé 1 och det tänkta höghuset. Då husen är placerade mitt emot varandra framgår det tydligt att ett hus som är fem våningar högre och dessutom byggt på högre mark ter sig orimligt högt och bryter starkt emot befintlig byggnation och kommer att upplevas väldigt dominant. I nedanstående bilder har höghuset klippts in på två olika sätt, dels genom att jämföra trädlinjen och dels genom att jämföra Panncentralens placering.



Höghuset inklippt så att trädlinjen stämmer överens. Om detta skall stämma överens med verkligheten måste Panncentralen sänkas flera meter, vilket knappast är vare sig planerat eller genomförbart. Detta är alltså helt inkorrekt.



Höghuset inklippt så att Panncentralen hamnar på korrekt plats. Här ser man att höghuset hamnar betydligt högre samt att trädlinjen på illustrationen är mycket överdriven.



Samma bild med mer transparens på höghusbilden. Här syns tydligt att den mystiska stora björken som skymmer fasaden är helt påhittad (röd ring).



I illustrationen verkar vegetationslinjen samt även Sankt Jörgens Allé 1-3 högre än i verkligheten. Panncentralen kan skymtas i den röda ringen.



Ett 12-våningshus bakom matsalen/gympasalen? I högerkanten av bilden skulle nog ett 10-våningshus också anas.



Bild som motsvarar presenterad bild ovan. Den grönska som finns idag kommer att ersättas eller skymmas av ny bebyggelse i det västra planområdet. Höghuset i det östra planområdet kommer även att sticka upp i den här vyn.

Intrycket av friliggande byggnader i parkmiljö har totalt gått om intet.

Kommentar:

Synpunkter avseende beaktande av kommunens bevarande program och befintlig kulturmiljö bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Stadsbyggnadskontorets bedömning avseende urval av illustrationsbilder framgår av samrådsredogörelsen i tematiska svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101.

Befintlig och tillkommande bebyggelses höjder i relation till varandra framgår av sektionerna i planbeskrivningen.

Enligt plan- och bygglagen (5 kap 8 §) ska planeringsunderlag som behövs tas fram. Det har inte tagits fram någon dagsljusberäkning för Sankt Jörgens Allé 3 då det, utifrån en erfarenhetsmässig bedömning, har bedömts inte vara nödvändigt.

De framtida boende i västra området väljer att flytta in i bostäderna under de insynsförutsättningar som föreligger mellan de två föreslagna byggnaderna. Avståndet dem emellan är större jämfört med befintliga bostadshus på Sankt Jörgens väg 10 och 12.

Synpunkter som berör trafik och trafiksäkerhet bemöts i samrådsredogörelse under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Trafik* nedan.

De illustrationer och bilder som finns i planhandlingarna gör inte anspråk på att vara en exakt framställning av den framtida verkligheten efter uppförd byggnation i ögonhöjd eller från en specifik och tillgänglig plats, vilket gör det svårt att jämföra med egentagna foton. För vidare bemötande gällande illustrationer och bilder se granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Alternativa bebyggelseförslag bemöts i tematiskt svar under rubriken Övrigt i granskningsutlåtandet (denna handling) nedan.

Övriga synpunkter noteras.

Övriga

20. Boende på Skogaberg

Jag delar inte Stadsbyggnadskontorets avvägning att området tål högre byggnadshöjder. Jag anser att de planerade tillåtna bygghöjderna på ett destruktivt sätt avviker från den befintliga kulturmiljön som man säger sig vilja anpassa sig till och som också de boende i närområdet slår vakt om. Förtätningen bryter också starkt mot karaktären “friliggande byggnader i parkmiljö”, framförallt i det mycket förtätade västra planområdet där befintlig grönska och stora träd till största delen ersätts av byggnader och asfalt. Med sin placering i området kommer också alla boende beröras då de nya byggnaderna, framförallt höghuset, hamnar i siktlinjen för de allra flesta, och planområdena måste också passeras på vägen till och från området.

För att bättre bevara områdets karaktär men ändå tillmötesgå behovet av nya bostäder anser jag att tillkommande byggnader bör överensstämma bättre med befintliga byggnadshöjder och bättre harmoniera med områdets karaktär och vara förslagsvis högst 7 våningar (den indragna takvåningen inräknad), dvs östra höghuset max 7 våningar istället för 12 och det trappstegsformade bostadshuset sänkes till 5-6-7 våningar istället för 6-8-10. Jag anser också att det västra planområdet enbart skall bebyggas med en (1) byggnad för att bevara karaktären “friliggande i park”.

Det befintliga Pannhuset, som man så gärna vill lyfta fram och bevara, försvinner nästan helt bredvid det föreslagna höghuset även om fasaden tillåts titta fram litegrann. Dessutom kommer det att stå parkerade bilar som ytterligare stör sikten vilket inte framgår av bilderna i detaljplansdokumentet, men väl i mobilitets- och parkeringsutredningen. Jag ställer mig också frågande till hur marknivån som det befintliga Pannhuset står på skall kunna sänkas vilket bilderna vill ge sken av. Ett lägre höghus skulle skapa en bättre balans mellan huset och Pannhuset samt övrig befintlig bebyggelse.

Jag saknar bilder som illustrerar hur området totalt sett påverkas av de nya byggnaderna och jag anser att det bör ligga i Stadsbyggnadskontorets uppdrag att redovisa hur den sammanlagda föreslagna bebyggelsen på ett korrekt och rättvisande sätt påverkar karaktären av det område som berörs och inte bara visa de absolut närmaste fastigheterna. I detta fallet är det dessutom en av bergskullar väl avgränsad bebyggelse som berörs. Jag saknar också höjdangivelser på befintlig bebyggelse och även om dessa är satta i ett annat referenssystem kan det inte vara omöjligt att räkna om till det nya nollplanet. Det skulle underlätta för att få en bättre förståelse för byggnadernas inbördes relationer.

Jag saknar fortfarande en bild på hur entrén till området via Sankt Jörgens Väg kommer att gestaltas med den nya byggnationen. I de utsnitt som tillförts saknas vägen vilket hade kunnat ge en viss förståelse. Den bild jag på plats skapar mig är att entrén kommer att kännas trängre och mörkare och att man själv kommer känna sig liten i förhållande till det höga huset. Det befintliga intrycket av en grön och vacker parkmiljö kommer också gå förlorad då dagens grönyta (förvisso på icke kommunal mark) ersätts av bebyggelse. Den lilla gräsremsa som omnämns är en klen kompensation.

Om enbart en (1) byggnad byggs mer i mitten på fastigheten kan mer grönska, fler träd och känslan av parkmiljö bevaras på ett mycket bättre sätt. Den ökade distansen bör också bidra till att man inte upplever huset lika påträngande. Denna grönyta fyller idag en viktig funktion i att karaktärisera området som byggnader i parkmiljö och bidrar till en trevlig och parklik entré till området. Även om det är positivt att ett gångstråk söder om de nya byggnaderna planeras befarar jag tyvärr att det nog inte är så mycket grönyta kvar att besöka. Jag anser också att det är viktigt att grönska kan få möjlighet att ta plats mellan hus vilket dagens täta placering av byggnader knappast tillåter (detta är en allmän kommentar och gäller inte enbart detta projekt). Detta är speciellt viktigt för medborgare som har svårt att ta sig till grönytor och parker som exempelvis äldre och/eller rörelsehindrade.

Jag reagerar på att det är en avsevärd skillnad i omfattning av skugganalyserna för de båda planområdena. För det västra, utfört av Skanska, redovisas allas lägenheter utförligt och det finns en förklaring hur man gått tillväga. För det östra, utfört av Hökerum, visas en endaste bild på ett våningsplan med ytterst lite text och en hänvisning till en standardbeteckning. Jag förutsätter att bilden är korrekt men ifrågasätter varför man inte gjort någon analys på Sankt Jörgens Allé 3 då

skuggan faller annorlunda på den byggnaden och byggnaden står annorlunda i förhållande till det nya höghuset. Detta bör göras, om inte för att enbart påvisa att det inte blir några problem och därmed kunna röja tvivel ur vägen. Jag efterfrågar att ett sådant bildmaterial redovisas.

Då de västra byggnaderna ligger parallellt med varandra anser jag fortfarande att insynsproblem sannolikt föreligger vilket borde vara ett generellt problem i dagens täta nybyggnation. Att bygga enbart en (1) byggnad skulle förbättra detta avsevärt. Byggnaderna på Sankt Jörgens väg 10-12 är något förskjutna sinsemellan vilket torde göra problemet något mindre eller åtminstone drabba färre även om byggnaderna ligger närmare varandra. Jag står också fast vid att det östra höghuset som är väsentligen högre Sankt Jörgens Allé 1-3 skapar en känsla av att bli "tittad ned på" vilket skapar otrivsel även om det i meter räknat inte räknas som insyn. En lägre byggnadshöjd förbättrar denna situation och skapar större förutsättningar för acceptans av förändringen.

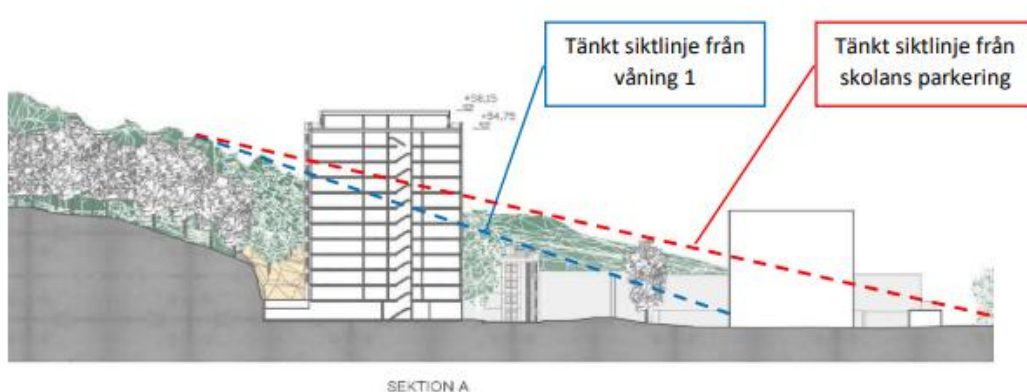
Jag ser positivt på föreslagen trafiklösning där man åtskiljer gång och cykelbanan och utfarten från det östra planområdet samt gör en upphöjning av korsningen. Men, även om trafikkontoret anser att kapaciteten på Sankt Jörgens Väg är tillräcklig kvarstår faktum att trafiken av både personbilar och distributionsbilar (till följd av ökad e-handel) kommer att öka då antalet boende i området ökar. Detta kommer de facto öka riskerna för framförallt barnen som vistas i området runt skolan och som ska till och från skolan och förskolan. Lägre byggnadshöjder samt färre byggnader som ger lite färre lägenheter förbättrar situationen.

Tyvärr förekommer även i det nya uppdaterade materialet många bilder som upplevs vilseledande då de framställer höghuset som mindre än det i verkligheten kan vara, trädlinjen verkar högre än den i verkligheten är, andra objekt verkar ha framställts som större och att marknivån höghuset står på framställs som lägre än befintlig marknivå. Anmärkningsvärt är att marknivån under Pannhuset verkar ha sänkts vilket inte torde vara möjligt även om man skulle schakta ut för höghuset. Jag tycker att det är allvarligt att bilder som beskriver ett projekt ger ett vilseledande intryck när dessa till stor del ligger till grund för avväganden och beslut. Jag förstår även att det är en rejäl utmaning att få till bilder som på ett rättvisande och korrekt sätt speglar verkligheten då jag noterat att även bilder jag tagit på plats ger ett helt annat intryck än intrycket jag får när jag är på platsen fysiskt. Jag bifogar bilder tagna i så lika positioner som möjligt som i materialet och även där befintlig bebyggelse kan tjäna som referens, men som sagt, dessa bilder speglar inte heller korrekt känslan på plats.

En reflektion rörande planering av verksamhet i Pannhuset, även om det ligger utanför samrådet, är att en padelbana är ett tveksamt val av verksamhet då det har rapporterats om en överetablering av padelbanor. Det är positivt med en träningslokal men ännu hellre ett café eller liknade som främjar möte mellan människor i olika åldrar.

Avslutningsvis vill jag nämna att jag har full förståelse för att mer bostäder behöver byggas men anser att Stadsbyggnadskontoret och Byggnadsnämnden också har ett stort ansvar i att lyssna på de boendes åsikter och öppna upp för kompromisser som båda parter kan acceptera för att åstadkomma kompletteringar och förtätningar som harmoniserar med omgivningen och där alla kan trivas. Jag rekommenderar också starkt alla inblandade beslutsfattare och handläggare att ta sig tid att besöka området med ett öppet sinne för att på ett rättvist sätt bilda sig en egen uppfattning av dagens karaktär och den påverkan föreslagen nybyggnation får innan beslut fattas som får varaktiga följder.

Synpunkter på sektionsbilder



Om Höghuset skall upplevas vara i linje med bakomliggande terräng bör det inte vara högre än 5 våningar enligt ritningen sett från den södra bottenvåningen på Sankt Jörgen Allé 1. Att låta det vara 7 våningar leder till ett litet uppstick men kan vara en acceptabel kompromiss. Sett från skolans parkering borde 7 våningar upplevas i linje med vegetationen.



Jag saknar markering av Sankt Jörgens Väg, både bredd och placering.

Synpunkter på illustrationsbilder



Hur kommer det sig att nivåskillnaden till Panncentralen är i det närmaste flack i illustrationen men inte i verkligheten? Det går heller ej att stå i den vinkel som är illustrerad då skolans gymnastiksal är i vägen. Björkarna i den verkliga bilden är betydligt högre i illustrationen. Frågan är då om den stora klumpen som liknar ett uppstickande berg ska föreställa det större trädet bredvid björkarna, för något berg finns i alla fall inte i verkligheten. Vegetationen bakom Panncentralen tycks högre i bilden än i verkligheten. Allt detta skapar en illusion om att höghuset är mindre än det i verkligheten kommer att bli. Se även nedanstående bilder där höghuset kopierats in i en befintlig bild som tagits från en lite annan vinkel för att man även skall kunna se Sankt Jörgens Allé 1 som referens.



Bild tagen uppskattningsvis mitt emellan Sankt Jörgens Allé 1 och det tänkta höghuset. Då husen är placerade mitt emot varandra framgår det tydligt att ett hus som är fem våningar högre och dessutom byggt på högre mark ter sig orimligt högt och bryter starkt emot befintlig byggnation och kommer att upplevas väldigt dominant. I nedanstående bilder har höghuset klippts in på två olika sätt, dels genom att jämföra trädlinjen och dels genom att jämföra Panncentralens placering.



Höghuset inklippt så att trädlinjen stämmer överens. Om detta skall stämma överens med verkligheten måste Panncentralen sänkas flera meter, vilket knappast är vare sig planerat eller genomförbart. Detta är alltså helt inkorrekt.



Höghuset inklippt så att Panncentralen hamnar på korrekt plats. Här ser man att höghuset hamnar betydligt högre samt att trädlinjen på illustrationen är mycket överdriven.



Samma bild med mer transparens på höghusbilden. Här syns tydligt att den mystiska stora björken som skymmer fasaden är helt påhittad (röd ring).



I illustrationen verkar vegetationslinjen samt även Sankt Jörgens Allé 1-3 högre än i verkligheten. Panncentralen kan skymtas i den röda ringen.



Ett 12-våningshus bakom matsalen/gympasalen? I högerkanten av bilden skulle nog ett 10- våningshus också anas.



Bild som motsvarar presenterad bild ovan. Den grönska som finns idag kommer att ersättas eller skymmas av ny bebyggelse i det västra planområdet. Höghuset i det östra planområdet kommer även att sticka upp i den här vyn. Intrycket av friliggande byggnader i parkmiljö har totalt gått om intet.



Parkmiljö? Även här intrycket av att både 8- och 10-våningsdelarna blir mycket höga.



Grönytan kommer att ersättas av en 10-våningsbyggnad. En 7-våningsbyggnad tar också bort grönskan men blir något mindre massiv och att börja på 5 våningar ger också ett mindre överväldigande intryck.

Kommentar:

Synpunkter avseende beaktande av kommunens bevarande program och befintlig kulturmiljö bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Stadsbyggnadskontorets bedömning avseende urval av illustrationsbilder framgår av samrådsredogörelsen i tematiska svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101.

Befintlig och tillkommande bebyggelses höjder i relation till varandra framgår av sektionerna i planbeskrivningen.

Enligt plan- och bygglagen (5 kap 8 §) ska planeringsunderlag som behövs tas fram. Det har inte tagits fram någon dagsljusberäkning för Sankt Jörgens Allé 3 då det, utifrån en erfarenhetsmässig bedömning, har bedömts inte vara nödvändigt.

De framtida boende i västra området väljer att flytta in i bostäderna under de insynsförutsättningar som föreligger mellan de två föreslagna byggnaderna. Avståndet dem emellan är större jämfört med befintliga bostadshus på Sankt Jörgens väg 10 och 12.

Synpunkter som berör trafik och trafiksäkerhet bemöts i samrådsredogörelse under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Trafik* nedan.

De illustrationer och bilder som finns i planhandlingarna gör inte anspråk på att vara en exakt framställning av den framtida verkligheten efter uppförd byggnation i ögonhöjd eller från en specifik och tillgänglig plats, vilket gör det svårt att jämföra med egentagna foton. För vidare bemötande gällande illustrationer och bilder se granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Alternativa bebyggelseförslag bemöts i tematiskt svar under rubriken Övrigt i granskningsutlåtandet (denna handling) nedan.

Övriga synpunkter noteras.

21. Boende på Sankt Jörgens Allé

1. Det fastslås i detaljplanen att befintliga fastigheter och boende får en negativ psykosocial olägenhet som följd av skuggning av nya byggnader under vintertid. En olägenhet som detaljplanen lämnar med kommentaren ”bedöms inte utgöra betydande olägenhet” för de idag boende i området. Något vi boende anser vara oacceptabelt. Vi bor i ett av det hur som ligger närmst panncentralen och både på tidigt vår och sen höst är det just över panncentralen, där trädlinjen sluttar neråt, som solen når vår fastighet. Ett hus i höjd med detaljplanen skulle innebära att vår fastighet kommer att ligga helt i skugga under veckor där vi idag har sol. Detta kan omöjligt bedömas som en icke olägenhet för oss boende! Det handlar inte om att vi går från ex fem soltimmar till tre utan att vi inte får någon soltimme alls under en mörk tid där solen verkligen har en positiv inverkan för välbefinnandet.
2. Detaljplanen hänvisar till angränsande villaområde med tillgängliga ytor för spontanlek! Detta är privat mark, ägd av fastighetsägarna i villaområdet och

sköts som samfällighet. Att området är samfällid, innebär inte att det är allmän yta! Samma sak gäller den refererade ”parken”, den är också samfällid och privatägd genom Sankt Jörgens Port vägsamfällighet.

Det kan inte anses rimligt att privata fastigheter skall tillgodose behovet av lek och rekreation pga. att kommunen förtätar byggnation på sådant sätt att det inte ges utrymme för lek och rekreation på planerat område! Vi menar att en detaljplan måste ge praktisk lösning på detta.

3. Vi menar att detaljplanen grovt strider mot ’kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse’ från 1999 respektive 2017, vari det framgår att **ändringar och tillägg i sådan bebyggelse skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas.** Detaljplanen gör bedömningen att denna kulturhistoriska bebyggelse ”tål” att ett 13-vånings punkthus uppförs alldeles invid en särskilt utpekad och värdefull kulturhistorisk byggnad i form av panncentral. Vi menar att det inte kan finnas tydligare direktiv och riktlinjer mot att uppföra ett sådant punkthus. I så fall bör kommunen först ta fram ett nytt bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse.
4. För oss som fastighetsägare är det uppenbart att området inte har förutsättningar för ytterligare 220 lägenheter/familjer vad avser parkering, trafikkapacitet, service, barn- och skolomsorg, rekreation, lekplatser, grönområde, allmänna kommunikationer, cykelvägar, mobilitet etc. Aspekter som detaljplanen påtalar är konstaterade brister i området och inte heller redovisar lösning för. Tvärtom fastslås att kommunen inte har eller kommer att ha möjligheter att bygga/bygga ut lekplatser, barnomsorg, m.m. pga. platsbrist.
5. Fortfarande saknas det realistiska bilder i detaljplanen. De illustrationsbilder som medföljer detaljplanen är väldigt missvisande då de ritats på ett sätt som ”lurar ögat”. Vid en tidigare presentation har det visats bilder där det tydligt framgår hur högt över trädlinjen, och all övrig bebyggelse i både närområdet och ett större område, som huset sträcker sig. Vi ställer oss väldigt frågande till varför man har valt att inte ta med dessa!
6. Vi upplever att såväl bil- som cykel-parkering är starkt underdimensionerat, speciellt när kollektivtrafiken är så begränsat tillgänglig och inte förutsätts byggas ut. Dessutom fastslår detaljplanen att bil är det mest praktiska färdmedlet för dagligvaruinköp. Vi känner stor oro över att bilar kommer stå parkerade långt med de redan trånga gatorna. Även trafiken med tunga fordon kommer att öka då både mat och andra varor köps på nätet. Detta gör miljön otryggare och betydligt mycket mer osäker för alla barn som rör sig i området. Att det dessutom saknas övergångsställe, vägbulor och en hastighetsbegränsning till max 30 km/h förbi skolan är väldigt oroväckande och något som vi anser att detaljplanen borde tagit hänsyn till. Ska det finnas områden för rekreation borde det väl finnas en trygg miljö att vistas i!

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret har bedömt att planförslaget inte innebär en *betydande* olägenhet med avseende på skuggeffekter. För vidare förklaring av vad det innebär, se granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övriga frågor* nedan.

Synpunkt avseende lek och rekreation bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar (denna handling) under rubriken *Övriga frågor* nedan.

Synpunkt avseende att förslaget strider mot kommunens bevarande program bemöts i samrådsredogörelsen under tematiskt svar, rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt under tematiskt svar i granskningsutlåtandet (denna handling) under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Stadsbyggnadskontoret delar inte bedömningen om att området inte har förutsättningar för ytterligare bostäder. Synpunkten bemöts under flertalet tematiska svar i samrådsredogörelsen samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiska svar under rubrikerna *Trafik*, *Planuppdragets omfattning och avgränsning* och *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende illustrationsbilders innehåll bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkter som berör trafik, parkering och vägarnas utformning med mera bemöts i samrådsredogörelsen under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Trafik* nedan.

22. Boende på Sankt Jörgens Allé

- Generellt, vi har förståelse för att det behöver och ska exploateras. Det vi ställer som krav som medborgare och boende i området är att det inte sker på vilka villkor som helst och att man bygger fungerande samhällen som exploateras med eftertanke istället för att skynda fram och släppa igenom beslut som faller till exploatörers fördel för att behaga ett teoretiskt statistiskt mål som är satt av människor som sedan inte ska leva och bo i området. Skisser är gjorda av exploatörer och är väldigt säljande och förskönande vilket gör det lätt att ta felaktiga beslut. Mätningar som är gjorda på trafiksituationen är gjorda i en pandemi där de flesta jobbade hemifrån och därmed inte belastade trafiken. Den belastades inte heller av hämtningar/lämningar till skola och förskola då det var extremt hög frånvaro pga pandemin. Det känns också lite som ett slag i magen att planen inte bedöms påverka omkringliggande miljö, ett så omfattande bygge påverkar i allra högsta grad.

- Trafiksituationen med smala vägar och snäva svängar är under all kritik och klarar inte ett ökat trafikflöde om trafiksäkerhet ska upprätthållas (framförallt morgon och em). Därför behöver man titta närmare på den i samband med förslagets ökning av antalet boende. Här behöver man ta höjd för servicefordon,

transporter, leveranser etc, att det går busstrafik i området som inte har egna bussfickor utan stoppar upp trafik när de stannar vid hållplatserna, samt ta hänsyn till närheten till skola och skolbarn. Underlaget gjordes först på antaganden och teoretiska nyckeltal vilka inte går att applicera här, de mätningar som sedan är gjorda är som tidigare nämnt utförda under pandemin vilket inte ger värden som representerar vardagen i området. Det kan även tilläggas att bussturer och cykelvägar försämrats/begränsats senaste åren och gjort det svårare och mer osäkert för oss boende att resa med buss/cykel. Något som inte talar för att det trafiknätet skulle vara mottagligt för en exploatering.

- Lekplatser, grönytor etc som nämns att de ska användas är privata och kan inte ligga som förutsättning för att de nya bostäderna ska vara ok att genomföra. Det är även under all kritik att man inte lägger större vikt vid förskola/skola samt närhet till mataffär. Samhällen ska byggas ut med sådana funktioner först och efter det möjliggörs ytterligare bostäder. Inte tvärtom som här. I alla fall inte med den stora omfattning bostäder som detta handlar om.

- Dagsljus och skuggning Vi vet från befintliga byggnader att de påverkar ljus och ljud mycket. Faktorer som spelar stor roll i boendemiljö. Mätningar och antaganden som är gjorda upplevs som tolkade utifrån ett perspektiv att byggnation ska gå igenom, inte utifrån hur det faktiskt blir och upplevs av oss boende om bygget realiserar. Ljus vintertid prioriteras ner i utredningen men vi ser att allt ljus vi kan få vintertid är av största behov.

- Höjden på höghuset vid panncentralen har vi tidigare nämnt och ser inte att den justerats. Den bergskam i bakgrunden som den ritats mot ser vi inte alls här i området och inte heller från Lillhagsvägen, och att ta utgångspunkt i den blir inte bra utan ger en falsk bild av att huset passar in i det gröna naturområdet vi har. Det blir i vår mening fel att säga att husets höjd är anpassat till bakomliggande bergshöjd och vegetation, när den höjden ligger flera kilometer bort. Att dimensionera huset för att ge vinst åt byggföretag rimmar illa med kommunens bevarandeplan och borde inte spela roll alls i detaljplanen. Att byggnation kräver en sanering är tyvärr verklighet på många ställen men att det ska ställa krav på husets storlek och därmed att detaljplanen därför skulle tillåta en högre höjd för att få igenom en exploatering känns fel. Vi vill se att detaljplanen styr utifrån miljön och att man efter de reglerna kan ta beslut om det är värt att bygga eller inte, inte besluta och styra bakvänt.

Återigen vill vi belysa att vi boende är helt beroende av att de som tar beslut sätter sig in i och förstår situationen och hur deras beslut påverkar väldigt många människors vardag, ett idag bevarat områdes miljö och säkerhet och förstår att de synpunkter som kommer in är vår verklighet varje dag. Vi är inte emot stadsutveckling och bebyggelse, men den måste ske på ett hållbart och säkert sätt som integrerar och fungerar med befintliga områden och vi är övertygade om att det går att hitta ett förslag som uppfyller detta. Ett förslag som inte maxar antalet bostäder utan ser med reella ögon på vad som faktiskt ger en bra stadsutveckling.

Exempel på hur det kan uppnås är att sänka höghuset avsevärt och följa tidigare detaljplan, inkludera parkmiljöer och lekplatser och ta ordentlig höjd för parkeringar. Sammanfattningsvis vill vi citera en grannes text då det överensstämmer väl med vår åsikt: ” Vår slutsats är att stadsbyggnadskontoret misslyckats i sitt uppdrag från byggnadsnämnden, att utifrån översiktsplanens intentioner och platsspecifika förutsättningar ”pröva markens lämplighet för nya bostäder”. Det är vår uppfattning att detaljplanen behöver skickas tillbaka i sin helhet för omfattande objektiv omarbetning där bedömningar, grova skisser och dåligt underbyggt tyckande ersätts med fakta och mätningar. Vidare behöver kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse beaktas och respekteras.”

Kommentar:

För synpunkter avseende att exploatörer har medverkat i att ta fram underlag till detaljplanen, se bemötande i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkter som berör trafik, trafiksiffror och vägarnas utformning med mera bemöts i samrådsredogörelsen under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Trafik* nedan.

Synpunkt avseende lek och rekreation bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övriga frågor* nedan.

Synpunkt angående kommersiell service och barnomsorg bemöts i samrådsredogörelsen under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning* från sidan 100, samt i granskningsutlåtandet (denna handling) under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning* nedan.

Synpunkt avseende skuggning och dagsljus bemöts i samrådsredogörelsen under tematiskt svar rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) under tematiskt svar *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkt avseende att förslaget strider mot kommunens bevarande program bemöts i samrådsredogörelsen under Tematiskt svar, rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt under tematiskt svar i granskningsutlåtandet (denna handling) under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer*.

Höjderna som de föreslagna husen tar stöd i ligger inte flera kilometer bort, utan ligger betydligt närmare än så, se sid 103 i samrådsredogörelsen.

23. Boende på Sankt Jörgens Allé

1. Vi tycker att punkthuset vid värmecentralen är på tok för högt enligt nuvarande plan. Husets höjd bör reduceras så att det blir hälften så högt. Det kommer då att smälta in i omgivningen på ett naturligt sätt. Vi vill inte

bo i skuggan av detta hus och behöva se denna ”skyskrapa” varenda dag då vi inte tycker att detta är vackert. Vi vill i stället se naturen och den vackra bokskogen.

2. Vi ororar oss över att man inte har planerat parkeringsplatser nog till de boende utan att man tänker att merparten ska åka kollektivt. Det finns inte något smidigt sätt att ta sig till serviceinrättningar (livsmedel, apotek, skolor etc.) från området via kollektiv trafik. Vi ser det därför som högst sannolikt att varje familj kommer att ha 1-2 bilar. Var ska dessa bilar parkeras? Utefter vägen? Vägen är smal och inte dimensionerad för trafikökning och parkering på gatan.
3. Vi anser att punkthuset bredvid värmecentralen behöver få en egen lekplats. De lekplatser som redan finns i närheten är privata och kommer därför inte att tillgodose de barn som tillkommer i samband med de planerade husen.
4. Vi tycker att man ska bevara de stora träden som står i parken bredvid skolan där ”tripp-trapp”-husen är planerade att uppföras. Vi föreslår därför att husens omfattning minskas ner så att både hus och natur får plats.
5. Vi motsätter oss inte att hus byggs i området. Vi vill bara att dessa hus ska smälta in i området och att naturen bevaras. Vi har bott i detta område i 17 år och vi tycker faktiskt att vi borde få ha något att säga till om när vårt hemområde är föremål för dramatiska förändringar som Stadsbyggnadskontoret har hittat på.

Kommentar:

Alternativa bebyggelseförslag bemöts i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* i granskningsutlåtandet (denna handling) nedan.

Synpunkter som rör trafik, befintlig vägstandard med mera bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Trafik* nedan.

Synpunkt avseende lekplats bemöts under tematiskt svar (denna handling) under rubriken *Övriga frågor*.

Detaljplanen innebär en förtätning av västra fastigheten och att vissa ytor som idag är gröna försvinner till förmån för bebyggelse, nödvändig angöring och andra funktioner som hör bostadsbebyggelse till. Flera av de träd som behöver tas ner till förmån för exploateringen är i dåligt skick och skulle på sikt, oaktat exploateringen, behöva tas ner. Exploatören avser planera nya träd längs med gatan och vidta andra kompensationsåtgärder för nedtagning av träden. Ett antal befintliga träd bevaras, vilket säkerställs i plankartan.

24-25. Boende på Sankt Jörgens Allé

Detaljplanen upplevs inte objektiv utan vinklad till exploatörernas fördel. Det finns bedömningar utan tekniska underlag. Det finns ett flertal slutsatser som i flera fall på direkta felaktigheter. Bilder i detaljplanen står i flera fall i strid mot texten. Detaljplanen innehåller grova illustrationsbilder, tillhandhållna av exploatörerna som ritats på ett sätt som lurar ögat. En detaljplan bör innehålla

detaljerade ritningar. Detaljplanen upplevs oprecis med subjektiva formuleringar som "kan komma att se ut som", "skulle kunna", "är tänkt att", "exploatörens ambition är att", "inte bedöms utgöra betydande olägenhet för boende", etc. Detaljplanen strider grovt mot "kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse" från 1999 respektive 2017, vari det framgår att ändringar och tillägg i sådan bebyggelse skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas. Medan detaljplanen vill påstå att området "tål" ett 13-vån punkthus? Som boende anser vi inte att området har förutsättningar för ytterligare 220 lägenheter/familjer vad avser parkering, trafikkapacitet, service, barn och skolomsorg, rekreation, lekplatser, grönområde, kommunikation, cykelvägar, mobilitet m.m.

Vi vill med detta brev inkomma med synpunkter på föreliggande granskningshandling på planbeskrivning avseende detaljplan för bostäder vid Sankt Jörgens väg. Vi bor i en av de 50 villa-fastigheter på Sankt Jörgens Allé, som det hänvisas till i planbeskrivningen. Vi har levt och sett områdets förändring sedan 2005.

Vi har främst tagit del av följande två handlingar:

Ref 1: Planbeskrivning – Granskningshandling juni 2022 med Dnr 05/8714

Ref 2: Samrådesredogörelse – Tematiska svar, med diarienummer 0587/14, daterat 2022-05-25

Innehåll:

- Sammanfattning
- Inledning
- Synpunkter på Planbeskrivning
- Synpunkter på Samrådesredogörelse – Tematiska svar
- Alternativa förslag till detaljplan över planområdet
- Bilaga med refererade foto och bilder med bilder

Sammanfattning:

Vi upplever att detaljplanen inte är objektivt utformad utan starkt vinklad till exploatörernas fördel, vilket vi kommer påvisa i detta dokument. Det finns bedömningar som bygger på andra bedömningar med helt eller delvis avsaknad av tekniskt underlag i form av ritningar och mätningar. Därtill finns det ett flertal slutsatser som inte är underbyggda utan bygger i flertalet fall på direkta felaktigheter.

Bilder i detaljplanen står i flera fall i strid mot texten.

Detaljplanen medger att den innehåller **grova skisser** nämnda "illustrationsbilder". Dessvärre är dessa "illustrationsbilder" tillhandhållna av exploatörerna som vi menar är starkt missvisande då de ritats på ett sätt som "lurar ögat". Vi menar vidare att en detaljplan bör innehålla detaljerade ritningar över områdets utformningsförslag och inte baseras på subjektiva grova skisser från exploatörerna. Detaljplanen är fylld av subjektiva formuleringar såsom "kan

komma att se ut som”, ”skulle kunna”, ”är tänkt att”, ”exploatörens ambition är att”, ”inte bedöms utgöra betydande olägenhet för boende”, etc., etc.

Vi menar att detaljplanen grovt strider mot **’kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse’** från 1999 respektive 2017, vari det framgår att ändringar och tillägg i sådan bebyggelse skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas. Detaljplanen gör bedömningen att denna kulturhistoriska bebyggelse ”tål” att ett 13-vånings punkthus uppförs alldeles invid en särskilt utpekad och värdefull kulturhistorisk byggnad i form av panncentral. Vi menar att det inte kan finnas tydligare direktiv och riktlinjer mot att uppföra ett sådant punkthus. I så fall bör kommunen först ta fram ett nytt bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse.

För oss som fastighetsägare är det uppenbart att området inte har förutsättningar för ytterligare 220 lägenheter/familjer vad avser parkering, trafikkapacitet, service, barn och skolomsorg, rekreation, lekplatser, grönområde, allmänna kommunikationer, cykelvägar, mobilitet etc. Aspekter som detaljplanen påtalar är konstaterade brister i området och inte heller redovisar lösning för. Tvärtom fastslås att kommunen inte har eller kommer att ha möjligheter att bygga/bygga ut lekplatser, barnomsorg, m.m. pga. platsbrist.

Vidare fastslås i detaljplanen att befintliga fastigheter och boende får en negativ psykosocial olägenhet som följd av skuggning av nya byggnader under vintertid. En olägenhet som detaljplanen lämnar med kommentaren med ”bedöms inte utgöra betydande olägenhet” för de idag boende i området. Något vi boende anser vara oacceptabelt.

Som alternativ till dessa grova vilseledande skisser borde det rimligen upprättas en digital modell där nybyggnation blandas in i befintlig byggnation, genom s.k. ”Augmented Reality”. I en sådan digital modell kan man virtuellt vandra runt i området och betrakta nybyggnationen i den befintliga byggnationen.

Vår slutsats är att stadsbyggnadskontoret misslyckats i sitt uppdrag från byggnadsnämnden, att utifrån översiktsplanens intentioner och platsspecifika förutsättningar ”pröva markens lämplighet för nya bostäder”. Det är vår uppfattning att detaljplanen behöver skickas tillbaka i sin helhet för omfattande objektiv omarbetning där bedömningar, grova skisser och dåligt underbyggt tyckande ersätts med fakta och mätningar. Vidare behöver kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse beaktas och respekteras.

Inledning:

I kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) anges citat:

”Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas.”

Planområdet är utpekad i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

Vidare framgår ur ref.1, sid 10 citat: *”... planområdet beläget i kulturhistoriskt intressant miljö ... anpassa tillkommande bebyggelse till detta sammanhang.”*

Vidare framgår det ur ref 1, sid 22 rörande de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna citat: *"Detta ger upplevelsen av en slank, låg och jämn byggnad från Sankt Jörgens Väg"*

Vidare framgår det ur ref 1 sid 24 citat: *"Områdets bebyggelsestruktur präglas av tiden som sjukhusområde..."*

Vidare framgår ur ref1, sid 33 citat: *"Utgångspunkten för gestaltningen är befintliga byggnader i S:t Jörgen-området med sin funktionalistiska arkitektur, med enkla geometriska former och inslag av institutionsmiljö, ..."*

Vi menar att det är med dessa utgångspunkter som en detaljplan bör upprättas, inte med utgångspunkten av bi-satsen, citat: *"Projektets syfte är också att bidra till minskad bostadsbrist och möjliggöra för bostäder..."* (ref 1, sid 10)

Synpunkter på Planbeskrivning (ref 1)

Nedan följer våra kommentarer till ref 1, föregånget av sid och styckehänvisning:

1) Sid 7, 3:e stycket: Vi menar att innergården, med fordonstrafik, är olämplig och otillräcklig för lekplats + plats för rekreation + samvaro i parkmiljö för 150 familjer, d.v.s. uppemot 600 personer. Hur många kvadratmeter rekreationsyta blir det per person? Analys och rimlighetsbedömning saknas.

2) Sid 7, 5:e stycket: Formuleringen "11 våningar högt plus indragen takvåning och garage" är vilseledande!! Sanningen är att det är 13 våningar högt, varav en våning är garage!

3) Sid 9, "Övervägande och konsekvenser" 2:a stycket: Vi konstaterar att detaljplanen inte ger en lösning till hur 220 familjer skall erbjudas barnomsorg. Istället hänvisas det lite oprecist till "det lite större geografiska området". Kommunen äger ingen mark i närområdet och förutsättningar för utbyggnad föreligger således inte heller, vilket framgår ur detaljplanen.

4) Sid 11, "Planförhållande och tidigare ställningstagande" stycke 2: Planbeskrivningen refererar kontinuerligt till att området är "stadsmiljö" vad avser trafik, kommunikation m.m. I andra delar av detaljplanen används de lite oprecisa "mellanstaden". Vi anser att området närmast skall liknas vid lantlig miljö, med flera km till närmaste service och dagligvaruhandel. Vidare gränsar S:t Jörgen till betesmark för får och kor. Är det sådan miljö som avses med "mellanstaden"?

5) Sid 14, Planbeskrivningen konstaterar att det finns "grova hålträd" som är "särskilt skyddsvärda", men något beaktande av detta ser vi inte i planbeskrivningen.

6) Sid 15, första stycket Planbeskrivningen konstaterar att *"östra delen av det inventerade området bedöms ha mycket goda förutsättningar för att bli mycket lämplig miljö för mindre hackspett"*, en art som idag är utrotningshotad. Vi har själva återkommande häckande hackspettfamiljer i vår trädgård under vår, vinter och höst. Förutom hackspettfamiljerna har vi Rödhake, Stjärtmes, Stenknäck, Grönfink, Gulsparv, Entita, Blåmes, Talgoxe, Steglits, Bofink, Sparvhök m.fl. i vår trädgård och i vår närhet. Vi ser inte att planbeskrivningen beaktar dessa fåglars förutsättning och boendemiljö!

7) Sid 15 andra stycket Planbeskrivning konstaterar att signalarten ”rutkremla” påträffats inom fastigheten 210:7, vilket signalerar om höga naturvärden. Vi ser inte att detta beaktas i planbeskrivningen.

8) Sid 24, första stycket: Det hänvisas till befintliga 8-våningshus i planområdet. Det finns inga 8 våningshus i planområdet. Det är i övervägande 3-4 våningars byggnader, med Sankt Jörgens väg 1 och 3 som har 7 våningar. Emellertid ligger dessa byggnader 2 våningar lägre än markplan för det planerade 13-våningshuset!

9) Sid 24, tredje stycket: Här hänvisar detaljplanen till angränsande villaområde med tillgängliga ytor för spontan lek! Detta är privat mark, ägd av fastighetsägarna i villaområdet och sköts som samfällighet. Att området är samfällt, innebär inte att det är allmän yta! Samma sak gäller den refererade ”parken”, den är också samfällt och privatägd genom Sankt Jörgens Port vägsamfällighet. Är det Stadsbyggnadskontorets uppfattning att bristerna i detaljplanen vad avser ytor för lekplats, lek och rekreation, skall kompenseras av de närliggande privatägda fastigheternas grönytor och lekplatser? Vi är mycket frågande till detta.

10) Sid 24, stycke 5: Återigen hänvisas till stora gräsytor och lekplats som ägs samfällt, d.v.s. privatägt. Är det Stadsbyggnadskontorets uppfattning att bristerna i detaljplanen vad avser ytor för lek, lekplatser och rekreation, förväntas tillhandahållas av de närliggande privatägda fastigheternas grönytor och lekplatser?

11) Sid 25, första stycket: Det saknas underlag i detaljplanen hur tillräcklig parkering skall tillgodoses, givet områdets brist på service och dagligvaruhandel i kombination med bristande kommunikationer.

12) Sid 25-26 Som detaljplanen konstaterar citat: *”saknas det kommersiell service och de boende kommer därför att behöva lämna området för exempelvis dagligvaruinköp”*. Detaljplanen ger således ingen lösning på dagligvaruinköp. Vi anser inte att det finns hållbara förutsättningar för att med kollektivtrafik, cykel eller gång möjliggöra dagligvaruinköp pga. restid.

Kollektivtrafik:

Planförslaget bedömer att citat ”området bedöms ha god tillgänglighet till kollektivtrafik”, med hänvisning till buss 44 och buss 42. Vi delar inte denna uppfattning och förstår inte hur man kommit till denna slutsats. Busslinje 44 trafikerar Sankt Jörgen – Tuve torg med enbart 7 turer per dag och enbart under vardagar, där senaste avgår 18.10. Inga turer alls på lördagar eller söndagar! Se turlista i bilaga. Den enda rimliga blir busslinje 42 från Lillhagens Station till Hjalmar Brantingsplatsen, med byte för vidare transport till Selma, Tuve eller Brunnsparken. Vi menar att denna buss 42 med byte till annan buss inte kan anses möjliggöra dagligvaruinköp såsom kylvaror. Trots ovan brist i de allmänna kommunikationerna fastslår detaljplanen citat: *”Planen förutsätter ingen utbyggd kollektivtrafik varken i den fysiska miljön eller turtäthet”* (ref1 sid 43)!

Cykel som färdmedel:

Detaljplanen bedömer att samtliga cykelvägar i området anses hålla en god standard!

Vi menar att cykelvägen till Selma Lagerlövs torg upplevs otrygg under mörker då cykelvägens går i eller invid skog med belysning som mer eller mindre alltid är

helt eller delvis ur funktion. Vare sig min fru eller vår dotter rör sig på denna cykelväg under mörker. Jag rastar hunden där och har ringt kommunen vid flertal tillfällen om belysningen.

Cykelvägen till Tuve torg är högst tveksam med tanke på järnvägsövergången där det så sent som 2021 inträffade en olycka mellan tåg och buss.

Cykelvägen söderut går, som också detaljplanen fastslår, delvis i blandad trafik. Här hänvisar detaljplanen till trafikkontoret med ett beklagande över att den privata cykelvägen mellan järnväg och golfbana stängts. Cykelväg norrut mot Skogome skolan är emellertid fullgod.

Av ovan nämnda anledningar använder alla boende i området bil för dagligvaruinköp, vilket också detaljplanen anger som mest praktiskt transportmedel för dagligvaruinköp, ref1 sid 77 citat: *"Inom närområdet saknas dock exempelvis kommersiell service för dagligvaruinköp, vilket kan leda till att de boende av praktiska skäl väljer att transportera sig med bil"*

13) Sidan 27, första stycket lekplats Detaljplanen konstaterar att det inte finns någon större lekplats på allmän plats. Detaljplanen refererar till privata lekplatser i närheten som sköts av respektive fastighetsägare. Vi förstår inte vad detaljplanen avser med en sådan formulering? Förväntas de befintliga privata lekplatserna tillgängliggöras för utomstående? Detta görs redan idag till viss omfattning för skolan och närliggande fastigheters boende, men lekplatserna är inte i närheten av att vara dimensionerade för ytterligare 220 familjer, med uppemot 900 personer!

Vidare hänvisas till närmaste allmänna lekplats "Skogsdungen" 750m öster om planområdet. Men detta är en mycket liten lekplats som inte heller möter ett behov av 220 familjer.

Därtill hänvisas till grönytor på "Backavallen", 1 km öster om planområdet.

Vidare hänvisas till den samfälliga (privatägda) parken nedanför skolan för rekreation.

Vi som fastighetsägare oroas över den förväntade invasion av 220 familjer med barn i vår begränsade park och lekplats!

Det kan inte anses rimligt att privata fastigheter skall tillgodose behovet av lek och rekreation pga. att kommunen förtätar byggnation på sådant sätt att det inte ges utrymme för lek och rekreation på planerat område! Vi menar att en detaljplan måste ge praktisk lösning på detta.

14) Sid 33, stycke3: Det framgår ur texten att utgångspunkten för gestaltningen är befintliga byggnader. Vi menar att ett 10-våningshus i det västra planområdet samt ett 13-våningshus i det östra planområdet inte uppfyller dessa utgångspunkter för gestaltning.

15) Sid 34, stycke 1: I planbeskrivningen fastslås citat: *"En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret"*

Vi anser inte att planbeskrivningen beaktar de befintliga byggnaders påverkan av skuggning under vinterhalvåret, trots att denna skuggning tydligt framgår i underlag tillhandahållna av entreprenörerna.

-Det framgår senare i detaljplanen att de föreslagna byggnaders höjd medför påtaglig skuggning av befintliga byggnader under vinterhalvåret. Detta motiveras

med 'inte betydande olägenhet' för boende respektive skolelever! Skall inte en detaljplan även ombesörja välbefinnandet hos redan boende i området?

-I bilderna på sid 34-36 kan vi inte förstå hur dessa begränsade ytor för utevistelse skall räcka för 150 familjer, d.v.s. upp till 600 personer. Ytor som dessutom delas med fordonstrafik. Var förväntas utevistelsen ske? Finns det inga kommunala riktlinjer för storlek på ytor för utevistelse?

16) Sid 35 Vi anser att illustrationsbilderna över punkthuset är starkt vilseledande. Beklagligt att det i en detaljplan kan accepteras illustrationsbilder från exploatören. Objektivitet saknas således i detaljplanen. Exempelvis så finns det inga björkar med en höjd av 13 våningar. Vidare ger bilderna intrycket av att punkthusets höjd ligger i trädgränsens horisont, vilket vi påvisat tidigare är felaktigt, se bilaga med fotomontage. Likaså luras man och tro att huskroppen på Sankt Jörgens Allé 1 är lika hög som punkthuset, också en anomali. Huskroppen på Sankt Jörgens Alle 1 når upp till vån 5 på punkthuset. Trädgränsen når upp till våning 6 på punkthuset. Därmed kommer 7 våningar att sticka upp över trädgränsen. Se bilaga.

Felaktigheterna i dessa illustrationsbilder åskådliggörs genom fotot i ref1 sid 38, där halva punkthuset sticker upp ovan trädgränsen!

Vi menar att detta punkthus inte uppfyller utgångspunkterna som getts för ny byggnation i S:t Jörgens område. Inte heller uppfylls kravet på varsam nybyggnation i kommunens bevarandeprogram för kulturhistoriskt intressanta områden.

17) Sid 39-40 Vi förstår inte från vilket håll SEKTION A representerar. Men i samtliga illustrationer upplever vi att verkligheten förvanskas vad avser övre trädgräns. Trädgränsen är väsentligt lägre än vad illustrationerna från exploatören visar. Vi menar att det enda seriösa vore att presentera ett fotomontage ur verkligheten, med ett illustrerat hus i verklig miljö. Såsom är gjort på sidan 38. Med dagens teknik, kallad 'augmented reality', där virtuella inslag i befintlig miljö kan åskådliggöras på ett korrekt sätt.

18) Sid 41: Dagens trafikflöde fungerar mycket illa och en fördjupad analys anser vi behöver göras. Korsning som framgår på sidan 42 borde kompletteras med efterföljande sväng, söder om korsningen. Många boende kan vittna om situationer där olyckorna varit nära.

Här möts tung trafik, bussar, personbilar, motorcyklar, cyklar, mopeder, gående. Fartdämpande åtgärder för cyklar och mopeder som kommer på cykelvägen österifrån ser vi som nödvändigt utifrån de hastigheter dessa fordon bevisligen kommer i.

I bilden på sidan 42 framgår att det skall byggas ett övergångsställe, samtidigt framgår det ur ref2 sid 97 citat *"Således kommer inget övergångsställe anordnas här"*. Vad gäller? Olyckligt med missvisand bilder/texter.

Vi menar att detta är en osedvanligt komplex mötespunkt mellan olika fordon och gående intill en stor skola. Här borde en simuleringsmodell i form av s.k. 'augmented reality' tas fram för att kunna uppleva korsningens problematik virtuellt.

19) Sid 42 Erforderlig parkering för både bil och cykel skall enligt detaljplanen anordnas för respektive fastighet.

Vi menar att antalet parkeringar för såväl bil som cykel är starkt underskattade. Givet närområdets avsaknad av barnomsorg, service, dagligvaruhandel, samt bristande allmänna kommunikationer är bilen nödvändig, vilket också fastslås i detaljplanen på sidan 74. Att antalet parkeringsplatser understiger en personbil per lägenhet respektive 3 cyklar per lägenhet kommer skapa betydande olägenhet i området. Området är inte att liknas vid en stadskärna med tillgång till service och dagligvaruinköp på gångavstånd!

Med 220 lägenheter anser vi att ett absolut minimum av parkeringsplatser är 220 och cykelparkeringar 660, om man skulle anta tre cyklar per lägenhet. Planförslaget hänvisar till två separata Mobilitets- och parkeringsutredningar med förslag om 150 bilparkeringar inklusive gästparkering, samt 500 cykelparkeringar!

Således upplever vi att såväl bil- som cykel-parkering är starkt underdimensionerat, speciellt när kollektivtrafiken är så begränsat tillgänglig, se punkt 12 ovan, och inte förutsätts byggas ut (ref1 sid 43).

Vi anser således inte att mobilitetsbehoven är tillgodosedda i detaljplanen!

20) Sid 44, sid 48 4:e stycket Citat: *"detaljplan möjliggör inte för ytterligare för- och skolverksamhet", "mycket svårt att tillgodose en lämplig förskole gård inom planområdet på grund av utrymmesskäl", "Om man bosätter sig vid S:t Jörgen och önskar kommunal förskoleplats måste man vara beredd att ta sig en bit", "kan de boende inte förvänta sig en platsgaranti på den geografiskt närmast belägna förskolan eller grundskolan", "det saknas förskoleplatser", "... det inte finns tillräcklig yta för det inom planområdet", "underskott på förskoleplatser bedöms som en brist i området"*

Vi menar att detaljplanen fastslår att grundläggande service som barnomsorg inte tillgodoses eller kommer kunna tillgodoses pga. platsbrist för utbyggnad. Vi menar att förutsättningar inte finns i området att tillföra för 220 nya familjer, när barnomsorg och grundskola inte kan tillgodoses. Detta försvåras ytterligare av de begränsade allmänna kommunikationerna samt de begränsade bil- och cykelparkeringarna.

21) Sid 47, tredje stycket Vi ser inte att "Byggnadshöjderna har justerats ned utifrån de synpunkter som inkom på work-shopen" Någon sådan justering framgår inte heller ur ref2 sid 116.

22) Sid 48, andra stycket Vi anser inte att "tillräckligt antal parkeringsplatser" tillgodosetts i detaljplanen, givet avsaknaden av närhet till dagligvaruhandel och service i kombination med bristande allmänna kommunikationsmedel. Området är inte att liknas vid stadsmiljö! Även detaljplanen fastslår att bil är det mest praktiska färdmedlet för dagligvaruinköp se ref1 sid 74.

23) Sid 48, tredje stycket Vi förstår inte vad som avses med *"ökad blandning av funktioner"*, vad är "funktioner". Detta behöver tydliggöras.

24) Sid 48, 4:e stycket Citat: *"... och i parkmiljöerna finns till exempel stora gräsplaner för spontanidrott. I parkområdet finns även iordningsställd lekplats. Lekplatsen är tillgänglig, men tillhör dock skolan"*.

Dessa parkmiljöer är privatägda och underhålls samfällt med privata medel. Är det detaljplanens utgångspunkt att brist på öppna ytor för lek och rekreation i de

tillkommande fastigheterna så förväntas privatägda tomter tillgodose dessa behov?

Vi menar att om behovet inte kan tillgodoses av de tillkommande fastigheterna så är förtätningen för hög och man får således minska nybyggnationen.

25) Sid 57, Dagsljus och skuggning Citat *"Sammanfattningsvis bedöms föreslagen bebyggelses påverkan på befintlig bebyggelse ur ett dagsljusperspektiv inte innebära en betydande olägenhet"*. Denna sammanfattning står i direkt strid med sidan 34 citat: *"En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret"*.

Vidare framgår under Skuggning sid 57 citat: *"Sammanfattningsvis bedöms den direkt omkringsliggande bebyggelsen påverkas mest av förslaget"*, samt citat: *"den nya bebyggelsen inte försämrar situationen i någon större utsträckning"*

Varför skulle behovet av dagsljus vinter tid vara mindre angeläget för de redan befintliga byggnaderna och boende i området än vad det framgår vara för nytillkomna boende?

Vi menar att detaljplanens motsäger sig själv och att redan boende får ta betydande negativa psykosociala olägenheter pga. skuggning av den nya bebyggelsen. Att befintlig bebyggelse påverkas ges ur skuggutredningen. Här använder detaljplanen svepande begrepp som *"inte betydande olägenhet"* respektive *"inte större utsträckning"*. Detta finner vi boende som oacceptabelt.

26) Sid 67 Nollalternativ Vi menar att det inte finns förutsättningar att tillföra 220 nya bostäder i området. Det saknas grundläggande förutsättningar för ökad bebyggelse, vilket detaljplanen också redogör för:

Det saknas dagligvaruhandel (SKA/BKA analys), vilket detaljplanen fastslår men utan lösning. Detaljplanen fastslår citat: *"... idag inte finns något intresse från marknadens sida att etablera sig på grund av ett för litet kundunderlag"*. Etablering av sådan anses inte möjlig pga. för litet underlag av sakkunniga.

Det saknas barnomsorg i form av förskola och grundskola i området, vilket detaljplanen fastslår vara en stor brist. Utbyggnad av barnomsorg är inte heller möjlig enligt detaljplanen pga. platsbrist och för litet kundunderlag, citat: *"Staden gör bedömningen att tillkommande bostäder anses som ett för litet tillskott för att motivera en ny kommunal förskola i området"*

Det saknas allmänna lekplatser och grönytor i närområdet. Den nya byggnationen löser inte detta pga. platsbrist. I ref1 sid 101 framgår citat: *"... saknar kommunen i nuläget rådighet att planera för exempelvis kommunala lekplatser här"*. Närmaste allmänna lekplats respektive grönyta ligger 1km bort. Här hänvisar anmärkningsvärt detaljplanen till befintliga men privata parker och lekplatser för spontan lek! Dessa har inte förutsättningar eller intresse av ytterligare 220 familjer.

Allmänna kommunikationsmedel har vi påtalat i punk 12 ovan är otillräckliga både vad avser destination som turtäthet, speciellt på helger.

Cykelvägar har brister då de blandas med ordinarie trafik, se punkt 12 ovan.

Den nya bebyggelsen blir ett ingrepp i bebyggelsen som inte utgår från befintlig bebyggelse såsom är utgångspunkten för ny bebyggelse inom detta

kulturrehistoriskt intressanta område. Kommunens bevarandeutredningar från 1999 och 2017 följs inte.

27) Sid 68 Citat *"Ökad befolkning i området i sig bedöms kunna bidra till trygghet genom ökad mänsklig närvaro"*.

Det upplevs ingen otrygghet i området idag. Vi menar att otryggheten snarare kan öka när privatägda parker och lekplatser tas i anspråk av nya boende. När/om så sker kan befintliga lekplatser och parker inhägnas i s.k. "gated communities". Vi menar att det inte finns utrymme för lek och rekreation för ytterligare 220 familjer med ytterligare 900 (4pers per familj) personer på nuvarande ytor.

28) Sid 70 Naturmiljö Vi förstår inte hur detaljplanen kan komma till slutsatsen citat: *"... bedöms planen inte komma att påverka omkringliggande naturmiljö"*! Skulle 220 nya familjer med uppemot 900 personer (4pers per familj) inte påverka omkringliggande miljö. Dessa 220 bostäder är en fördubbling av dagens bostäder.

29) Sid 73, andra stycket Citat: *"Platsen bedöms tåla en byggnad med högre höjd, men höjden på huset har anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation"*.

Vi är mycket frågande till denna skrivning, slutsats och bedömning. Vad som vi upplever direkt felaktigt är att punkthusets höjd skall ha anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation. Detta felaktiga antagande visas med fotomontaget i ref1 sid 38, samt i bilaga. Olyckligt att illustrationsbilder, som är missvisande, är framtagna av entreprenörerna själva.

Bedömningen framstår som utan eftertanke.

Vi anser att punkthusets utseende och volym står i stark konflikt med utgångspunkterna för områdets nybyggnation, kommunens bevarandestatus. Hela detaljplanen påtalar den kulturrehistoriskt värdefulla panncentralen. Ändå anser detaljplanen att precis invid denna särskilt utpekade kulturrehistoriska byggnad så kan området "tåla" att ett tretton våningar högt punkthus uppförs.

Vad är resonemanget bakom "tåla"?

Vi hänvisar till kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) där följande anges citat:

"Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturrehistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas."

Planområdet är utpekade i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

På vilket sätt menar SBK att uppförandet av detta 13 vånings punkthus är varsamt och att områdets karaktärsdrag bibehålls?

Vi motsätter oss å det starkaste ett punkthus på denna plats.

30) Sid 74 Det påstås i ett flertal stycken att området har god tillgång till kollektivtrafik. Detta utan motivering. Vi menar att kommunikationerna är högst bristfälliga och möter inte behov för en typisk barnfamilj med dagis, arbete och dagligvaruinköp. Se även punkt 12 ovan.

Synpunkter på Samrådesredogörelse – Tematiska svar, ref 2

31) Sid 94 Vi anser inte att en genomsnittlig dygnstrafikmätning kan vara vägledande för trafik och framkomlighet. Vi menar att det saknas tidsskorrelerade mätningar för trafikvolymen under morgon och kväll. Det är högst rimligt och anta att intensiteten finns under morgon och e.m./kväll i samband med hämtning/lämning och transport till och från arbete.

32) Sid 94 Att referera till en bedömd trafikvolym om 2500 fordonspassager per dygn menar vi blir missvisande då 90 % av all trafik in och ut ur området sker huvudsakligen morgon och kväll.

Betänker man fordon med lämning och hämtning till förskola och grundskola utgör de 4 passager per dag. Vi ser ett behov av att vidare undersöka antalet fordonspassager morgon och kväll.

Som fastighetsägare upplever vi inte att det inte går att öka trafikvolymerna. Notera att busslinje 44 stannar på Sankt Jörgens väg och stoppar all utgående trafik morgon och kväll i samband med rusningstrafik.

33) Sid 95: Det hänvisas till trafikmätningar från 2003 och 2015! Vi menar att dessa är alltför ålderstigna för att utgöra underlag för en detaljplan idag.

34) Sid 98, tredje stycket Vi delar inte detaljplanens slutsats att parkeringsbehovet är säkerställt för den tillkommande byggnationen, med motivering enligt punkt 19 ovan.

35) Sid 99 Vad är det för ”mobilitetsåtgärder” som föreslagits för att minska efterfrågan på bilparkeringsplatser. I denna detaljplan framgår att byggherren har vidtagit mobilitetsåtgärder. Samtidigt som detaljplanen förutsätter att inga förändringar i kollektivtrafiken förutsätts. Vilka är dessa ”mobilitetsåtgärder” och varför redovisas de inte?

36) Sid 101 ”Föreslagna byggnaders volymer” Här hänvisar de tematiska svaren något vilseledande om att det inte går att jämföra byggnaders höjd pga. nya höjdsystem. Vi menar att de relativa höjderna mellan befintlig och ny bebyggelse inte ändrar sig för att man inför ett nytt höjdsystem!

37) Sid 102, andra stycket Vi menar att följande påstående i de tematiska svaren är felaktigt, citat: *”De föreslagna volymerna är i stort jämförbara i storlek med delar av den befintliga äldre eller senare tillkommen bebyggelse”*. Vi skulle gärna se ett exempel på befintligt byggnad som har samma fotavtryck som husen i den västra planbeskrivningen. Å andra sidan är det främst höjderna på de tillkommande byggnaderna vi vänder oss mot.

38) Sid 106, första stycket Citat *”... vill stadsbyggnadskontoret förtydliga att garagesockelns tak kommer att ligga i nivå med nuvarande markhöjd”*. Detta förtydligande stämmer inte med verkligheten, inte heller de felaktiga illustrationsskisserna från entreprenören på sidan 8 respektive 38 i ref1. I verkligheten ligger panncentralens gråa ”sockel” i nivå med ”lastkajen” och markhöjden ligger under ”lastkaj-trappans” första trappsteg! Den korrekta marknivån framgår ur bilden på maskinbyggnaden, på sid 76 i ref.1. Att entreprenören i efterhand kört dit en massa ”fyller” kan knappast utgöra korrekt ny markhöjd!

39) Sid 107, första stycket Citat *”Bedömningen är att befintlig miljön tål ny bebyggelse som är högre än befintlig bebyggelse”*.

Vi är mycket frågande till denna skrivning, slutsats och bedömning. Vad som vi upplever direkt felaktigt är att punkthusets höjd skall ha anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation. Detta felaktiga antagande visas med fotomontaget på sid 38. Olyckligt att illustrationsbilder, som är missvisande, är framtagna av entreprenörerna själva.

Bedömningen framstår som utan eftertanke.

Punkthusets utseende och volym står i stark konflikt med utgångspunkterna för områdets nybyggnation, kommunens bevarandestatus. Hela detaljplanen påtalar den kulturhistoriskt värdefulla panncentralen. Ändå anser detaljplanen att precis invid denna kulturhistoriska byggnad så kan området "tåla" att ett tretton våningar högt punkthus uppförs, vid sidan om "panncentralen".

Vad är resonemanget bakom "tåla"?

Vi hänvisar till kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) där följande anges citat:

"Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas."

Planområdet är utpekade i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

På vilket sätt menar SBK att uppförande av detta punkthus är varsamt?

Vi motsätter oss å det starkaste ett punkthus på denna plats.

40) Sid 107, fjärde stycket Citat: *"... har stadsbyggnadskontoret kunnat utesluta negativ dagsljuspåverkan från det föreslagna punkthuset även på övrig befintlig bostadsbebyggelse"*.

Detta påstående anser vi är direkt felaktigt, vilket framgår av de skuggbilder som återfinns i planbeskrivningen på sidorna 57-63. Inte minst villafastigheterna i nordvästra hörnet av Sankt Jörgens Allé påverkas bevisligen.

De temaiska svaren konstaterar att citat: *"Ett antal villor på Sankt Jörgens Allé påverkas något"*, vilket sen lämnas därhän. Vi boende ser vi det som anmärkningsvärt att SBK gör bedömningen att detta, citat: *"inte utgör någon betydande olägenhet"* för nuvarande bebyggelse? Samtidigt som SBK i ref1 sidan 34 skriver, citat: *"En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret"*. Varför skulle behovet av dagsljus vinter tid vara mindre angeläget för de redan befintliga byggnaderna och boende i området?

Vi menar att detaljplanens slutsats motsäger sig själv och att redan boende får ta betydande negativa psykosociala olägenheter pga. nya bebyggelsen. Att befintlig bebyggelse påverkas ges ur skuggutredningen enligt ovan. Här använder detaljplanen frekvent svepande formuleringar som *"inte betydande olägenhet"* respektive *"inte större utsträckning"*.

41) Sid 115, Illustrationsbilder Vi anser det högst tveksamt att i en detaljplan använda illustrationsbilder som är tillhandahållna av entreprenören. Flertalet, om inte alla, ger en missvisande bild. I varje fall kunde man förväntat sig att de var granskade av SBK mot verkligheten!

42) I Surte finns det ett liknande punkthus, men är 2 våningar lägre, d.v.s. 11 våningar mot det punkthus i detaljplanen om 13 våningar. Det finns ett antal bilder i bilagorna för att förstå vilket ingrepp ett sådant föreslaget punkthus kommer få i ett område som ingår i kommunens *bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse*.

Bilderna är tagna både från motorvägen (jämför Lillhagsvägen och Finlandsvägen) som intill byggnaden.

Alternativa förslag till detaljplan över planområdet:

Vi ger följande alternativt förslag till detaljplan för området:

- a) Sänk höjden från 10 till 8/6 våningar på det trapatserade huset i västra planområdet, inte minst för att minska skuggning på intilliggande bostäder och få överensstämmelse med befintlig bebyggelse.
- b) Ersätt de underdimensionerade garagen i markplan med bostäder med uteplatser, därmed kan innergården helt frigöras från fordonstrafik, samtidigt som totalt antal lägenheter kan ökas. Innergården kan då göras parkliknande för att ansluta till intilliggande parkmiljö. Då möjliggörs också att innergården kan "svälja" mängden människor på ett bättre sätt.
- c) På det östra planområdet byggs parkeringsgarage med kallförråd för de boende i västra planområdet. Parkeringsgaraget kan även tillhandahålla parkeringsplatser för kommande verksamhet i panncentralen. Närlivsbutik kan byggas som del av parkeringshuset eller i panncentralen. Vidare föreslår vi att kommunen bygger en allmän lekplats för såväl de boende i västra planområdet som befintliga närliggande bostäder. Idag saknas det en allmän lekplats i området. Parkeringsgaragets höjd ska då inte överskrida panncentralen
- d) Öppna upp för personbilstrafik i en riktning, ut ur området, där det idag bara går buss44.

Ovan förslag menar vi beaktar den kulturhistoriskt intressanta miljön på ett mycket bättre sätt, samtidigt som SBK uppfyller uppdraget om husförtätning. Det föreslagna 13-vån höghuset uteblir emellertid.

Bilaga med refererade foto och bilder med bilder:



Bild 1: Punkthusets höjd i förhållande till bakomliggande trädridå.

Bild 2 o 3: Foto på liknande hus i Surte, taget framifrån respektive från motorväg notera att detta hus är enbart är 11 våningar, vår detaljplan 13 våningar!



Bild 2: Foto på liknande hus i Surte, taget framifrån motsvarande vår cykelväg. Notera att detta hus är enbart är 11 våningar, i S:t Jörgen föreslås 13 våningar i detaljplanen!



Bild 3: Foto på liknande hus i Surte, taget från motorvägen motsvarande Lillhags-/Tuve-vägen. Notera att detta hus är enbart är 11 våningar, i S:t Jörgen föreslås 13 våningar i detaljplanen!



Bild 4: Foto som påvisar att träddridån går i höjd med husen Sankt Jörgens Allé 1/3 och inget annat



Bild 5: Trafiksituationen på Sankt Jörgen väg vid utfart mot Lillhagsvägen en morgon i Mars 2021

44 Sankt Jörgens Allé till Hinnebäcksgatan			
MÅNDAG – FREDAG	LÖRDAG	SÖNDAG	HÅLLPLATSER
			0 Sankt Jörgens Allé
			0 Skogabergsgatan
			1 Lillhagens station
			1 Sankt Jörgens Park
			3 Finlendsvägen
			4 Gunnesgårde
			6 Brunnehaugen
			7 Tove Centrum
			9 Norumagårde
			11 Norumshöld
			13 Hinnebäcksgatan
06 11 41			
07 20 51			
08 13 45			
14 08 38			
15 08 37			
16 11 41			
17 11 40			
18 10			

Bild 6: Turlista för buss 44, Sankt Jörgens Allé – Tove Centrum

Kommentar:

Synpunkter avseende att exploatörer har medverkat i att ta fram underlag till detaljplanen, bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken Övrigt nedan.

Synpunkter avseende ”subjektiva formuleringar” bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkter avseende beaktande av kommunens bevarande program och befintlig kulturmiljö bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) under tematiskt svar *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Stadsbyggnadskontoret delar inte bedömningen om att området inte har förutsättningar för ytterligare bostäder. Synpunkten bemöts under flertalet tematiska svar i samrådsredogörelsen samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiska svar under rubrikerna *Trafik*, *Planuppdragets omfattning och avgränsning* och *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende skuggning och dagsljus bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) under tematiskt svar *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkter avseende lekplats och rekreation för de nya boende bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkter rörande trafik, parkering, trafiksiffror, mobilitetsåtgärder med mera bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Trafik* nedan.

Synpunkten avseende beskrivning av befintlig bebyggelses våningshöjd samt fotavtryck bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt angående kommersiell service och barnomsorg bemöts i samrådsredogörelsen under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning* från sidan 100, samt i granskningsutlåtandet (denna handling) under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning* nedan.

Stadsbyggnadskontorets bemötande avseende begreppet ”mellanstaden” framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende beaktande av naturvärden och skyddade arter bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende social trygghet bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkten avseende beskrivning av befintlig bebyggelses våningshöjd samt fotavtryck bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende illustrationsbilders innehåll bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Förtydligande gällande SEKTION A framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkt avseende justering av byggnadshöjder efter dialog med boende framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Förtydligande gällande begreppet ”funktioner” framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Alternativa bebyggelseförslag bemöts i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* i granskningsutlåtandet (denna handling) nedan.

26. Boende på Sankt Jörgens Allé

Höjden på punkthuset

Vi upplever att illustrationsbilderna för det planerade punkthuset i östra delen av planområdet är starkt vilseledande och inte visar hur det ser ut ifrån villorna på Sankt Jörgens allé. Ifrån många delar av närliggande villor kommer punkthuset upplevas dubbelt så högt som högsta befintliga byggnad. Ifrån vår tomt kommer punkthuset radikalt försämra utsikten. Det kommer sticka upp oacceptabelt högt över bakomliggande trädlinje (se bild nedan). När man studerar samrådsredogörelse och detaljplan får man inte en rättvis bild över hur otroligt högt och störande punkthuset kommer att bli. Vi önskar att ni tar fram en bild som på ett rättvist sätt visar detta, till exempel genom att lägga till en illustration i ett riktigt foto med samma vinkel som bilden nedan.

Dessutom kommer punkthuset att skugga vårt hus under vår och höst, vilket inte framgår i detaljplan eller samrådsbeskrivning då inte alla månader redovisats. Vi önskar en redovisning för oktober, november, januari och februari.



Lekplats/rekreation

Punkthuset saknar plan för lekplats. De lekplatser som finns i området idag är redan utnyttjade till max och ägs dessutom samfällt. Antingen får man minska antal lägenheter ifrån 70 till ca 20 eller bygga en ny lekplats.

Kommentar:

Höghuset vid panncentralen kommer att bli ett nytt och synligt inslag i området. På sid 38 i planbeskrivningen finns en illustrationsbild som illustrerar hur det kan komma att upplevas från gång- och cykelbanan jämte villabebyggelsen. Den föreslagna byggnaden skymmer dock inte hela utsikten, både skog och himmel ovanför utblicken mot panncentralen kommer fortsatt att vara synlig och möjlig att uppleva.

Stadsbyggnadskontorets bedömning avseende urval av illustrationsbilder framgår av samrådsredogörelsen i tematiska svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101.

Skuggstudier brukar normalt studera månaderna mars och september, då de är de månader som ger ett bra genomsnitt över året. I granskningen studerades även december, som är den månad på året då solen står som lägst och därmed ger störst skuggpåverkan. Efter december vänder det och solen kryper högre upp på himlen. I januari, februari, oktober och november är således skuggförhållandena bättre än i december. Skuggstudien för december månad visar att den föreslagna bebyggelsen ger upphov till en viss skuggeffekt på befintlig byggnation, men den visar också att det främst är befintliga höjder och dess vegetation som främst ger skuggpåverkan på befintlig bebyggelse.

Synpunkt avseende lek och rekreation bemöts under tematiskt svar (denna handling) under rubriken *Övriga frågor* nedan.

27-30 Boende på Sankt Jörgens Allé

Vi vill med detta brev inkomma med synpunkter på föreliggande granskningshandling på planbeskrivning avseende detaljplan för bostäder vid Sankt Jörgens väg. Vi bor i en av de 50 villa-fastigheter på Sankt Jörgens Allé, som det hänvisas till i planbeskrivningen. Vi har levt och sett områdets förändring sedan 2005.

Vi har främst tagit del av följande två handlingar:

Ref 1: Planbeskrivning – Granskningshandling juni 2022 med Dnr 05/8714

Ref 2: Samrådesredogörelse – Tematiska svar, med diarienummer 0587/14, daterat 2022-05-25

Innehåll:

- Sammanfattning
- Inledning
- Synpunkter på Planbeskrivning
- Synpunkter på Samrådesredogörelse – Tematiska svar
- Alternativa förslag till detaljplan över planområdet
- Bilaga med refererade foto och bilder med bilder

Sammanfattning:

Vi upplever att detaljplanen inte är objektivt utformad utan starkt vinklad till exploatörernas fördel, vilket vi kommer påvisa i detta dokument. Det finns bedömningar som bygger på andra bedömningar med helt eller delvis avsaknad av tekniskt underlag i form av ritningar och mätningar. Därtill finns det ett flertal slutsatser som inte är underbyggda utan bygger i flertalet fall på direkta felaktigheter.

Bilder i detaljplanen står i flera fall i strid mot texten.

Detaljplanen medger att den innehåller **grova skisser** nämnda ”illustrationsbilder”. Dessvärre är dessa ”illustrationsbilder” tillhandhållna av exploatörerna som vi menar är starkt missvisande då de ritats på ett sätt som ”lurar ögat”. Vi menar vidare att en detaljplan bör innehålla detaljerade ritningar över områdets utformningsförslag och inte baseras på subjektiva grova skisser från exploatörerna. Detaljplanen är fylld av subjektiva formuleringar såsom ”kan komma att se ut som”, ”skulle kunna”, ”är tänkt att”, ”exploatörens ambition är att”, ”inte bedöms utgöra betydande olägenhet för boende”, etc., etc.

Vi menar att detaljplanen grovt strider mot **’kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse’** från 1999 respektive 2017, vari det framgår att ändringar och tillägg i sådan bebyggelse skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas. Detaljplanen gör bedömningen att denna kulturhistoriska bebyggelse ”tål” att ett 13-vånings punkthus uppförs alldeles invid en särskilt utpekad och värdefull kulturhistorisk byggnad i form av panncentral. Vi menar att det inte kan finnas tydligare direktiv och riktlinjer mot att uppföra ett sådant punkthus. I så fall bör kommunen först ta fram ett nytt bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse.

För oss som fastighetsägare är det uppenbart att området inte har förutsättningar för ytterligare 220 lägenheter/familjer vad avser parkering, trafikkapacitet, service, barn och skolomsorg, rekreation, lekplatser, grönområde, allmänna kommunikationer, cykelvägar, mobilitet etc. Aspekter som detaljplanen påtalar är konstaterade brister i området och inte heller redovisar lösning för. Tvärtom fastslås att kommunen inte har eller kommer att ha möjligheter att bygga/bygga ut lekplatser, barnomsorg, m.m. pga. platsbrist.

Vidare fastslås i detaljplanen att befintliga fastigheter och boende får en negativ psykosocial olägenhet som följd av skuggning av nya byggnader under vintertid. En olägenhet som detaljplanen lämnar med kommentaren med ”bedöms inte utgöra betydande olägenhet” för de idag boende i området. Något vi boende anser vara oacceptabelt.

Som alternativ till dessa grova vilseledande skisser borde det rimligen upprättas en digital modell där nybyggnation blandas in i befintlig byggnation, genom s.k. ”Augmented Reality”. I en sådan digital modell kan man virtuellt vandra runt i området och betrakta nybyggnationen i den befintliga byggnationen.

Vår slutsats är att stadsbyggnadskontoret misslyckats i sitt uppdrag från byggnadsnämnden, att utifrån översiktsplanens intentioner och platsspecifika förutsättningar ”pröva markens lämplighet för nya bostäder”. Det är vår uppfattning att detaljplanen behöver skickas tillbaka i sin helhet för omfattande objektiv omarbetning där bedömningar, grova skisser och dåligt underbyggt tyckande ersätts med fakta och mätningar. Vidare behöver kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse beaktas och respekteras.

Inledning:

I kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) anges citat:

”Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas.”

Planområdet är utpekade i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

Vidare framgår ur ref.1, sid 10 citat: *”... planområdet beläget i kulturhistoriskt intressant miljö ... anpassa tillkommande bebyggelse till detta sammanhang.”*

Vidare framgår det ur ref 1, sid 22 rörande de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna citat: *”Detta ger upplevelsen av en slank, låg och jämn byggnad från Sankt Jörgens Väg”*

Vidare framgår det ur ref 1 sid 24 citat: *”Områdets bebyggelsestruktur präglas av tiden som sjukhusområde...”*

Vidare framgår ur ref1, sid 33 citat: *”Utgångspunkten för gestaltningen är befintliga byggnader i S:t Jörgen-området med sin funktionalistiska arkitektur, med enkla geometriska former och inslag av institutionsmiljö, ...”*

Vi menar att det är med dessa utgångspunkter som en detaljplan bör upprättas, inte med utgångspunkten av bi-satsen, citat: *”Projektets syfte är också att bidra till minskad bostadsbrist och möjliggöra för bostäder...”* (ref 1, sid 10)

Synpunkter på Planbeskrivning (ref 1)

Nedan följer våra kommentarer till ref 1, föregånget av sid och styckehänvisning:

1) Sid 7, 3:e stycket: Vi menar att innergården, med fordonstrafik, är olämplig och otillräcklig för lekplats + plats för rekreation + samvaro i parkmiljö för 150 familjer, d.v.s. uppemot 600 personer. Hur många kvadratmeter rekreationsyta blir det per person? Analys och rimlighetsbedömning saknas.

2) Sid 7, 5:e stycket: Formuleringen ”11 våningar högt plus indragen takvåning och garage” är vilseledande!! Sanningen är att det är 13 våningar högt, varav en våning är garage!

3) Sid 9, ”Övervägande och konsekvenser” 2:a stycket: Vi konstaterar att detaljplanen inte ger en lösning till hur 220 familjer skall erbjudas barnomsorg. Istället hänvisas det lite oprecist till ”det lite större geografiska området”. Kommunen äger ingen mark i närområdet och förutsättningar för utbyggnad föreligger således inte heller, vilket framgår ur detaljplanen.

4) Sid 11, ”Planförhållande och tidigare ställningstagande” stycke 2: Planbeskrivningen refererar kontinuerligt till att området är ”stadsmiljö” vad avser trafik, kommunikation m.m. I andra delar av detaljplanen används de lite oprecisa ”mellanstaden”. Vi anser att området närmast skall liknas vid lantlig miljö, med flera km till närmaste service och dagligvaruhandel. Vidare gränsar S:t Jörgen till betesmark för får och kor. Är det sådan miljö som avses med ”mellanstaden”?

5) Sid 14, Planbeskrivningen konstaterar att det finns ”grova hålträd” som är ”särskilt skyddsvärda”, men något beaktande av detta ser vi inte i planbeskrivningen.

6) Sid 15, första stycket Planbeskrivningen konstaterar att *”östra delen av det inventerade området bedöms ha mycket goda förutsättningar för att bli mycket lämplig miljö för mindre hackspett”*, en art som idag är utrotningshotad. Vi har själva återkommande häckande hackspettfamiljer i vår trädgård under vår, vinter och höst. Förutom hackspettfamiljerna har vi Rödhake, Stjärtmes, Stenknäck, Grönfink, Gulsparv, Entita, Blåmes, Talgoxe, Steglits, Bofink, Sparvhök m.fl. i vår trädgård och i vår närhet. Vi ser inte att planbeskrivningen beaktar dessa fåglars förutsättning och boendemiljö!

7) Sid 15 andra stycket Planbeskrivning konstaterar att signalarten ”rutkremla” påträffats inom fastigheten 210:7, vilket signalerar om höga naturvärden. Vi ser inte att detta beaktas i planbeskrivningen.

8) Sid 24, första stycket: Det hänvisas till befintliga 8-våningshus i planområdet. Det finns inga 8 våningshus i planområdet. Det är i övervägande 3-4 våningars byggnader, med Sankt Jörgens väg 1 och 3 som har 7 våningar. Emellertid ligger dessa byggnader 2 våningar lägre än markplan för det planerade 13-våningshuset!

9) Sid 24, tredje stycket: Här hänvisar detaljplanen till angränsande villaområde med tillgängliga ytor för spontan lek! Detta är privat mark, ägd av fastighetsägarna i villaområdet och sköts som samfällighet. Att området är samfälligt, innebär inte att det är allmän yta! Samma sak gäller den refererade ”parken”, den är också samfälligt och privatägd genom Sankt Jörgens Port vägsamfällighet. Är det Stadsbyggnadskontorets uppfattning att bristerna i

detaljplanen vad avser ytor för lekplats, lek och rekreation, skall kompenseras av de närliggande privatägda fastigheternas grönytor och lekplatser? Vi är mycket frågande till detta.

10) Sid 24, stycke 5: Återigen hänvisas till stora gräsytor och lekplats som ägs samfällt, d.v.s. privatägt. Är det Stadsbyggnadskontorets uppfattning att bristerna i detaljplanen vad avser ytor för lek, lekplatser och rekreation, förväntas tillhandahållas av de närliggande privatägda fastigheternas grönytor och lekplatser?

11) Sid 25, första stycket: Det saknas underlag i detaljplanen hur tillräcklig parkering skall tillgodoseas, givet områdets brist på service och dagligvaruhandel i kombination med bristande kommunikationer.

12) Sid 25-26 Som detaljplanen konstaterar citat: *"saknas det kommersiell service och de boende kommer därför att behöva lämna området för exempelvis dagligvaruinköp"*. Detaljplanen ger således ingen lösning på dagligvaruinköp. Vi anser inte att det finns hållbara förutsättningar för att med kollektivtrafik, cykel eller gång möjliggöra dagligvaruinköp pga. restid.

Kollektivtrafik:

Planförslaget bedömer att citat "området bedöms ha god tillgänglighet till kollektivtrafik", med hänvisning till buss 44 och buss 42. Vi delar inte denna uppfattning och förstår inte hur man kommit till denna slutsats. Busslinje 44 trafikerar Sankt Jörgen – Tuve torg med enbart 7 turer per dag och enbart under vardagar, där senaste avgår 18.10. Inga turer alls på lördagar eller söndagar! Se turlista i bilaga. Den enda rimliga blir busslinje 42 från Lillhagens Station till Hjalmar Brantingsplatsen, med byte för vidare transport till Selma, Tuve eller Brunnsparken. Vi menar att denna buss 42 med byte till annan buss inte kan anses möjliggöra dagligvaruinköp såsom kylvaror. Trots ovan brist i de allmänna kommunikationerna fastslår detaljplanen citat: *"Planen förutsätter ingen utbyggd kollektivtrafik varken i den fysiska miljön eller turtäthet"* (ref1 sid 43)!

Cykel som färdmedel:

Detaljplanen bedömer att samtliga cykelvägar i området anses hålla en god standard!

Vi menar att cykelvägen till Selma Lagerlövs torg upplevs otrygg under mörker då cykelvägens går i eller invid skog med belysning som mer eller mindre alltid är helt eller delvis ur funktion. Vare sig min fru eller vår dotter rör sig på denna cykelväg under mörker. Jag rastar hunden där och har ringt kommunen vid flertal tillfällen om belysningen.

Cykelvägen till Tuve torg är högst tveksam med tanke på järnvägsövergången där det så sent som 2021 inträffade en olycka mellan tåg och buss.

Cykelvägen söderut går, som också detaljplanen fastslår, delvis i blandad trafik. Här hänvisar detaljplanen till trafikkontoret med ett beklagande över att den privata cykelvägen mellan järnväg och golfbana stängts. Cykelväg norrut mot Skogome skolan är emellertid fullgod.

Av ovan nämnda anledningar använder alla boende i området bil för dagligvaruinköp, vilket också detaljplanen anger som mest praktiskt transportmedel för dagligvaruinköp, ref1 sid 77 citat: *"Inom närområdet saknas*

dock exempelvis kommersiell service för dagligvaruinköp, vilket kan leda till att de boende av praktiska skäl väljer att transportera sig med bil"

13) Sidan 27, första stycket lekplats Detaljplanen konstaterar att det inte finns någon större lekplats på allmän plats. Detaljplanen refererar till privata lekplatser i närheten som sköts av respektive fastighetsägare. Vi förstår inte vad detaljplanen avser med en sådan formulering? Förväntas de befintliga privata lekplatserna tillgängliggöras för utomstående? Detta görs redan idag till viss omfattning för skolan och närliggande fastigheters boende, men lekplatserna är inte i närheten av att vara dimensionerade för ytterligare 220 familjer, med uppemot 900 personer!

Vidare hänvisas till närmaste allmänna lekplats "Skogsdungen" 750m öster om planområdet. Men detta är en mycket liten lekplats som inte heller möter ett behov av 220 familjer.

Därtill hänvisas till grönytor på "Backavallen", 1 km öster om planområdet.

Vidare hänvisas till den samfälliga (privatägda) parken nedanför skolan för rekreation.

Vi som fastighetsägare oroas över den förväntade invasion av 220 familjer med barn i vår begränsade park och lekplats!

Det kan inte anses rimligt att privata fastigheter skall tillgodose behovet av lek och rekreation pga. att kommunen förtätar byggnation på sådant sätt att det inte ges utrymme för lek och rekreation på planerat område! Vi menar att en detaljplan måste ge praktisk lösning på detta.

14) Sid 33, stycke3: Det framgår ur texten att utgångspunkten för gestaltningen är befintliga byggnader. Vi menar att ett 10-våningshus i det västra planområdet samt ett 13-våningshus i det östra planområdet inte uppfyller dessa utgångspunkter för gestaltning.

15) Sid 34, stycke 1: I planbeskrivningen fastslås citat: *"En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret"*

Vi anser inte att planbeskrivningen beaktar de befintliga byggnaders påverkan av skuggning under vinterhalvåret, trots att denna skuggning tydligt framgår i underlag tillhandahållna av entreprenörerna.

-Det framgår senare i detaljplanen att de föreslagna byggnaders höjd medför påtaglig skuggning av befintliga byggnader under vinterhalvåret. Detta motiveras med 'inte betydande olägenhet' för boende respektive skolelever! Skall inte en detaljplan även ombesörja välbefinnandet hos redan boende i området?

-I bilderna på sid 34-36 kan vi inte förstå hur dessa begränsade ytor för utevistelse skall räcka för 150 familjer, d.v.s. upp till 600 personer. Ytor som dessutom delas med fordonstrafik. Var förväntas utevistelsen ske? Finns det inga kommunala riktlinjer för storlek på ytor för utevistelse?

16) Sid 35 Vi anser att illustrationsbilderna över punkthuset är starkt vilseledande. Beklagligt att det i en detaljplan kan accepteras illustrationsbilder från exploatören. Objektivitet saknas således i detaljplanen. Exempelvis så finns det inga björkar med en höjd av 13 våningar. Vidare ger bilderna intrycket av att punkthusets höjd ligger i trädgränsens horisont, vilket vi påvisat tidigare är felaktigt, se bilaga med fotomontage. Likaså luras man och tro att huskroppen på

Sankt Jörgens Allé 1 är lika hög som punkthuset, också en anomali. Huskroppen på Sankt Jörgens Alle 1 når upp till vån 5 på punkthuset. Trädgränsen når upp till våning 6 på punkthuset. Därmed kommer 7 våningar att sticka upp över trädgränsen. Se bilaga.

Felaktigheterna i dessa illustrationsbilder åskådliggörs genom fotot i ref1 sid 38, där halva punkthuset sticker upp ovan trädgränsen!

Vi menar att detta punkthus inte uppfyller utgångspunkterna som getts för ny byggnation i S:t Jörgens område. Inte heller uppfylls kravet på varsam nybyggnation i kommunens bevarandeprogram för kulturhistoriskt intressanta områden.

17) Sid 39-40 Vi förstår inte från vilket håll SEKTION A representerar. Men i samtliga illustrationer upplever vi att verkligheten förvanskas vad avser övre trädgräns. Trädgränsen är väsentligt lägre än vad illustrationerna från exploatören visar. Vi menar att det enda seriösa vore att presentera ett fotomontage ur verkligheten, med ett illustrerat hus i verklig miljö. Såsom är gjort på sidan 38. Med dagens teknik, kallad 'augmented reality', där virtuella inslag i befintlig miljö kan åskådliggöras på ett korrekt sätt.

18) Sid 41: Dagens trafikflöde fungerar mycket illa och en fördjupad analys anser vi behöver göras. Korsning som framgår på sidan 42 borde kompletteras med efterföljande sväng, söder om korsningen. Många boende kan vittna om situationer där olyckorna varit nära.

Här möts tung trafik, bussar, personbilar, motorcyklar, cyklar, mopeder, gående. Fartdämpande åtgärder för cyklar och mopeder som kommer på cykelvägen österifrån ser vi som nödvändigt utifrån de hastigheter dessa fordon bevisligen kommer i.

I bilden på sidan 42 framgår att det skall byggas ett övergångsställe, samtidigt framgår det ur ref2 sid 97 citat "*Således kommer inget övergångsställe anordnas här*". Vad gäller? Olyckligt med missvisand bilder/texter.

Vi menar att detta är en osedvanligt komplex mötespunkt mellan olika fordon och gående intill en stor skola. Här borde en simuleringsmodell i form av s.k. 'augmented reality' tas fram för att kunna uppleva korsningens problematik virtuellt.

19) Sid 42 Erforderlig parkering för både bil och cykel skall enligt detaljplanen anordnas för respektive fastighet.

Vi menar att antalet parkeringar för såväl bil som cykel är starkt underskattade. Givet närområdets avsaknad av barnomsorg, service, dagligvaruhandel, samt bristande allmänna kommunikationer är bilen nödvändig, vilket också fastslås i detaljplanen på sidan 74. Att antalet parkeringsplatser understiger en personbil per lägenhet respektive 3 cyklar per lägenhet kommer skapa betydande olägenhet i området. Området är inte att liknas vid en stadskärna med tillgång till service och dagligvaruinköp på gångavstånd!

Med 220 lägenheter anser vi att ett absolut minimum av parkeringsplatser är 220 och cykelparkeringar 660, om man skulle anta tre cyklar per lägenhet. Planförslaget hänvisar till två separata Mobilitets- och parkeringsutredningar med förslag om 150 bilparkeringar inklusive gästparkering, samt 500 cykelparkeringar!

Således upplever vi att såväl bil- som cykel-parkering är starkt underdimensionerat, speciellt när kollektivtrafiken är så begränsat tillgänglig, se punkt 12 ovan, och inte förutsätts byggas ut (ref1 sid 43).

Vi anser således inte att mobilitetsbehoven är tillgodosedda i detaljplanen!

20) Sid 44, sid 48 4:e stycket Citat: *"detaljplan möjliggör inte för ytterligare för- och skolverksamhet", "mycket svårt att tillgodose en lämplig förskole gård inom planområdet på grund av utrymmesskäl", "Om man bosätter sig vid S:t Jörgen och önskar kommunal förskoleplats måste man vara beredd att ta sig en bit", "kan de boende inte förvänta sig en platsgaranti på den geografiskt närmast belägna förskolan eller grundskolan", "det saknas förskoleplatser", "... det inte finns tillräcklig yta för det inom planområdet", "underskott på förskoleplatser bedöms som en brist i området"*

Vi menar att detaljplanen fastslår att grundläggande service som barnomsorg inte tillgodoses eller kommer kunna tillgodoses pga. platsbrist för utbyggnad. Vi menar att förutsättningar inte finns i området att tillföra för 220 nya familjer, när barnomsorg och grundskola inte kan tillgodoses. Detta försvåras ytterligare av de begränsade allmänna kommunikationerna samt de begränsade bil- och cykelparkeringarna.

21) Sid 47, tredje stycket Vi ser inte att "Byggnadshöjderna har justerats ned utifrån de synpunkter som inkom på work-shopen" Någon sådan justering framgår inte heller ur ref2 sid 116.

22) Sid 48, andra stycket Vi anser inte att "tillräckligt antal parkeringsplatser" tillgodosetts i detaljplanen, givet avsaknaden av närhet till dagligvaruhandel och service i kombination med bristande allmänna kommunikationsmedel. Området är inte att liknas vid stadsmiljö! Även detaljplanen fastslår att bil är det mest praktiska färdmedlet för dagligvaruinköp se ref1 sid 74.

23) Sid 48, tredje stycket Vi förstår inte vad som avses med *"ökad blandning av funktioner"*, vad är "funktioner". Detta behöver tydliggöras.

24) Sid 48, 4:e stycket Citat: *"... och i parkmiljöerna finns till exempel stora gräsplaner för spontanidrott. I parkområdet finns även iordningsställd lekplats. Lekplatsen är tillgänglig, men tillhör dock skolan"*.

Dessa parkmiljöer är privatägda och underhålls samfällt med privata medel. Är det detaljplanens utgångspunkt att brist på öppna ytor för lek och rekreation i de tillkommande fastigheterna så förväntas privatägda tomter tillgodose dessa behov?

Vi menar att om behovet inte kan tillgodoses av de tillkommande fastigheterna så är förtätningen för hög och man får således minska nybyggnationen.

25) Sid 57, Dagsljus och skuggning Citat *"Sammanfattningsvis bedöms föreslagen bebyggelses påverkan på befintlig bebyggelse ur ett dagsljusperspektiv inte innebära en betydande olägenhet"*. Denna sammanfattning står i direkt strid med sidan 34 citat: *"En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret"*.

Vidare framgår under Skuggning sid 57 citat: *"Sammanfattningsvis bedöms den direkt omkringliggande bebyggelsen påverkas mest av förslaget"*, samt citat: *"den nya bebyggelsen inte försämrar situationen i någon större utsträckning"*

Varför skulle behovet av dagsljus vinter tid vara mindre angeläget för de redan befintliga byggnaderna och boende i området än vad det framgår vara för nytillkomna boende?

Vi menar att detaljplanens motsäger sig själv och att redan boende får ta betydande negativa psykosociala olägenheter pga. skuggning av den nya bebyggelsen. Att befintlig bebyggelse påverkas ges ur skuggutredningen. Här använder detaljplanen svepande begrepp som *"inte betydande olägenhet"* respektive *"inte större utsträckning"*. Detta finner vi boende som oacceptabelt.

26) Sid 67 Nollalternativ Vi menar att det inte finns förutsättningar att tillföra 220 nya bostäder i området. Det saknas grundläggande förutsättningar för ökad bebyggelse, vilket detaljplanen också redogör för:

Det saknas dagligvaruhandel (SKA/BKA analys), vilket detaljplanen fastslår men utan lösning. Detaljplanen fastslår citat: *"... idag inte finns något intresse från marknadens sida att etablera sig på grund av ett för litet kundunderlag"*. Etablering av sådan anses inte möjlig pga. för litet underlag av sakkunniga.

Det saknas barnomsorg i form av förskola och grundskola i området, vilket detaljplanen fastslår vara en stor brist. Utbyggnad av barnomsorg är inte heller möjlig enligt detaljplanen pga. platsbrist och för litet kundunderlag, citat: *"Staden gör bedömningen att tillkommande bostäder anses som ett för litet tillskott för att motivera en ny kommunal förskola i området"*

Det saknas allmänna lekplatser och grönytor i närområdet. Den nya byggnationen löser inte detta pga. platsbrist. I ref1 sid 101 framgår citat: *"... saknar kommunen i nuläget rådighet att planera för exempelvis kommunala lekplatser här"*. Närmaste allmänna lekplats respektive grönyta ligger 1km bort. Här hänvisar anmärkningsvärt detaljplanen till befintliga men privata parker och lekplatser för spontan lek! Dessa har inte förutsättningar eller intresse av ytterligare 220 familjer.

Allmänna kommunikationsmedel har vi påtalat i punkt 12 ovan är otillräckliga både vad avser destination som turtäthet, speciellt på helger.

Cykelvägar har brister då de blandas med ordinarie trafik, se punkt 12 ovan.

Den nya bebyggelsen blir ett ingrepp i bebyggelsen som inte utgår från befintlig bebyggelse såsom är utgångspunkten för ny bebyggelse inom detta kulturhistoriskt intressanta område. Kommunens bevarandeutredningar från 1999 och 2017 följs inte.

27) Sid 68 Citat *"Ökad befolkning i området i sig bedöms kunna bidra till trygghet genom ökad mänsklig närvaro"*.

Det upplevs ingen otrygghet i området idag. Vi menar att otryggheten snarare kan öka när privatägda parker och lekplatser tas i anspråk av nya boende. När/om så sker kan befintliga lekplatser och parker inhägnas i s.k. *"gated communities"*. Vi menar att det inte finns utrymme för lek och rekreation för ytterligare 220 familjer med ytterligare 900 (4pers per familj) personer på nuvarande ytor.

28) Sid 70 Naturmiljö Vi förstår inte hur detaljplanen kan komma till slutsatsen citat: *"... bedöms planen inte komma att påverka omkringliggande naturmiljö"*! Skulle 220 nya familjer med uppemot 900 personer (4pers per familj) inte påverka omkringliggande miljö. Dessa 220 bostäder är en fördubbling av dagens bostäder.

29) Sid 73, andra stycket Citat: *"Platsen bedöms tåla en byggnad med högre höjd, men höjden på huset har anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation"*.

Vi är mycket frågande till denna skrivning, slutsats och bedömning. Vad som vi upplever direkt felaktigt är att punkthusets höjd skall ha anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation. Detta felaktiga antagande visas med fotomontaget i ref1 sid 38, samt i bilaga. Olyckligt att illustrationsbilder, som är missvisande, är framtagna av entreprenörerna själva.

Bedömningen framstår som utan eftertanke.

Vi anser att punkthusets utseende och volym står i stark konflikt med utgångspunkterna för områdets nybyggnation, kommunens bevarandestatus. Hela detaljplanen påtalar den kulturhistoriskt värdefulla panncentralen. Ändå anser detaljplanen att precis invid denna särskilt utpekade kulturhistoriska byggnad så kan området "tåla" att ett tretton våningar högt punkthus uppförs.

Vad är resonemanget bakom "tåla"?

Vi hänvisar till kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) där följande anges citat:

"Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas."

Planområdet är utpekade i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

På vilket sätt menar SBK att uppförandet av detta 13 vånings punkthus är varsamt och att områdets karaktärsdrag bibehålls?

Vi motsätter oss å det starkaste ett punkthus på denna plats.

30) Sid 74 Det påstås i ett flertal stycken att området har god tillgång till kollektivtrafik. Detta utan motivering. Vi menar att kommunikationerna är högst bristfälliga och möter inte behov för en typisk barnfamilj med dagis, arbete och dagligvaruinköp. Se även punkt 12 ovan.

Synpunkter på Samrådesredogörelse – Tematiska svar, ref 2

31) Sid 94 Vi anser inte att en genomsnittlig dygnstrafikmätning kan vara vägledande för trafik och framkomlighet. Vi menar att det saknas tidskorrelerade mätningar för trafikvolymen under morgon och kväll. Det är högst rimligt och anta att intensiteten finns under morgon och e.m./kväll i samband med hämtning/lämning och transport till och från arbete.

32) Sid 94 Att referera till en bedömd trafikvolym om 2500 fordonspassager per dygn menar vi blir missvisande då 90 % av all trafik in och ut ur området sker huvudsakligen morgon och kväll.

Betänker man fordon med lämning och hämtning till förskola och grundskola utgör de 4 passager per dag. Vi ser ett behov av att vidare undersöka antalet fordonspassager morgon och kväll.

Som fastighetsägare upplever vi inte att det inte går att öka trafikvolymerna. Notera att busslinje 44 stannar på Sankt Jörgens väg och stoppar all utgående trafik morgon och kväll i samband med rusningstrafik.

33) Sid 95: Det hänvisas till trafikmätningar från 2003 och 2015! Vi menar att dessa är alltför ålderstigna för att utgöra underlag för en detaljplan idag.

34) Sid 98, tredje stycket Vi delar inte detaljplanens slutsats att parkeringsbehovet är säkerställt för den tillkommande byggnationen, med motivering enligt punkt 19 ovan.

35) Sid 99 Vad är det för "mobilitetsåtgärder" som föreslagits för att minska efterfrågan på bilparkeringsplatser. I denna detaljplan framgår att byggherren har vidtagit mobilitetsåtgärder. Samtidigt som detaljplanen förutsätter att inga förändringar i kollektivtrafiken förutsätts. Vilka är dessa "mobilitetsåtgärder" och varför redovisas de inte?

36) Sid 101 "Föreslagna byggnaders volymer" Här hänvisar de tematiska svaren något vilseledande om att det inte går att jämföra byggnaders höjd pga. nya höjdsystem. Vi menar att de relativa höjderna mellan befintlig och ny bebyggelse inte ändrar sig för att man inför ett nytt höjdsystem!

37) Sid 102, andra stycket Vi menar att följande påstående i de tematiska svaren är felaktigt, citat: *"De föreslagna volymerna är i stort jämförbara i storlek med delar av den befintliga äldre eller senare tillkommen bebyggelse"*. Vi skulle gärna se ett exempel på befintligt byggnad som har samma fotavtryck som husen i den västra planbeskrivningen. Å andra sidan är det främst höjderna på de tillkommande byggnaderna vi vänder oss mot.

38) Sid 106, första stycket Citat *"... vill stadsbyggnadskontoret förtydliga att garagesockelns tak kommer att ligga i nivå med nuvarande markhöjd"*. Detta förtydligande stämmer inte med verkligheten, inte heller de felaktiga illustrationsskisserna från entreprenören på sidan 8 respektive 38 i ref1. I verkligheten ligger panncentralens gråa "sockel" i nivå med "lastkajen" och markhöjden ligger under "lastkaj-trappans" första trappsteg! Den korrekta marknivån framgår ur bilden på maskinbyggnaden, på sid 76 i ref.1. Att entreprenören i efterhand kört dit en massa "fylle" kan knappast utgöra korrekt ny markhöjd!

39) Sid 107, första stycket Citat *"Bedömningen är att befintlig miljön tål ny bebyggelse som är högre än befintlig bebyggelse"*.

Vi är mycket frågande till denna skrivning, slutsats och bedömning. Vad som vi upplever direkt felaktigt är att punkthusets höjd skall ha anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation. Detta felaktiga antagande visas med fotomontaget på sid 38. Olyckligt att illustrationsbilder, som är missvisande, är framtagna av entreprenörerna själva.

Bedömningen framstår som utan eftertanke.

Punkthusets utseende och volym står i stark konflikt med utgångspunkterna för områdets nybyggnation, kommunens bevarandestatus. Hela detaljplanen påtalar

den kulturhistoriskt värdefulla panncentralen. Ändå anser detaljplanen att precis invid denna kulturhistoriska byggnad så kan området "tåla" att ett tretton våningar högt punkthus uppförs, vid sidan om "panncentralen".

Vad är resonemanget bakom "tåla"?

Vi hänvisar till kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) där följande anges citat:

"Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas."

Planområdet är utpekade i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

På vilket sätt menar SBK att uppförande av detta punkthus är varsamt?

Vi motsätter oss å det starkaste ett punkthus på denna plats.

40) Sid 107, fjärde stycket Citat: *"... har stadsbyggnadskontoret kunnat utesluta negativ dagsljuspåverkan från det föreslagna punkthuset även på övrig befintlig bostadsbebyggelse"*.

Detta påstående anser vi är direkt felaktigt, vilket framgår av de skuggbilder som återfinns i planbeskrivningen på sidorna 57-63. Inte minst villafastigheterna i nordvästra hörnet av Sankt Jörgens Allé påverkas bevisligen.

De temaiska svaren konstaterar att citat: *"Ett antal villor på Sankt Jörgens Allé påverkas något"*, vilket sen lämnas därhän. Vi boende ser vi det som anmärkningsvärt att SBK gör bedömningen att detta, citat: *"inte utgör någon betydande olägenhet"* för nuvarande bebyggelse? Samtidigt som SBK i ref1 sidan 34 skriver, citat: *"En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret"*. Varför skulle behovet av dagsljus vinter tid vara mindre angeläget för de redan befintliga byggnaderna och boende i området?

Vi menar att detaljplanens slutsats motsäger sig själv och att redan boende får ta betydande negativa psykosociala olägenheter pga. nya bebyggelsen. Att befintlig bebyggelse påverkas ges ur skuggutredningen enligt ovan. Här använder detaljplanen frekvent svepande formuleringar som *"inte betydande olägenhet"* respektive *"inte större utsträckning"*.

41) Sid 115, Illustrationsbilder Vi anser det högst tveksamt att i en detaljplan använda illustrationsbilder som är tillhandahållna av entreprenören. Flertalet, om inte alla, ger en missvisande bild. I varje fall kunde man förväntat sig att de var granskade av SBK mot verkligheten!

42) I Surte finns det ett liknande punkthus, men är 2 våningar lägre, d.v.s. 11 våningar mot det punkthus i detaljplanen om 13 våningar. Det finns ett antal bilder i bilagorna för att förstå vilket ingrepp ett sådant föreslaget punkthus kommer få i ett område som ingår i kommunens *bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse*.

Bilderna är tagna både från motorvägen (jämför Lillhagsvägen och Finlandsvägen) som intill byggnaden.

Alternativa förslag till detaljplan över planområdet:

Vi ger följande alternativt förslag till detaljplan för området:

- a) Sänk höjden från 10 till 8/6 våningar på det trapatserade huset i västra planområdet, inte minst för att minska skuggning på intilliggande bostäder och få överensstämmelse med befintlig bebyggelse.
- b) Ersätt de underdimensionerade garagen i markplan med bostäder med uteplatser, därmed kan innergården helt frigöras från fordonstrafik, samtidigt som totalt antal lägenheter kan ökas. Innergården kan då göras parkliknande för att ansluta till intilliggande parkmiljö. Då möjliggörs också att innergården kan "svälja" mängden människor på ett bättre sätt.
- c) På det östra planområdet byggs parkeringsgarage med kallförråd för de boende i västra planområdet. Parkeringsgaraget kan även tillhandahålla parkeringsplatser för kommande verksamhet i panncentralen. Närlivsbutik kan byggas som del av parkeringshuset eller i panncentralen. Vidare föreslår vi att kommunen bygger en allmän lekplats för såväl de boende i västra planområdet som befintliga närliggande bostäder. Idag saknas det en allmän lekplats i området. Parkeringsgaragets höjd ska då inte överskrida panncentralen
- d) Öppna upp för personbilstrafik i en riktning, ut ur området, där det idag bara går buss44.

Ovan förslag menar vi beaktar den kulturhistoriskt intressanta miljön på ett mycket bättre sätt, samtidigt som SBK uppfyller uppdraget om husförtätning. Det föreslagna 13-vån höghuset uteblir emellertid.

Bilaga med refererade foto och bilder med bilder:



Bild 1: Punkthusets höjd i förhållande till bakomliggande trädridå.

Bild 2 o 3: Foto på liknande hus i Surte, taget framifrån respektive från motorväg notera att detta hus är enbart är 11 våningar, vår detaljplan 13 våningar!



Bild 2: Foto på liknande hus i Surte, taget framifrån motsvarande vår cykelväg. Notera att detta hus är enbart är 11 våningar, i S:t Jörgen föreslås 13 våningar i detaljplanen!



Bild 3: Foto på liknande hus i Surte, taget från motorvägen motsvarande Lillhags-/Tuve-vägen. Notera att detta hus är enbart är 11 våningar, i S:t Jörgen föreslås 13 våningar i detaljplanen!



Bild 4: Foto som påvisar att trädridån går i höjd med husen Sankt Jörgens Allé 1/3 och inget annat



Bild 5: Trafiksituationen på Sankt Jörgens väg vid utfart mot Lillhagsvägen en morgon i Mars 2021.

44 Sankt Jörgens Allé till Hinnebacksgatan			
MÅNDAG – FREDAG	LÖRDAG	SÖNDAG	HÄLLPLATSER
			0 Sankt Jörgens Allé
			0 Skogabergsgatan
			1 Lillhagens station
			1 Sankt Jörgens Park
			3 Finlendsvägen
			4 Gunnesgårde
			6 Brunnehaugen
			7 Tove Centrum
			9 Norumsgårde
			11 Norumshöjd
			13 Hinnebacksgatan
06 11 41			
07 20 51			
08 13 45			
14 08 38			
15 08 37			
16 11 41			
17 11 40			
18 10			

Bild 6: Turlista för buss 44, Sankt Jörgens Allé – Tove Centrum

Kommentar:

Synpunkter som berör trafik, som p-tal, parkering, kollektivtrafik och trafikkapacitet med mera bemöts i samrådsredogörelsen under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar *Trafik* nedan.

Synpunkter avseende att exploatörer har medverkat i att ta fram underlag till detaljplanen, bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkter avseende ”subjektiva formuleringar” bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkter avseende beaktande av kommunens bevarande program och befintlig kulturmiljö bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) under tematiskt svar *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Stadsbyggnadskontoret delar inte bedömningen om att området inte har förutsättningar för ytterligare bostäder. Synpunkten bemöts under flertalet tematiska svar i samrådsredogörelsen samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiska svar under rubrikerna *Trafik*, *Planuppdragets omfattning och avgränsning* och *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende skuggning och dagsljus bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkter avseende lekplats och rekreation för de nya boende bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt angående kommersiell service och barnomsorg bemöts i samrådsredogörelsen under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning* från sidan 100, samt i granskningsutlåtandet (denna handling) under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning* nedan.

Stadsbyggnadskontorets bemötande avseende begreppet ”mellanstaden” framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende beaktande av naturvärden och skyddade arter bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkten avseende beskrivning av befintlig bebyggelses våningshöjd samt fotavtryck bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende illustrationsbilders innehåll bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkt avseende social trygghet bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Förtydligande gällande SEKTION A framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkt avseende justering av byggnadshöjder efter dialog med boende framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Förtydligande gällande begreppet ”funktioner” framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Alternativa bebyggelseförslag bemöts i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* i granskningsutlåtandet (denna handling) nedan.

31. Boende på Sankt Jörgens Allé

Jag bor på Sankt Jörgens Alle med min familj i en villa ca 200 meter från tänkt nybyggnation.

2005 när jag flyttade hit var det viktigt att behålla den struktur som fanns i det gamla sjukhusområdet, fasader, fönstersättning och färgval.

Bostadshuset Sankt Jörgens Alle 4 renoverades och punkthusen Sankt Jörgens Alle 1 och 3 fick en maxhöjd för att inte störa harmonin i området.

Min främsta synpunkt är att panncentralens punkthus är helt fel. Höjden ca 13 våningar, borde vara 4 våningar. Bilderna vi fått se stämmer ej med terrängen.

Parkeringsplatserna räcker inte, minst 1 bil/lägenhet. Det är inte studenter och ensamstående med begränsad ekonomi som kommer köpa dessa lägenheter utan aktiva pensionärer med bil och yngre barnfamiljer, dessa kommer ha bil. Även många företagare finns i närområdet och det är troligt att huset kommer hysa några som vill ha plats till firmabilen.

Övriga synpunkter

Ser inte att det planeras någon lekplats eller mysig innergård vid panncentralen. Kommunal lekplats saknas.

Det planerade äldreboendet vid Sankt Jörgens Väg saknar även det parkeringar för besökande och personal.

De äldre behöver utomhusmiljö som är vilsam och möjliggör rörelse, lukt och synintryck. Så här bör all parkering ske inomhus för att bevara grönytan för de boende. Boytan i byggnaden borde då minskas.

Kollektivtrafiken, i dagsläget är den inte tillfredställande, har tonåringar som ber om att bli körda med bilen. En resa som tar 15 min med bil kan ta över en timma med kollektivtrafik.

Kommentar:

Synpunkt angående huset vid panncentralens höjd bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer från sidan 101*.

Illustrationsbilder och liknande utgår från det som detaljplanen tillåter. Vid panncentralen kommer marken grävas ur för att rymma parkeringsgarage.

Alternativa bebyggelseförslag bemöts i tematiskt svar under rubriken *Övrigt i granskningsutlåtandet (denna handling)* nedan.

Merparten av parkeringarna kommer att ske i parkeringsgaragen under bostadsbyggnaderna. För utförligare bedömning gällande trafik-, parkeringsfrågor och kollektivtrafik med mera, se samrådsredogörelse i tematiskt svar under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling i tematiskt svar *Trafik* nedan.

Synpunkt avseende lek och rekreation bemöts under tematiskt svar i granskningsutlåtandet (denna handling) under rubriken *Övriga frågor*.

32. Boende på Sankt Jörgens Allé

Vi tror inte att området har förutsättningar för ytterligare 220 lägenheter/familjer vad avser parkering, trafikkapacitet, service, barn och skolomsorg, rekreation, lekplatser, grönområde, allmänna kommunikationer, cykelvägar, mobilitet. Dessutom innehåller planen missvisande bilder där byggnadshöjder och trädlinjer manipulerats och inte kommer att motsvara den verkliga byggnationen.

Parkering och trafik är redan ansträngda områden i nuläget och planen visar inte på ett trovärdigt sätt hur detta hanteras under byggtid eller efter inflyttning. Det skapar också en mängd frågetecken kring hur trafiksäkerheten påverkas under och efter byggtid för primärt barn och ungdomar runt skolmiljön men också för övriga trafikanter samt räddningstjänstens och avfallshanteringens krav på framkomlighet.

Kollektivtrafik och cykel kan inte kompensera trafiksituationen ovan utan framtida förstärkningar då båda trafikslagen fram tills nu istället har decimerats med sämre turtäthet respektive avstängda cykelvägar liksom olycksdrabbade avsnitt.

Bristen på rekreationsytor och lekplatser i planen kan inte rimligen hänvisas till andra samfälligheters anläggningar. De är privat finansierade och en ökad användning med slitage kan leda till att de tas bort för att samfälligheter inte ser någon poäng i att bekosta allmänhetens rekreation. Rimligen kan istället kommunen förvärva rekreationsytor och tillhandahålla dem på samma villkor som i andra delar av staden.

Bristen på service och tillräcklig barnomsorg i området leder till markanta ökningar av trafikmängder speciellt i rusningstrafik

Kommentar:

Synpunkt avseende att området inte har förutsättningar för förtätning bemöts under flertalet tematiska svar i samrådsredogörelsen samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiska svar under rubrikerna *Trafik, Planuppdragets omfattning och avgränsning* och *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende illustrationsbilders innehåll bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkter som berör trafik, som parkering, kollektivtrafik och trafiksäkerhet med mera bemöts i samrådsredogörelsen under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Trafik* nedan.

Synpunkt avseende lek och rekreation bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övriga frågor* nedan.

33. Boende på Sankt Jörgens Allé

Vi vill redan här i följebrevet invända att ett 12 -13 våningars hus i detta område fullständigt förstör områdets karaktär men även ta ner ädel lövträd mm. Vi kan inte förstå att någon kan komma på ideen ens. Det är brist på respekt för Natur miljö och människor.

Vi vill samtidigt också nämna det olämpliga i att skicka ut denna förfrågan under semesterperioden då många riskerar att missa sista datum. Vi hade behövt mer tid för att lämna våra synpunkter men skickar in detta nu.

Vi har främst tagit del av följande två handlingar:

Ref 1: Planbeskrivning – Granskningshandling juni 2022 med Dnr 05/8714

Ref 2: Samrådsredogörelse – Tematiska svar, med diarienummer 0587/14, daterat 2022-05-25

Innehåll:

- Sammanfattning
- Inledning
- Synpunkter på Planbeskrivning
- Synpunkter på Samrådesredogörelse – Tematiska svar
- Alternativa förslag till detaljplan över planområdet
- Bilaga med refererade foto och bilder med bilder

Sammanfattning:

Vi upplever att detaljplanen inte är objektivt utformad utan starkt vinklad till exploatörernas fördel, vilket vi kommer påvisa i detta dokument. Det finns bedömningar som bygger på andra bedömningar med helt eller delvis avsaknad av tekniskt underlag i form av ritningar och mätningar. Därtill finns det ett flertal slutsatser som inte är underbyggda utan bygger i flertalet fall på direkta felaktigheter.

Bilder i detaljplanen står i flera fall i strid mot texten.

Detaljplanen medger att den innehåller **grova skisser** nämnda ”illustrationsbilder”. Dessvärre är dessa ”illustrationsbilder” tillhandhållna av exploatörerna som vi menar är starkt missvisande då de ritats på ett sätt som ”lurar ögat”. Vi menar vidare att en detaljplan bör innehålla detaljerade ritningar över områdets utformningsförslag och inte baseras på subjektiva grova skisser från exploatörerna. Detaljplanen är fylld av subjektiva formuleringar såsom ”kan komma att se ut som”, ”skulle kunna”, ”är tänkt att”, ”exploatörens ambition är att”, ”inte bedöms utgöra betydande olägenhet för boende”, etc., etc

Vi menar att detaljplanen grovt strider mot ’kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse’ från 1999 respektive 2017, vari det framgår att **ändringar och tillägg i sådan bebyggelse skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas**. Detaljplanen gör bedömningen att denna kulturhistoriska bebyggelse ”tål” att ett 13-vånings punkthus uppförs alldeles invid en särskilt utpekad och värdefull kulturhistorisk byggnad i form av panncentral. Vi menar att det inte kan finnas tydligare direktiv och riktlinjer mot att uppföra ett sådant punkthus. I så fall bör kommunen först ta fram ett nytt bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse.

För oss som fastighetsägare är det uppenbart att området inte har förutsättningar för ytterligare 220 lägenheter/familjer vad avser parkering, trafikkapacitet, service, barn och skolomsorg, rekreation, lekplatser, grönområde, allmänna kommunikationer, cykelvägar, mobilitet etc. Aspekter som detaljplanen påtalar är konstaterade brister i området och inte heller redovisar lösning för. Tvärtom fastslås att kommunen inte har eller kommer att ha möjligheter att bygga/bygga ut lekplatser, barnomsorg, m.m. pga. platsbrist.

Vidare fastslås i detaljplanen att befintliga fastigheter och boende får en negativ psykosocial olägenhet som följd av skuggning av nya byggnader under vintertid. En olägenhet som detaljplanen lämnar med kommentaren med ”bedöms inte utgöra betydande olägenhet” för de idag boende i området. Något vi boende anser vara oacceptabelt.

Som alternativ till dessa grova vilseledande skisser borde det rimligen upprättas en digital modell där nybyggnation blandas in i befintlig byggnation, genom s.k. ”Augmented Reality”. I en sådan digital modell kan man virtuellt vandra runt i området och betrakta nybyggnationen i den befintliga byggnationen.

Vår slutsats är att stadsbyggnadskontoret misslyckats i sitt uppdrag från byggnadsnämnden, att utifrån översiktsplanens intentioner och platsspecifika förutsättningar ”pröva markens lämplighet för nya bostäder”. Det är vår uppfattning att detaljplanen behöver skickas tillbaka i sin helhet för omfattande objektiv omarbetning där bedömningar, grova skisser och dåligt underbyggt tyckande ersätts med fakta och mätningar. Vidare behöver kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse beaktas och respekteras.

Inledning:

I kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) anges citat:

”Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas.”

Planområdet är utpekade i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

Vidare framgår ur ref.1, sid 10 citat: *”... planområdet beläget i kulturhistoriskt intressant miljö ... anpassa tillkommande bebyggelse till detta sammanhang.”*

Vidare framgår det ur ref 1, sid 22 rörande de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna citat: *”Detta ger upplevelsen av en slank, låg och jämn byggnad från Sankt Jörgens Väg”*

Vidare framgår det ur ref 1 sid 24 citat: *”Områdets bebyggelsestruktur präglas av tiden som sjukhusområde...”*

Vidare framgår ur ref1, sid 33 citat: *”Utgångspunkten för gestaltningen är befintliga byggnader i S:t Jörgen-området med sin funktionalistiska arkitektur, med enkla geometriska former och inslag av institutionsmiljö, ...”*

Vi menar att det är med dessa utgångspunkter som en detaljplan bör upprättas, inte med utgångspunkten av bi-satsen, citat: *”Projektets syfte är också att bidra till minskad bostadsbrist och möjliggöra för bostäder...”* (ref 1, sid 10)

Synpunkter på Planbeskrivning (ref 1)

Nedan följer våra kommentarer till ref 1, föregånget av sid och styckehänvisning:

1) Sid 7, 3:e stycket: Vi menar att innergården, med fordonstrafik, är olämplig och otillräcklig för lekplats + plats för rekreation + samvaro i parkmiljö för 150 familjer, d.v.s. uppemot 600 personer. Hur många kvadratmeter rekreationsyta blir det per person? Analys och rimlighetsbedömning saknas.

2) Sid 7, 5:e stycket: Formuleringen ”11 våningar högt plus indragen takvåning och garage” är vilseledande!! Sanningen är att det är 13 våningar högt, varav en våning är garage!

3) Sid 9, ”Övervägande och konsekvenser” 2:a stycket: Vi konstaterar att detaljplanen inte ger en lösning till hur 220 familjer skall erbjudas barnomsorg. Istället hänvisas det lite oprecist till ”det lite större geografiska området”. Kommunen äger ingen mark i närområdet och förutsättningar för utbyggnad föreligger således inte heller, vilket framgår ur detaljplanen.

- 4) Sid 11, "Planförhållande och tidigare ställningstagande" stycke 2:
Planbeskrivningen refererar kontinuerligt till att området är "stadsmiljö" vad avser trafik, kommunikation m.m. I andra delar av detaljplanen används de lite oprecisa "mellanstaden". Vi anser att området närmast skall liknas vid lantlig miljö, med flera km till närmaste service och dagligvaruhandel. Vidare gränsar S:t Jörgen till betesmark för får och kor. Är det sådan miljö som avses med "mellanstaden"?
- 5) Sid 14, Planbeskrivningen konstaterar att det finns "grova hålträd" som är "särskilt skyddsvärda", men något beaktande av detta ser vi inte i planbeskrivningen.
- 6) Sid 15, första stycket Planbeskrivningen konstaterar att "östra delen av det inventerade området bedöms ha mycket goda förutsättningar för att bli mycket lämplig miljö för mindre hackspett", en art som idag är utrotningshotad. Vi har själva återkommande häckande hackspettfamiljer i vår trädgård under vår, vinter och höst. Förutom hackspettfamiljerna har vi Rödhake, Stjärtmes, Stenknäck, Grönfink, Gulspurv, Entita, Blåmes, Talgoxe, Steglits, Bofink, Sparvhök m.fl. i vår trädgård och i vår närhet. Vi ser inte att planbeskrivningen beaktar dessa fåglars förutsättning och boendemiljö! Det kan dessutom tilläggas att mångfalden av djurlivet i naturområdet Hökällan är beroende av det rika djurlivet i inte minst Sankt Jörgen området.
- 7) Sid 15 andra stycket Planbeskrivning konstaterar att signalarten "rutkremla" påträffats inom fastigheten 210:7, vilket signalerar om höga naturvärden. Vi ser inte att detta beaktas i planbeskrivningen.
- 8) Sid 24, första stycket: Det hänvisas till befintliga 8-våningshus i planområdet. Det finns inga 8 våningshus i planrådet. Det är i övervägande 3-4 våningars byggnader, med Sankt Jörgens väg 1 och 3 som har 7 våningar. Emellertid ligger dessa byggnader 2 våningar lägre än markplan för det planerade 13-våningshuset!
- 9) Sid 24, tredje stycket: Här hänvisar detaljplanen till angränsande villaområde med tillgängliga ytor för spontan lek! Detta är privat mark, ägd av fastighetsägarna i villaområdet och sköts som samfällighet. Att området är samfälligt, innebär inte att det är allmän yta! Samma sak gäller den refererade "parken", den är också samfälligt och privatägd genom Sankt Jörgens Port vägsamfällighet. Är det Stadsbyggnadskontorets uppfattning att bristerna i detaljplanen vad avser ytor för lekplats, lek och rekreation, skall kompenseras av de närliggande privatägda fastigheternas grönytor och lekplatser? Vi är mycket frågande till detta.
- 10) Sid 24, stycke 5: Återigen hänvisas till stora gräsytor och lekplats som ägs samfälligt, d.v.s. privatägt. Är det Stadsbyggnadskontorets uppfattning att bristerna i detaljplanen vad avser ytor för lek, lekplatser och rekreation, förväntas tillhandahållas av de närliggande privatägda fastigheternas grönytor och lekplatser?
- 11) Sid 25, första stycket: Det saknas underlag i detaljplanen hur tillräcklig parkering skall tillgodoseas, givet områdets brist på service och dagligvaruhandel i kombination med bristande kommunikationer.
- 12) Sid 25-26 Som detaljplanen konstaterar citat: *"saknas det kommersiell service och de boende kommer därför att behöva lämna området för exempelvis dagligvaruinköp"*. Detaljplanen ger således ingen lösning på dagligvaruinköp. Vi

anser inte att det finns hållbara förutsättningar för att med kollektivtrafik, cykel eller gång möjliggöra dagligvaruinköp pga. restid.

Kollektivtrafik:

Planförslaget bedömer att citat *"området bedöms ha god tillgänglighet till kollektivtrafik"*, med hänvisning till buss 44 och buss 42. Vi delar inte denna uppfattning och förstår inte hur man kommit till denna slutsats. Busslinje 44 trafikerar Sankt Jörgen – Tuve torg med enbart 7 turer per dag och enbart under vardagar, där senaste avgår 18.10. Inga turer alls på lördagar eller söndagar! Se turlista i bilaga.

Den enda rimliga blir busslinje 42 från Lillhagens Station till Hjalmar Brantingsplatsen, med byte för vidare transport till Selma, Tuve eller Brunnsparken. Vi menar att denna buss 42 med byte till annan buss inte kan anses möjliggöra dagligvaruinköp såsom kylvaror. Trots ovan brist i de allmänna kommunikationerna fastslår detaljplanen citat: *"Planen förutsätter ingen utbyggd kollektivtrafik varken i den fysiska miljön eller turtäthet"* (ref1 sid 43)! Kollektivtrafiken har dessutom succesivt försämrats över åren Buss 53 har dragits in. Buss 42 som ersatt 52 och som är numret för dagen stannar redan på Hjalmar Brantingsplatsen och går inte upp i området pga framkomlighets problem. Linje 44 som är numret för dagen har färre turer än tidigare.

Cykel som färdmedel:

Detaljplanen bedömer att samtliga cykelvägar i området anses hålla en god standard!

Vi menar att cykelvägen till Selma Lagerlövs torg upplevs otrygg under mörker då cykelvägens går i eller invid skog med belysning som mer eller mindre alltid är helt eller delvis ur funktion. Vare sig min fru eller vår dotter rör sig på denna cykelväg under mörker. Jag rastar hunden där och har ringt kommunen vid flertal tillfällen om belysningen.

Cykelvägen till Tuve torg är högst tveksam med tanke på järnvägsövergången där det så sent som 2021 inträffade en olycka mellan tåg och buss.

Cykelvägen söderut går, som också detaljplanen fastslår, delvis i blandad trafik. Här hänvisar detaljplanen till trafikkontoret med ett beklagande över att den privata cykelvägen mellan järnväg och golfbana stängts. Cykelväg norrut mot Skogome skolan är emellertid fullgod.

Av ovan nämnda anledningar använder alla boende i området bil för dagligvaruinköp, vilket också detaljplanen anger som mest praktiskt transportmedel för dagligvaruinköp, ref1 sid 77 citat: *"Inom närområdet saknas dock exempelvis kommersiell service för dagligvaruinköp, vilket kan leda till att de boende av praktiska skäl väljer att transportera sig med bil"*.

13) Sidan 27, första stycket lekplats Detaljplanen konstaterar att det inte finns någon större lekplats på allmän plats. Detaljplanen refererar till privata lekplatser i närheten som sköts av respektive fastighetsägare. Vi förstår inte vad detaljplanen avser med en sådan formulering? Förväntas de befintliga privata lekplatserna tillgängliggöras för utomstående? Detta görs redan idag till viss omfattning för skolan och närliggande fastigheters boende, men lekplatserna är inte i närheten av att vara dimensionerade för ytterligare 220 familjer, med uppemot 900 personer!

Vidare hänvisas till närmaste allmänna lekplats "Skogsdungen" 750m öster om planområdet. Men detta är en mycket liten lekplats som inte heller möter ett behov av 220 familjer.

Därtill hänvisas till grönytor på "Backavallen", 1 km öster om planområdet.

Vi som fastighetsägare oroas över den förväntade invasionen av 220 familjer med barn i vår begränsade park och lekplats!

Det kan inte anses rimligt att privata fastigheter skall tillgodose behovet av lek och rekreation pga. att kommunen förtätar byggnation på sådant sätt att det inte ges utrymme för lek och rekreation på planerat område! Vi menar att en detaljplan måste ge praktisk lösning på detta.

14) Sid 33, stycke3: Det framgår ur texten att utgångspunkten för gestaltningen är befintliga byggnader. Vi menar att ett 10-våningshus i det västra planområdet samt ett 13-våningshus i det östra planområdet inte uppfyller dessa utgångspunkter för gestaltning.

15) Sid 34, stycke 1: I planbeskrivningen fastslås citat: *"En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret"*

Vi anser inte att planbeskrivningen beaktar de befintliga byggnaders påverkan av skuggning under vinterhalvåret, trots att denna skuggning tydligt framgår i underlag tillhandahållna av entreprenörerna.

-Det framgår senare i detaljplanen att de föreslagna byggnaders höjd medför påtaglig skuggning av befintliga byggnader under vinterhalvåret. Detta motiveras med 'inte betydande olägenhet' för boende respektive skolelever! Skall inte en detaljplan även ombesörja välbefinnandet hos redan boende i området?

-I bilderna på sid 34-36 kan vi inte förstå hur dessa begränsade ytor för utevistelse skall räcka för 150 familjer, d.v.s. upp till 600 personer. Ytor som dessutom delas med fordonstrafik. Var förväntas utevistelsen ske? Finns det inga kommunala riktlinjer för storlek på ytor för utevistelse?

16) Sid 35 Vi anser att illustrationsbilderna över punkthuset är starkt vilseledande. Beklagligt att det i en detaljplan kan accepteras illustrationsbilder från exploatören. Objektivitet saknas således i detaljplanen. Exempelvis så finns det inga björkar med en höjd av 13 våningar. Vidare ger bilderna intrycket av att punkthusets höjd ligger i trädgränsens horisont, vilket vi påvisat tidigare är felaktigt, se bilaga med fotomontage. Likaså luras man och tro att huskroppen på Sankt Jörgens Allé 1 är lika hög som punkthuset, också en anomali. Huskroppen på Sankt Jörgens Alle 1 når upp till vån 5 på punkthuset. Trädgränsen når upp till våning 6 på punkthuset. Därmed kommer 7 våningar att sticka upp över trädgränsen. Se bilaga.

Felaktigheterna i dessa illustrationsbilder åskådliggörs genom fotot i ref1 sid 38, där halva punkthuset sticker upp ovan trädgränsen!

Vi menar att detta punkthus inte uppfyller utgångspunkterna som getts för ny byggnation i S:t Jörgens område. Inte heller uppfylls kravet på varsam nybyggnation i kommunens bevarandeprogram för kulturhistoriskt intressanta områden.

17) Sid 39-40 Vi förstår inte från vilket håll SEKTION A representerar. Men i samtliga illustrationer upplever vi att verkligheten förvanskas vad avser övre trädgräns. Trädgränsen är väsentligt lägre än vad illustrationerna från exploatören visar. Vi menar att det enda seriösa vore att presentera ett fotomontage ur verkligheten, med ett illustrerat hus i verklig miljö. Såsom är gjort på sidan 38. Med dagens teknik, kallad 'augmented reality', där virtuella inslag i befintlig miljö kan åskådliggöras på ett korrekt sätt

18) Sid 41: Dagens trafikflöde fungerar mycket illa och en fördjupad analys anser vi behöver göras. Korsning som framgår på sidan 42 borde kompletteras med efterföljande sväng, söder om korsningen. Många boende kan vittna om situationer där olyckorna varit nära. Här möts tung trafik, bussar, personbilar, motorcyklar, cyklar, mopeder, gående.

Fartdämpande åtgärder för cyklar och mopeder som kommer på cykelvägen österifrån ser vi som nödvändigt utifrån de hastigheter dessa fordon bevisligen kommer i.

I bilden på sidan 42 framgår att det skall byggas ett övergångsställe, samtidigt framgår det ur ref2 sid 97 citat *"Således kommer inget övergångsställe anordnas här"*. Vad gäller? Olyckligt med missvisand bilder/texter.

Vi menar att detta är en osedvanligt komplex mötespunkt mellan olika fordon och gående intill en stor skola. Här borde en simuleringsmodell i form av s.k. 'augmented reality' tas fram för att kunna uppleva korsningens problematik virtuellt.

19) Sid 42 Erforderlig parkering för både bil och cykel skall enligt detaljplanen anordnas för respektive fastighet.

Vi menar att antalet parkeringar för såväl bil som cykel är starkt underskattade. Givet närområdets avsaknad av barnomsorg, service, dagligvaruhandel, samt bristande allmänna kommunikationer är bilen nödvändig, vilket också fastslås i detaljplanen på sidan 74. Att antalet parkeringsplatser understiger en personbil per lägenhet respektive 3 cyklar per lägenhet kommer skapa betydande olägenhet i området. Området är inte att liknas vid en stadskärna med tillgång till service och dagligvaruinköp på gångavstånd!

Med 220 lägenheter anser vi att ett absolut minimum av parkeringsplatser är 220 och cykelparkeringar 660, om man skulle anta tre cyklar per lägenhet.

Planförslaget hänvisar till två separata Mobilitets- och parkeringsutredningar med förslag om 150 bilparkeringar inklusive gästparkering, samt 500 cykelparkeringar!

Således upplever vi att såväl bil- som cykel-parkering är starkt underdimensionerat, speciellt när kollektivtrafiken är så begränsat tillgänglig, se punkt 12 ovan, och inte förutsatts byggas ut (ref1 sid 43).

Vi anser således inte att mobilitetsbehoven är tillgodosedda i detaljplanen!

20) Sid 44, sid 48 4:e stycket Citat: *"detaljplan möjliggör inte för ytterligare för- och skolverksamhet", "mycket svårt att tillgodose en lämplig förskole gård inom planområdet på grund av utrymmesskäl", "Om man bosätter sig vid S:t Jörgen och önskar kommunal förskoleplats måste man vara beredd att ta sig en bit", "kan de boende inte förvänta sig en platsgaranti på den geografiskt närmast belägna förskolan eller grundskolan", "det saknas förskoleplatser", "... det inte*

finns tillräcklig yta för det inom planområdet”, ”underskott på förskoleplatser bedöms som en brist i området”

Vi menar att detaljplanen fastslår att grundläggande service som barnomsorg inte tillgodoses eller kommer kunna tillgodoses pga. platsbrist för utbyggnad. Vi menar att förutsättningar inte finns i området att tillföra för 220 nya familjer, när barnomsorg och grundskola inte kan tillgodoses. Detta försvåras ytterligare av de begränsade allmänna kommunikationerna samt de begränsade bil- och cykelparkeringarna.

21) Sid 47, tredje stycket Vi ser inte att ”Byggnadshöjderna har justerats ned utifrån de synpunkter som inkom på work-shopen” Någon sådan justering framgår inte heller ur ref2 sid 116.

22) Sid 48, andra stycket Vi anser inte att *”tillräckligt antal parkeringsplatser”* tillgodosetts i detaljplanen, givet avsaknaden av närhet till dagligvaruhandel och service i kombination med bristande allmänna kommunikationsmedel. Området är inte att liknas vid stadsmiljö! Även detaljplanen fastslår att bil är det mest praktiska färdmedlet för dagligvaruinköp se ref1 sid 74.

23) Sid 48, tredje stycket Vi förstår inte vad som avses med *”ökad blandning av funktioner”*, vad är ”funktioner”. Detta behöver tydliggöras.

24) Sid 48, 4:e stycket Citat: *”... och i parkmiljöerna finns till exempel stora gräsplaner för spontanidrott. I parkområdet finns även iordningsställd lekplats. Lekplatsen är tillgänglig, men tillhör dock skolan”*.

Dessa parkmiljöer är privatägda och underhålls samfällt med privata medel. Är det detaljplanens utgångspunkt att brist på öppna ytor för lek och rekreation i de tillkommande fastigheterna så förväntas privatägda tomter tillgodose dessa behov?

Vi menar att om behovet inte kan tillgodoses av de tillkommande fastigheterna så är förtätningen för hög och man får således minska nybyggnationen.

25) Sid 57, Dagsljus och skuggning Citat *”Sammanfattningsvis bedöms föreslagen bebyggelses påverkan på befintlig bebyggelse ur ett dagsljusperspektiv inte innebära en betydande olägenhet”*. Denna sammanfattning står i direkt strid med sidan 34 citat: *”En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret”*.

Vidare framgår under Skuggning sid 57 citat: *”Sammanfattningsvis bedöms den direkt omkringliggande bebyggelsen påverkas mest av förslaget”*, samt citat: *”den nya bebyggelsen inte försämrar situationen i någon större utsträckning”*

Varför skulle behovet av dagsljus vinter tid vara mindre angeläget för de redan befintliga byggnaderna och boende i området än vad det framgår vara för nytillkomna boende?

Vi menar att detaljplanens motsäger sig själv och att redan boende får ta betydande negativa psykosociala olägenheter pga. skuggning av den nya bebyggelsen. Att befintlig bebyggelse påverkas ges ur skuggutredningen. Här använder detaljplanen svepande begrepp som *”inte betydande olägenhet”* respektive *”inte större utsträckning”*. Detta finner vi boende som oacceptabelt.

26) Sid 67 Nollalternativ Vi menar att det inte finns förutsättningar att tillföra 220 nya bostäder i området. Det saknas grundläggande förutsättningar för ökad bebyggelse, vilket detaljplanen också redogör för:

- Det saknas dagligvaruhandel (SKA/BKA analys), vilket detaljplanen fastslår men utan lösning. Detaljplanen fastslår citat: *"... idag inte finns något intresse från marknadens sida att etablera sig på grund av ett för litet kundunderlag"*. Etablering av sådan anses inte möjlig pga. för litet underlag av sakkunniga.
- Det saknas barnomsorg i form av förskola och grundskola i området, vilket detaljplanen fastslår vara en stor brist. Utbyggnad av barnomsorg är inte heller möjlig enligt detaljplanen pga. platsbrist och för litet kundunderlag, citat: *"Staden gör bedömningen att tillkommande bostäder anses som ett för litet tillskott för att motivera en ny kommunal förskola i området"*
- Det saknas allmänna lekplatser och grönytor i närområdet. Den nya byggnationen löser inte detta pga. platsbrist. I ref1 sid 101 framgår citat: *"... saknar kommunen i nuläget rådighet att planera för exempelvis kommunala lekplatser här"*. Närmaste allmänna lekplats respektive grönyta ligger 1km bort. Här hänvisar anmärkningsvärt detaljplanen till befintliga men privata parker och lekplatser för spontan lek! Dessa har inte förutsättningar eller intresse av ytterligare 220 familjer.
- Allmänna kommunikationsmedel har vi påtalat i punkt 12 ovan är otillräckliga både vad avser destination som turtäthet, speciellt på helger.
- Cykelvägar har brister då de blandas med ordinarie trafik, se punkt 12 ovan.
- Den nya bebyggelsen blir ett ingrepp i bebyggelsen som inte utgår från befintlig bebyggelse såsom är utgångspunkten för ny bebyggelse inom detta kulturhistoriskt intressanta område. Kommunens bevarandeutredningar från 1999 och 2017 följs inte.

27) Sid 68 Citat *"Ökad befolkning i området i sig bedöms kunna bidra till trygghet genom ökad mänsklig närvaro"*. Det upplevs ingen otrygghet i området idag. Vi menar att otryggheten snarare kan öka när privatägda parker och lekplatser tas i anspråk av nya boende. När/om så sker kan befintliga lekplatser och parker inhägnas i s.k. "gated communities". Vi menar att det inte finns utrymme för lek och rekreation för ytterligare 220 familjer med ytterligare 900 (4pers per familj) personer på nuvarande ytor.

28) Sid 70 Naturmiljö Vi förstår inte hur detaljplanen kan komma till slutsatsen citat: *"... bedöms planen inte komma att påverka omkringliggande naturmiljö"*! Skulle 220 nya familjer med uppemot 900 personer (4pers per familj) inte påverka omkringliggande miljö. Dessa 220 bostäder är en fördubbling av dagens bostäder.

29) Sid 73, andra stycket Citat: *"Platsen bedöms tåla en byggnad med högre höjd, men höjden på huset har anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation"*.

Vi är mycket frågande till denna skrivning, slutsats och bedömning. Vad som vi upplever direkt felaktigt är att punkthusets höjd skall ha anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation. Detta felaktiga antagande visas med fotomontaget i ref1 sid 38, samt i bilaga. Olyckligt att illustrationsbilder, som är missvisande, är framtagna av entreprenörerna själva.

Bedömningen framstår som utan eftertanke.

Vi anser att punkthusets utseende och volym står i stark konflikt med utgångspunkterna för områdets nybyggnation, kommunens bevarandestatus. Hela detaljplanen påtalar den kulturhistoriskt värdefulla panncentralen. Ändå anser detaljplanen att precis invid denna särskilt utpekade kulturhistoriska byggnad så kan området ”tåla” att ett tretton våningar högt punkthus uppförs.

Vad är resonemanget bakom ”tåla”?

Vi hänvisar till kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) där följande anges citat:

”Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas.”

Planområdet är utpekade i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

På vilket sätt menar SBK att uppförandet av detta 13 vånings punkthus är varsamt och att områdets karaktärsdrag bibehålls?

Vi motsätter oss å det starkaste ett punkthus på denna plats.

30) Sid 74 Det påstås i ett flertal stycken att området har god tillgång till kollektivtrafik. Detta utan motivering. Vi menar att kommunikationerna är högst bristfälliga och möter inte behov för en typisk barnfamilj med dagis, arbete och dagligvaruinköp. Se även punkt 12 ovan.

Synpunkter på Samrådesredogörelse – Tematiska svar, ref 2

31) Sid 94 Vi anser inte att en genomsnittlig dygnstrafikmätning kan vara vägledande för trafik och framkomlighet. Vi menar att det saknas tidskorrelerade mätningar för trafikvolymen under morgon och kväll. Det är högst rimligt och anta att intensiteten finns under morgon och e.m./kväll i samband med hämtning/lämning och transport till och från arbete.

32) Sid 94 Att referera till en bedömd trafikvolym om 2500 fordonspassager per dygn menar vi blir missvisande då 90 % av all trafik in och ut ur området sker huvudsakligen morgon och kväll.

Betänker man fordon med lämning och hämtning till förskola och grundskola utgör de 4 passager per dag. Vi ser ett behov av att vidare undersöka antalet fordonspassager morgon och kväll.

Som fastighetsägare upplever vi inte att det inte går att öka trafikvolymerna. Notera att busslinje 44 stannar på Sankt Jörgens väg och stoppar all utgående trafik morgon och kväll i samband med rusningstrafik.

33) Sid 95: Det hänvisas till trafikmätningar från 2003 och 2015! Vi menar att dessa är alltför ålderstigna för att utgöra underlag för en detaljplan idag.

34) Sid 98, tredje stycket Vi delar inte detaljplanens slutsats att parkeringsbehovet är säkerställt för den tillkommande byggnationen, med motivering enligt punkt 19 ovan.

35) Sid 99 Vad är det för "mobilitetsåtgärder" som föreslagits för att minska efterfrågan på bilparkeringsplatser. I denna detaljplan framgår att byggherren har vidtagit mobilitetsåtgärder. Samtidigt som detaljplanen förutsätter att inga förändringar i kollektivtrafiken förutsätts. Vilka är dessa "mobilitetsåtgärder" och varför redovisas de inte?

36) Sid 101 "Föreslagna byggnaders volymer" Här hänvisar de tematiska svaren något vilseledande om att det inte går att jämföra byggnaders höjd pga. nya höjdsystem. Vi menar att de relativa höjderna mellan befintlig och ny bebyggelse inte ändrar sig för att man inför ett nytt höjdsystem!

37) Sid 102, andra stycket Vi menar att följande påstående i de tematiska svaren är felaktigt, citat: *"De föreslagna volymerna är i stort jämförbara i storlek med delar av den befintliga äldre eller senare tillkommen bebyggelse"*. Vi skulle gärna se ett exempel på befintligt byggnad som har samma fotavtryck som husen i den västra planbeskrivningen. Å andra sidan är det främst höjderna på de tillkommande byggnaderna vi vänder oss mot.

38) Sid 106, första stycket Citat *"... vill stadsbyggnadskontoret förtydliga att garagesockelns tak kommer att ligga i nivå med nuvarande markhöjd"*. Detta förtydligande stämmer inte med verkligheten, inte heller de felaktiga illustrationsskisserna från entreprenören på sidan 8 respektive 38 i ref1. I verkligheten ligger panncentralens gråa "sockel" i nivå med "lastkajen" och markhöjden ligger under "lastkaj-trappans" första trappsteg! Den korrekta marknivån framgår ur bilden på maskinbyggnaden, på sid 76 i ref.1. Att entreprenören i efterhand kört dit en massa "fyller" kan knappast utgöra korrekt ny markhöjd!

39) Sid 107, första stycket Citat *"Bedömningen är att befintlig miljön tål ny bebyggelse som är högre än befintlig bebyggelse"*.

Vi är mycket frågande till denna skrivning, slutsats och bedömning. Vad som vi upplever direkt felaktigt är att punkthusets höjd skall ha anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation. Detta felaktiga antagande visas med fotomontaget på sid 38. Olyckligt att illustrationsbilder, som är missvisande, är framtagna av entreprenörerna själva.

Bedömningen framstår som utan eftertanke.

Punkthusets utseende och volym står i stark konflikt med utgångspunkterna för områdets nybyggnation, kommunens bevarandestatus. Hela detaljplanen påtalar den kulturhistoriskt värdefulla panncentralen. Ändå anser detaljplanen att precis invid denna kulturhistoriska byggnad så kan området "tåla" att ett tretton våningar högt punkthus uppförs, vid sidan om "panncentralen".

Vad är resonemanget bakom "tåla"?

Vi hänvisar till kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) där följande anges citat:

"Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas."

Planområdet är utpekade i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

På vilket sätt menar SBK att uppförande av detta punkthus är varsamt?

Vi motsätter oss å det starkaste ett punkthus på denna plats.

40) Sid 107, fjärde stycket Citat: *"... har stadsbyggnadskontoret kunnat utesluta negativ dagsljuspåverkan från det föreslagna punkthuset även på övrig befintlig bostadsbebyggelse"*.

Detta påstående anser vi är direkt felaktigt, vilket framgår av de skuggbilder som återfinns i planbeskrivningen på sidorna 57-63. Inte minst villafastigheterna i nordvästra hörnet av Sankt Jörgens Allé påverkas bevisligen.

De temaiska svaren konstaterar att citat: *"Ett antal villor på Sankt Jörgens Allé påverkas något"*, vilket sen lämnas därhän. Vi boende ser vi det som anmärkningsvärt att SBK gör bedömningen att detta, citat: *"inte utgör någon betydande olägenhet"* för nuvarande bebyggelse? Samtidigt som SBK i ref1 sidan 34 skriver, citat: *"En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret"*. Varför skulle behovet av dagsljus vinter tid vara mindre angeläget för de redan befintliga byggnaderna och boende i området?

Vi menar att detaljplanens slutsats motsäger sig själv och att redan boende får ta betydande negativa psykosociala olägenheter pga. nya bebyggelsen. Att befintlig bebyggelse påverkas ges ur skuggutredningen enligt ovan. Här använder detaljplanen frekvent svepande formuleringar som *"inte betydande olägenhet"* respektive *"inte större utsträckning"*.

41) Sid 115, Illustrationsbilder Vi anser det högst tveksamt att i en detaljplan använda illustrationsbilder som är tillhandahållna av entreprenören. Flertalet, om inte alla, ger en missvisande bild. I varje fall kunde man förväntat sig att de var granskade av SBK mot verkligheten!

42) I Surte finns det ett liknande punkthus, men är 2 våningar lägre, d.v.s. 11 våningar mot det punkthus i detaljplanen om 13 våningar. Det finns ett antal bilder i bilagorna för att förstå vilket ingrepp ett sådant föreslaget punkthus kommer få i ett område som ingår i kommunens *bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse*.

Bilderna är tagna både från motorvägen (jämför Lillhagsvägen och Finlandsvägen) som intill byggnaden.

Alternativa förslag till detaljplan över planområdet:

Vi ger följande alternativt förslag till detaljplan för området:

a) Sänk höjden från 10 till 8/6 våningar på det trapatserade huset i västra planområdet, inte minst för att minska skuggning på intilliggande bostäder och få överensstämmelse med befintlig bebyggelse.

b) Ersätt de underdimensionerade garagen i markplan med bostäder med uteplatser, därmed kan innergården helt frigöras från fordonstrafik, samtidigt som totalt antal lägenheter kan ökas. Innergården kan då göras parkliknande för att ansluta till intilliggande parkmiljö.

Då möjliggörs också att innergården kan "svälja" mängden människor på ett bättre sätt.

c) På det östra planområdet byggs parkeringsgarage med kallförråd för de boende i västra planområdet. Parkeringsgaraget kan även tillhandahålla parkeringsplatser för kommande verksamhet i panncentralen. Närlivsbutik kan byggas som del av parkeringshuset eller i panncentralen. Vidare föreslår vi att kommunen bygger en allmän lekplats för såväl de boende i västra planområdet som befintliga närliggande bostäder. Idag saknas det en allmän lekplats i området.

Parkeringsgaragets höjd ska då inte överskrida panncentralen.

d) Öppna upp för personbilstrafik i en riktning, ut ur området, där det idag bara går buss44.

Ovan förslag menar vi beaktar den kulturhistoriskt intressanta miljön på ett mycket bättre sätt, samtidigt som SBK uppfyller uppdraget om husförtätning. Det föreslagna 13-vån höghuset uteblir emellertid.

Kommentar:

Samråds- och granskningstider/perioder sker året runt. Brevutskick och annonser görs för att uppmärksamma allmänheten när ett specifikt ärende ställs ut.

Synpunkter avseende att exploatörer har medverkat i att ta fram underlag till detaljplanen, bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkter avseende ”subjektiva formuleringar” bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkter avseende beaktande av kommunens bevarandeprogram och befintlig kulturmiljö bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Stadsbyggnadskontoret delar inte bedömningen om att området inte har förutsättningar för ytterligare bostäder. Synpunkten bemöts under flertalet tematiska svar i samrådsredogörelsen samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiska svar under rubrikerna *Trafik, Planuppdragets omfattning och avgränsning* och *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende skuggning och dagsljus bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkter avseende lekplats och rekreation för de nya boende bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt angående kommersiell service och barnomsorg bemöts i samrådsredogörelsen under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning* från sidan 100, samt i granskningsutlåtandet (denna handling) under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning* nedan.

Stadsbyggnadskontorets bemötande avseende begreppet ”mellanstaden” framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende beaktande av naturvärden och skyddade arter bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkten avseende beskrivning av befintlig bebyggelses våningshöjd samt fotavtryck bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende illustrationsbilders innehåll bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkt avseende social trygghet bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Förtydligande gällande SEKTION A framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkt avseende justering av byggnadshöjder efter dialog med boende framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Förtydligande gällande begreppet ”funktioner” framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Alternativa bebyggelseförslag bemöts i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* i granskningsutlåtandet (denna handling) nedan.

34. Boende på Sankt Jörgens Allé

Synpunkter:

Våra huvudsakliga synpunkter på detaljplanen är kring trafiksituationen och dess effekter på trafiksäkerhet som vi anser kommer uppstå.

Vi menar att komplexiteten i nuvarande trafiksituation är inte tillräckligt beskriven eller adresserad och kommer medföra framtida problem inom närområdet.

Vi anser att underdimensionering av antal tillkommande parkeringsplatser i förhållande till antal lägenheter i detaljplanen kommer leda till parkering på gator inom närområdet. Det finns idag inga alternativa uppmärkta parkeringsplatser inom närområdet.

Detta problem har vi redan sett genom åren, vid exempelvis skolavslutningar då fordon (som normalt endast hämtar/lämnar) parkeras på gator inom närområdet främst runt skolan och blockerar trafiken. Vid dessa tillfällen är det trångt med

köbildningar för persontrafik och mycket svårt eller omöjligt för tung trafik eller räddningsfordon att passera parkerade fordon.

Med ökat parkeringsbehov och ökat trafikflöde ser vi att dessa situationer kommer bli mer frekventa eller kanske norm. Det bör också beaktas att dessa, idag, fåtal problem-tillfällen (ex. skolavslutningar) riskerar att bli ohanterliga då nuvarande marginaler tas bort utan att ersättas i föreslagen detaljplan.

Med en sådan utveckling kommer trafiksäkerheten påverkas negativt med minskad framkomlighet, ökad komplexitet och minskad sikt. Inte bara vid skolan utan inom hela närområdet.

Vi menar att ytterligare underlag måste framställas för att styrka att underdimensionerade parkeringsmöjligheter inte skapar beskrivna negativa konsekvenser för trafikflöden och trafiksäkerhet.

Kompletterande synpunkter:

Vidare beskriver underlaget endast del av den S-kurva som leder trafik förbi skolan. Det måste tas hänsyn till att skolungdom korsar gatan vid flera ställen längs S-kurvan och runt skolan.

GC-banan har nedfart till gatan där cyklar, mopeder och el-scootrar korsar gatan med betydande hastigheter vilket redan är ett riskmoment.

Kommentar:

Det upplevda problemet med att skolan inte har tillräckligt med parkeringsplatser vid skolavslutningar är inte en fråga för aktuell detaljplanen att hantera. Event som förekommer en gång per år är generellt inte heller dimensionerande för gatuutformning. Synpunkter som i övrigt berör trafik, som parkering, trafikutredning med mera bemöts i samrådsredogörelsen under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Trafik* nedan.

35-36. Boende på Sankt Jörgens Allé

Vi bor i en av de 50 villa-fastigheter på Sankt Jörgens Allé, som det hänvisas till i planbeskrivningen. Anledningen till att vi valde att lämna stan och bosätta oss i detta underbara område var just känslan av park, och att detaljplanen inte främjade byggande av kolossala byggnader som kunde störa just den unika faktorn i området. Tyvärr gör det faktum att ni trots allt väljer att gå vidare med förslaget utan att lyssna på oss boende, att vi nu starkt överväger att flytta.



Dagens vy från vår framsida av huset



Fotomontage projekterad vy från vår framsida av huset



Dagens vy från vår soffa



Fotomontage projekterad vy från vår soffa

Vi är positiva till stadsutveckling och utbyggnad som sådan men anser att den behöver planeras väl och ta hänsyn till omgivningarnas förutsättningar för att det ska fungera väl. Då de bilder och förslag som ni har presenterat fortsatt inte upplevs överensstämma med verkligheten, hoppas vi att ni kan ta till er de synpunkter boende i området kommer in med och gör en mer verklighetsförankrad bedömning. Bland annat skulle jag uppskatta en förklaring på hur stort trädet på bilden nedan till höger uppskattas vara för att kunna ”gömma” ett helt 13-våningshus, och då detta inte är träd som finns idag hade det varit intressant att veta vilket tidsperspektiv som ni räknar med innan det når denna imponerande höjd.



Bild 3 från er hemsida för planerad bebyggelse



Bild 4 från er hemsida för planerad bebyggelse

Vår uppfattning är att när vi under samrådsmötet bad er och även fick bekräftat att ni skulle ta fram en mer verklighetstrogen bild, än den som ni tidigare har presenterat här nedan. Så är enda justeringen att ni har flyttat trädet framför huset istället för bakom som det tidigare var, och vi ifrågasätter fortfarande hur verklighetstroget detta är.



Våra synpunkter på förslaget avser fortfarande främst:

1. Höjden på höghuset vid panncentralen.
2. Säkerhetsrisker och miljöpåverkan av trafiksituationen i området, samt till området anslutande vägar (främst Lillhagsvägen och Skälltorpsvägen).

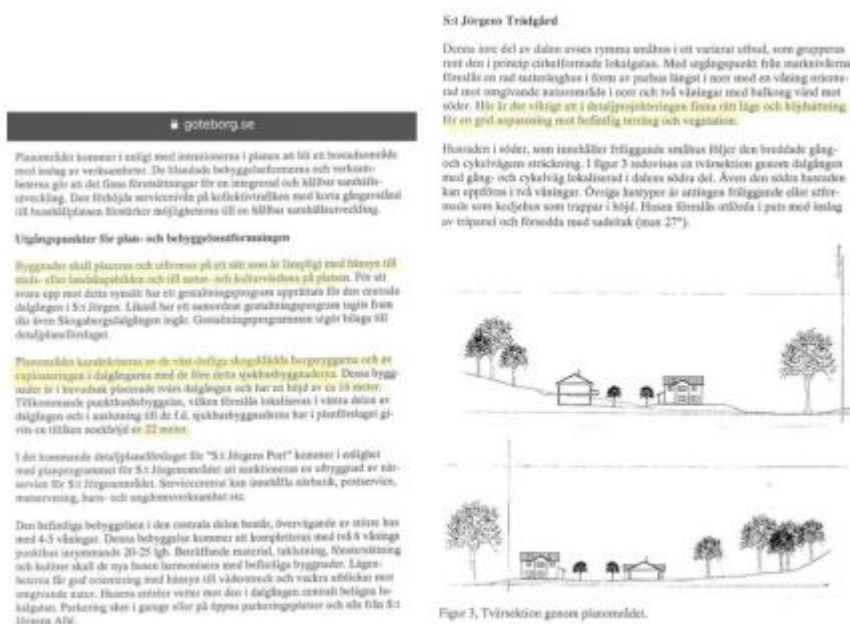
1. Höjden på höghuset vid panncentralen.

I gällande detaljplan är man föredömligt mycket noggrann med att integrera bebyggelse med områdets stads- och landskapsbild samtidigt som man tar hänsyn till natur- och kulturvärden på platsen.

Alla bostäder är placerade och utformade för att skapa en helhet av området som bevarar det. Man trycker på vikten av att i detaljprojekteringen finna rätt läge och höjdsättning för en god anpassning mot befintlig terräng och vegetation, något som man lyckats väldigt bra med och är av betydande roll för hur väl fungerande vårt område är i dess omgivning. Tex har punkthusen, utifrån sin markhöjdsplacering (betydligt lägre än panncentral och det tänkta höghusets placering) tydligt begränsats i nockhöjd för att harmonisera med de skogbeksädda

bergsryggar som karaktäriserar planområdet. (Se utdrag ur befintlig detaljplan i bild nedan).

Detta återkommer även om man ser i ett större perspektiv på närområdet. Med den som bakgrund går dagens förslag på höghus vid panncentralen helt emot alla värderingar och planering av stads- och landskapsbild som gäller idag och som värderas väldigt högt. Det är inte ett hus som sådant som går emot, det är specifikt höjden. Som byggare förstår vi att det är en ekonomisk fråga om att bygga för att få ekonomisk hållbarhet i projektet, och att antalet bostäder ökar med höjden på huset. Som politiker har vi även förståelse för att det ska uppnås mål om att utöka antalet bostäder med ett visst antal och att det kan vara kortsiktigt enkelt att godkänna ett sådant förslag. Men det kan inte vara skäl nog för att gå emot en stadsutveckling som hittills fungerat så väl. Det måste finnas andra sätt att hitta ekonomi i byggande och antal bostäder som överensstämmer med dagens planering och inte är höjdberoende.



Utöver det kommer huset, med sin höjd högt över trädlinjen, att både skugga och ändra ljudbild i området vilket givetvis har inverkan på boendekvaliteten för oss som bor här idag. Vår tomt blir i högsta grad påverkad om man tillåter en höjd över trädlinjen. Det låter säkert som bagateller för en utomstående, men våra hem och hus har stor inverkan på hur vi mår och fungerar. Något som vi förutsätter att politiker, stadsutvecklare och byggare förstår och tar hänsyn till i sina beslut.

Bilden nedan till vänster visar hur solen står på eftermiddagen under vinterhalvåret, från baksidan på vårt hus. Om vi räknar in bebyggelsen av det nya höghuset ser man tydligt att det kommer att innebära att vi har total skugga under hela eftermiddagen i den period på året då vi som mest behöver ljuset. Detta är extra kännbart för oss då vi arbetar hemifrån till stor del, och det fantastiska ljus

som vi får in i huset har visat på en stor skillnad i energinivåer under vinterhalvåret.



Då vi inte jobbar med att ta fram beräkningar m.m. så har vi inte gjort detta för vårt hus, men flera av våra grannar har räknat på hur detta kommer att påverka deras hus, en av beräkningarna ser ni nedan.

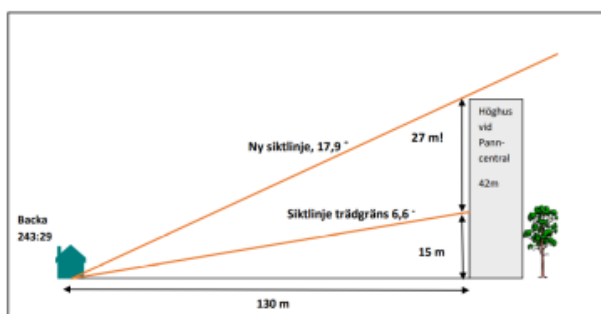


Bild - Siktlinje från Sankt Jörgens Allé 13 mot planerat höghus, sticker bedömt upp ca 27m över befintlig trädgräns (ca 15m)

Skuggsimulering

Vi önskar att ni gör en skuggsimulering under vinterhalvåret då det är väldigt stor skillnad på solen från december till mars, på bilden nedan ser ni hur långt solen når på vår altan på baksidan i mars. I december når solen inte alls in på altanen, och vi känner nu en oro att detta kommer innebära att vi är helt skuggade av det projekterade höghuset på eftermiddagarna under vintermånaderna. Just ljuset i vårt hus är ännu en anledning till att vi valde att flytta hit, och det kommer markant att försämra vår levnadsstandard om det nya bygget skuggar oss under de mörkaste månaderna.



Vi ser att höghuset intill panncentralen

- kommer skugga flertalet enfamiljshus på Sankt Jörgens Allé under vår och höst då huset kommer sticka upp långt över såväl befintlig trädlinje som siktlinje över befintligt flerfamiljshus på Sankt Jörgens Allé 3
- Vi finner att husets höjd och utseende väsentligt avviker från områdets detaljplan och områdets bevarandestatus.
- 12 våningar a' 3m + garage om 3m + tak med ventilation om 3m ger en uppskattad höjd på 42m. Dvs ca: 4ggr så högt som panncentralen.
- Sankt Jörgens Trädgård ligger idag vackert inbäddat mellan två längsgående trädbeklädda kullar. Speciellt vackert från Sankt Jörgens golfklubb. En skyskrapa som väsentligt sticker upp från trädnivån kommer enligt oss att förstöra områdets karaktär.

2. Säkerhetsrisker och miljöpåverkan av trafiksituationen i området, samt till området anslutande vägar (främst Lillhagsvägen och Skälltorpsvägen)

Trafiksituationen idag i vårt område är pressad och vägarna är alldeles för hårt belastade både vad gäller buller, trafiksituation nära skola Fenestra F-9 samt Fridaskolan, Hökälla våtmarkspark med ett av kommunens artrikaste områden för häckande fåglar och förekomsten av den sällsynta spetsnaten och jättestarren. Här i Sankt Jörgen upplever vi redan idag mornar och eftermiddagar med trafikrusning och köer på vägar som är för smala i bredd och med för små/skarpa korsningar.

Den mätning som gjordes anser vi inte visa på den verkliga situationen, då den genomfördes under en period när det var nedstängningar/hemmajobb/hemskolning under pandemin, vilket drastiskt minskade på trafiken under denna begränsade tid.



Trafiksituationen på Sankt Jörgen vid utfart mot Lillhagsvägen en typisk morgon i Mars 2021



När bokbussen står parkerad blockeras ena körfältet förbi skolan, vilket skapar dålig sikt och köer då man inte kan passera vid möte. Detsamma gäller för buss 44, som dessutom har sin hållplats i en kurva med skymd sikt. Båda dessa hållplatser är dessutom precis i anknäytning till skolan, vilket ökar riskerna ytterligare om vi dessutom skulle få betydligt mer trafik i området.

Det pågår dessutom redan idag nybebyggelse i närområdet som kommer att belasta trafik och miljö ytterligare.

Bland annat har vi fått information om att skolan skall byggas om och att de har en uppskattning på ca 20 bodar och lika många containrar under en period på 15 månader, detta kommer att anstränga trafiksituationen ytterligare.

En MKB och riskanalys för vart och ett av nybebyggelserna visar säkert på hanterbara värden och risker, men med ett större perspektiv bör dessa visa att situationen inte är hållbar för ett väl fungerande område. Det bör därför inte godkännas detaljplaner med exploatering innan vi är säkra på att trafiksituation och miljö inte blir negativt påverkade. Att chansa på trafiksäkerhet och miljö är ett högt och omotiverat pris att betala för att nå ett mål på antal bostäder och en vinst på ett bygge. Här ser vi ett beroende av en omfattande infrastrukturutveckling av

Trafikverket innan bebyggelse av nya bostäder för att få ett fungerande och säkert område.

I trafiksäkerheten och boendesituationen behöver även parkeringssituation inkluderas och den är under all kritik redan idag och blir inte bättre vid en stor ökning av boende i området. På redan smala vägar står det bilar parkerade längs områdets alla vägar.

Lite fakta och siffror om dagens trafiksituation i området. - Verkligt P-tal är idag långt över 1.0 - Det finns idag bara en smal väg för in- och utpassering i området - På denna enda in- och utfart samsas redan idag:

- Lastbilar med transporter till och från äldreboende, gruppboende, Fenestraskolan samt till och från boende
- Post- och renova-lastbilar
- Äldretransporter till och från befintligt äldre- och gruppboende
- Äldreboende promenerar och "rastas" i området
- Avlämning respektive upphämtning av förskole- och skolungdomar vid Fenestraskolan (årskurs F-9)
- Skolungdomar på cykel respektive gående till och från Fenestraskolan
- Områdets boende som skall in- och ut ur området med bilar, mopeder, cyklar
- Buss 44 som stannar på vägen vid hållplatserna "Sankt Jörgens Alle" respektive "Skogaberg" och stoppar upp all trafik ut ur området, tyvärr innebär detta stopp att stressade människor tar risker för att komma förbi
- Bokbussen som stannar utanför skolan i direkt anslutning till en mycket trafikerad korsning med skyddad sikt, tyvärr innebär även detta stopp att stressade människor tar risker för att komma förbi
- Eventuell fordonstrafik till och från en eventuell verksamhet i panncentralen tillkommer likaså (affär, galleri, etc)
- Vår bedömning är att utryckningsfordon redan idag skulle ha väsentliga svårigheter att ta sig in i området.

- De få gästparkeringar vi har inom Samfälligheten i Sankt Jörgens Trädgård skulle belastas ytterligare. Vi har och har haft problem med olovliga parkeringar där samfälligheten har fått tillämpa "Särskild handräckning" från Kronofogdemyndigheten för att omhänderta felparkerade bilar.

- Alltsedan senaste detaljplan för området upprättades har det tillkommit lägenheter i "slottet" i norra änden av Sankt Jörgens väg.

- Värt att notera är att den cykel- och gångväg som fanns söderut mellan järnväg och golfbana nu är stängd. Vi anser således att området Sankt Jörgen inte klarar mer trafik då köerna redan är långa och trafiksäkerheten runt en årskurs F-9 skola är under all kritik.

- Trafiksituationen med smala vägar och snäva svängar är under all kritik och klarar inte ett ökat trafikflöde om trafiksäkerhet ska upprätthållas (framförallt morgon och em). Redan idag innebär varje möte i varje kurva (och det finns många) att man måste gå ner till stillastående då vägen är för smal. Därför behöver man titta närmare på den i samband med förslagets ökning av antalet boende. Här behöver man ta höjd för servicefordon, transporter, leveranser etc, att det går busstrafik i området som inte har egna bussfickor utan stoppar upp trafik när de stannar vid hållplatserna, samt ta hänsyn till närheten till skola och skolorbarn.

- Parkering boende/besökare/arbetskraft/leveranser – i förslaget nämnde ni att det räknas med 0,6 bilar per hushåll. Det bör ökas. Det parkeras idag längs de smala gatorna. Området är centralt och nära kollektivtrafik men de flesta har 1-2 bilar, framförallt eftersom det inte ligger mataffär i området. Det behöver dessutom tas höjd för att de som arbetar, besöker, levererar varor, på tex äldreboende ska kunna parkera någonstans. Även besökare till den verksamhet som är tänkt att bedrivas i panncentralen behöver kunna parkera någonstans. Parkering längs befintliga gator är inte aktuellt då det inte finns utrymme till det.

Vi är helt beroende av att de som tar beslut sätter sig in i och förstår situationen och hur deras beslut påverkar väldigt många människors vardag, ett idag bevarat områdes miljö och säkerhet och förstår att de synpunkter som kommer in är vår verklighet varje dag. Det finns en tydlig detaljplaneprocess och som tidigare nämnt ska den vara demokratisk och vi håller tummar och tår för att det efterlevs och att vi blir hörda och tagna på allvar. Vi ser fram emot att gå vidare tillsammans för att nå en hållbar och bra lösning.

Återigen vill vi belysa att vi boende är helt beroende av att de som tar beslut sätter sig in i och förstår situationen och hur deras beslut påverkar väldigt många människors vardag, ett idag bevarat områdes miljö och säkerhet och förstår att de synpunkter som kommer in är vår verklighet varje dag. Vi är inte emot stadsutveckling och bebyggelse, men den måste ske på ett hållbart och säkert sätt som integrerar och fungerar med befintliga områden och vi är övertygade om att det går att hitta ett förslag som uppfyller detta.

Våra fortsatta synpunkter kommer främst från att ha tagit del av följande två handlingar:

Ref 1: Planbeskrivning – Granskningshandling juni 2022 med Dnr 05/8714

Ref 2: Samrådesredogörelse – Tematiska svar, med diarienummer 0587/14, daterat 2022-05-25

Innehåll:

- Sammanfattning
- Inledning
- Synpunkter på Planbeskrivning

- Synpunkter på Samrådesredogörelse – Tematiska svar
- Alternativa förslag till detaljplan över planområdet
- Bilaga med refererade foto och bilder med bilder

Sammanfattning:

Vi upplever att detaljplanen inte är objektivt utformad utan starkt vinklad till exploatörernas fördel, vilket vi kommer påvisa i detta dokument. Det finns bedömningar som bygger på andra bedömningar med helt eller delvis avsaknad av tekniskt underlag i form av ritningar och mätningar. Därtill finns det ett flertal slutsatser som inte är underbyggda utan bygger i flertalet fall på direkta felaktigheter. Bilder i detaljplanen står i flera fall i strid mot texten.

Detaljplanen medger att den innehåller **grova skisser** nämnda ”illustrationsbilder”. Dessvärre är dessa ”illustrationsbilder” tillhandhållna av exploatörerna som vi menar är starkt missvisande då de ritats på ett sätt som ”lurar ögat”. Vi menar vidare att en detaljplan bör innehålla detaljerade ritningar över områdets utformningsförslag och inte baseras på subjektiva grova skisser från exploatörerna. Detaljplanen är fylld av subjektiva formuleringar såsom ”kan komma att se ut som”, ”skulle kunna”, ”är tänkt att”, ”exploatörens ambition är att”, ”inte bedöms utgöra betydande olägenhet för boende”, etc., etc.

Vi menar att detaljplanen grovt strider mot ’kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse’ från 1999 respektive 2017, vari det framgår att **ändringar och tillägg i sådan bebyggelse skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas**. Detaljplanen gör bedömningen att denna kulturhistoriska bebyggelse ”tål” att ett 13-vånings punkthus uppförs alldeles invid en särskilt utpekad och värdefull kulturhistorisk byggnad i form av panncentral. Vi menar att det inte kan finnas tydligare direktiv och riktlinjer mot att uppföra ett sådant punkthus. I så fall bör kommunen först ta fram ett nytt bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse.

För oss som fastighetsägare är det uppenbart att området inte har förutsättningar för ytterligare 220 lägenheter/familjer vad avser parkering, trafikkapacitet, service, barn och skolomsorg, rekreation, lekplatser, grönområde, allmänna kommunikationer, cykelvägar, mobilitet etc. Aspekter som detaljplanen påtalar är konstaterade brister i området och inte heller redovisar lösning för. Tvärtom fastslås att kommunen inte har eller kommer att ha möjligheter att bygga/bygga ut lekplatser, barnomsorg, m.m. pga. platsbrist.

Vidare fastslås i detaljplanen att befintliga fastigheter och boende får en negativ psykosocial olägenhet som följd av skuggning av nya byggnader under vintertid. En olägenhet som detaljplanen lämnar med kommentaren med ”bedöms inte utgöra betydande olägenhet” för de idag boende i området. Något vi boende anser vara oacceptabelt.

Som alternativ till dessa grova vilseledande skisser borde det rimligen upprättas en digital modell där nybyggnation blandas in i befintlig byggnation, genom s.k. ”Augmented Reality”. I en sådan digital modell kan man virtuellt vandra runt i området och betrakta nybyggnationen i den befintliga byggnationen.

Vår slutsats är att stadsbyggnadskontoret misslyckats i sitt uppdrag från byggnadsnämnden, att utifrån översiktsplanens intentioner och platsspecifika förutsättningar ”pröva markens lämplighet för nya bostäder”. Det är vår uppfattning att detaljplanen behöver skickas tillbaka i sin helhet för omfattande objektiv omarbetning där bedömningar, grova skisser och dåligt underbyggt tyckande ersätts med fakta och mätningar. Vidare behöver kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse beaktas och respekteras.

Inledning:

I kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) anges citat:

”Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas.”

Planområdet är utpekade i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

Vidare framgår ur ref.1, sid 10 citat: *”... planområdet beläget i kulturhistoriskt intressant miljö ... anpassa tillkommande bebyggelse till detta sammanhang.”*

Vidare framgår det ur ref 1, sid 22 rörande de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna citat: *”Detta ger upplevelsen av en slank, låg och jämn byggnad från Sankt Jörgens Väg”*

Vidare framgår det ur ref 1 sid 24 citat: *”Områdets bebyggelsestruktur präglas av tiden som sjukhusområde...”*

Vidare framgår ur ref1, sid 33 citat: *”Utgångspunkten för gestaltningen är befintliga byggnader i S:t Jörgen-området med sin funktionalistiska arkitektur, med enkla geometriska former och inslag av institutionsmiljö, ...”*

Vi menar att det är med dessa utgångspunkter som en detaljplan bör upprättas, inte med utgångspunkten av bi-satsen, citat: *”Projektets syfte är också att bidra till minskad bostadsbrist och möjliggöra för bostäder...”* (ref 1, sid 10).

Synpunkter på Planbeskrivning (ref 1)

1) Sid 7, 3:e stycket: Vi menar att innergården, med fordonstrafik, är olämplig och otillräcklig för lekplats + plats för rekreation + samvaro i parkmiljö för 150 familjer, d.v.s. uppemot 600 personer. Hur många kvadratmeter rekreationsyta blir det per person? Analys och rimlighetsbedömning saknas.

2) Sid 7, 5:e stycket: Formuleringen ”11 våningar högt plus indragen takvåning och garage” är vilseledande!! Sanningen är att det är 13 våningar högt, varav en våning är garage!

3) Sid 9, ”Övervägande och konsekvenser” 2:a stycket: Vi konstaterar att detaljplanen inte ger en lösning till hur 220 familjer skall erbjudas barnomsorg. Istället hänvisas det lite oprecist till *”det lite större geografiska området”*. Kommunen äger ingen mark i närområdet och förutsättningar för utbyggnad föreligger således inte heller, vilket framgår ur detaljplanen.

4) Sid 11, ”Planförhållande och tidigare ställningstagande” stycke 2: Planbeskrivningen refererar kontinuerligt till att området är ”stadsmiljö” vad avser trafik, kommunikation m.m. I andra delar av detaljplanen används de lite oprecisa ”mellanstaden”. Vi anser att området närmast skall liknas vid lantlig miljö, med flera km till närmaste service och dagligvaruhandel. Vidare gränsar S:t Jörgen till betesmark för får och kor. Är det sådan miljö som avses med ”mellanstaden”?

5) Sid 14, Planbeskrivningen konstaterar att det finns ”grova hålträd” som är ”särskilt skyddsvärda”, men något beaktande av detta ser vi inte i planbeskrivningen.

6) Sid 15, första stycket Planbeskrivningen konstaterar att *”östra delen av det inventerade området bedöms ha mycket goda förutsättningar för att bli mycket lämplig miljö för mindre hackspett”*, en art som idag är utrotningshotad. Vi har själva återkommande häckande hackspettfamiljer i vår nära omgivning under vår, vinter och höst. Förutom hackspettfamiljerna har vi Rödhake, Stjärtmes, Stenknäck, Grönfink, Gulsparv, Entita, Blåmes, Talgoxe, Steglits, Bofink, Sparvhök m.fl. i vår närhet. Vi ser inte att planbeskrivningen beaktar dessa fåglars förutsättning och boendemiljö!

7) Sid 15 andra stycket Planbeskrivning konstaterar att signalarten ”rutkremla” påträffats inom fastigheten 210:7, vilket signalerar om höga naturvärden. Vi ser inte att detta beaktas i planbeskrivningen.

8) Sid 24, första stycket: Det hänvisas till befintliga 8-våningshus i planområdet. Det finns **inga 8** våningshus i planområdet. Det är i övervägande 3-4 våningars byggnader, med Sankt Jörgens väg 1 och 3 som har 7 våningar. Emellertid ligger dessa byggnader 2 våningar lägre än markplan för det planerade 13- våningshuset!

9) Sid 24, tredje stycket: Här hänvisar detaljplanen till angränsande villaområde med tillgängliga ytor för spontan lek! Detta är privat mark, ägd av fastighetsägarna i villaområdet och sköts som samfällighet. Att området är samfällid, innebär inte att det är allmän yta! Samma sak gäller den refererade

”parken”, den är också samfällad och privatägd genom Sankt Jörgens Port vägsamfällighet. Är det Stadsbyggnadskontorets uppfattning att bristerna i detaljplanen vad avser ytor för lekplats, lek och rekreation, skall kompenseras av de närliggande privatägda fastigheternas grönytor och lekplatser? Vi är mycket frågande till detta.

10) Sid 24, stycke 5: Återigen hänvisas till stora gräsytor och lekplats som ägs samfällt, d.v.s. privatägt. Är det Stadsbyggnadskontorets uppfattning att bristerna i detaljplanen vad avser ytor för lek, lekplatser och rekreation, förväntas tillhandahållas av de närliggande privatägda fastigheternas grönytor och lekplatser?

11) Sid 25, första stycket: Det saknas underlag i detaljplanen hur tillräcklig parkering skall tillgodoses, givet områdets brist på service och dagligvaruhandel i kombination med bristande kommunikationer.

12) Sid 25-26 Som detaljplanen konstaterar citat: ”saknas det kommersiell service och de boende kommer därför att behöva lämna området för exempelvis dagligvaruinköp”. Detaljplanen ger således ingen lösning på dagligvaruinköp. Vi anser inte att det finns hållbara förutsättningar för att med kollektivtrafik, cykel eller gång möjliggöra dagligvaruinköp pga. restid.

Kollektivtrafik:

Planförslaget bedömer att citat *”området bedöms ha god tillgänglighet till kollektivtrafik”*, med hänvisning till buss 44 och buss 42. Vi delar inte denna uppfattning och förstår inte hur man kommit till denna slutsats. Busslinje 44 trafikerar Sankt Jörgen – Tuve torg med enbart 7 turer per dag och enbart under vardagar, där senaste avgår 18.10. Inga turer alls på lördagar eller söndagar! Se turlista i bilaga. Den enda rimliga blir busslinje 42 från Lillhagens Station till Hjalmar Brantingsplatsen, med byte för vidare transport till Selma, Tuve eller Brunnsparken. Vi menar att denna buss 42 med byte till annan buss inte kan anses möjliggöra dagligvaruinköp såsom kylvaror. Trots ovan brist i de allmänna kommunikationerna fastslår detaljplanen citat: *”Planen förutsätter ingen utbyggd kollektivtrafik varken i den fysiska miljön eller turtäthet”* (ref1 sid 43)

Cykel som färdmedel:

Detaljplanen bedömer att samtliga cykelvägar i området anses hålla en god standard!

Vi menar att cykelvägen till Selma Lagerlöfs torg upplevs otrygg under mörker då cykelvägens går i eller invid skog med belysning som mer eller mindre alltid är helt eller delvis ur funktion.

Cykelvägen till Tuve torg är högst tveksam med tanke på järnvägsövergången där det så sent som 2021 inträffade en olycka mellan tåg och buss.

Cykelvägen söderut går, som också detaljplanen fastslår, delvis i blandad trafik. Här hänvisar detaljplanen till trafikkontoret med ett beklagande över att den

privata cykelvägen mellan järnväg och golfbana stängts. Cykelväg norrut mot Skogome skolan är emellertid fullgod.

Av ovan nämnda anledningar använder alla boende i området bil för dagligvaruinköp, vilket också detaljplanen anger som mest praktiskt transportmedel för dagligvaruinköp, ref1 sid 77 citat: *"Inom närområdet saknas dock exempelvis kommersiell service för dagligvaruinköp, vilket kan leda till att de boende av praktiska skäl väljer att transportera sig med bil"*.

13) Sidan 27, första stycket lekplats Detaljplanen konstaterar att det inte finns någon större lekplats på allmän plats. Detaljplanen refererar till privata lekplatser i närheten som sköts av respektive fastighetsägare. Vi förstår inte vad detaljplanen avser med en sådan formulering? Förväntas de befintliga privata lekplatserna göras tillgängliga för utomstående? Detta görs redan idag till viss omfattning för skolan och närliggande fastigheters boende, men lekplatserna är inte i närheten av att vara dimensionerade för ytterligare 220 familjer, med uppemot 900 personer!

Vidare hänvisas till närmaste allmänna lekplats "Skogsdungen" 750m öster om planområdet. Men detta är en mycket liten lekplats som inte heller möter ett behov av 220 familjer.

Därtill hänvisas till grönytor på "Backavallen", 1 km öster om planområdet.

Vidare hänvisas till den samfälliga (privatägda) parken nedanför skolan för rekreation.

Vi som fastighetsägare oroas över den förväntade invasion av 220 familjer med barn i vår begränsade park och lekplats!

Det kan inte anses rimligt att privata fastigheter skall tillgodose behovet av lek och rekreation pga. att kommunen förtätar byggnation på sådant sätt att det inte ges utrymme för lek och rekreation på planerat område! Vi menar att en detaljplan måste ge praktisk lösning på detta.

14) Sid 33, stycke3: Det framgår ur texten att utgångspunkten för gestaltningen är befintliga byggnader. Vi menar att ett 10-våningshus i det västra planområdet samt ett 13-våningshus i det östra planområdet inte uppfyller dessa utgångspunkter för gestaltning.

15) Sid 34, stycke 1: I planbeskrivningen fastslås citat: *"En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret"* Vi anser inte att planbeskrivningen beaktar de befintliga byggnaders påverkan av skuggning under vinterhalvåret, trots att denna skuggning tydligt framgår i underlag tillhandahållna av entreprenörerna. -Det framgår senare i detaljplanen att de föreslagna byggnaders höjd medför påtaglig skuggning av befintliga byggnader under vinterhalvåret. Detta motiveras med 'inte betydande olägenhet' för boende respektive skolelever! Skall inte en detaljplan även ombesörja välbefinnandet hos redan boende i området? -I bilderna på sid 34-36 kan vi inte förstå hur dessa

begränsade ytor för utevistelse skall räcka för 150 familjer, d.v.s. upp till 600 personer. Ytor som dessutom delas med fordonstrafik. Var förväntas utevistelsen ske? Finns det inga kommunala riktlinjer för storlek på ytor för utevistelse?

16) Sid 35 Vi anser att illustrationsbilderna över punkthuset är starkt vilseledande. Beklagligt att det i en detaljplan kan accepteras illustrationsbilder från exploatören. Objektivitet saknas således i detaljplanen. Exempelvis så finns det inga björkar med en höjd av 13 våningar. Vidare ger bilderna intrycket av att punkthusets höjd ligger i trädgränsens horisont, vilket vi påvisat tidigare är felaktigt, se bilaga med fotomontage. Likaså luras man och tro att huskroppen på Sankt Jörgens Allé 1 är lika hög som punkthuset, också en anomali. Huskroppen på Sankt Jörgens Alle 1 når upp till vån 5 på punkthuset. Trädgränsen når upp till våning 6 på punkthuset. Därmed kommer 7 våningar att sticka upp över trädgränsen. Se bilaga.

Felaktigheterna i dessa illustrationsbilder åskådliggörs genom fotot i ref1 sid 38, där halva punkthuset sticker upp ovan trädgränsen!

Vi menar att detta punkthus inte uppfyller utgångspunkterna som getts för ny byggnation i S:t Jörgens område. Inte heller uppfylls kravet på varsam nybyggnation i kommunens bevarandeprogram för kulturhistoriskt intressanta områden.

17) Sid 39-40 Vi förstår inte från vilket håll SEKTION A representerar. Men i samtliga illustrationer upplever vi att verkligheten förvanskas vad avser övre trädgräns. Trädgränsen är väsentligt lägre än vad illustrationerna från exploatören visar. Vi menar att det enda seriösa vore att presentera ett fotomontage ur verkligheten, med ett illustrerat hus i verklig miljö. Såsom är gjort på sidan 38. Med dagens teknik, kallad 'augmented reality, där virtuella inslag i befintlig miljö kan åskådliggöras på ett korrekt sätt.

18) Sid 41: Dagens trafikflöde fungerar mycket illa och en fördjupad analys anser vi behöver göras. Korsning som framgår på sidan 42 borde kompletteras med efterföljande sväng, söder om korsningen. Många boende kan vittna om situationer där olyckorna varit nära.

Här möts tung trafik, bussar, personbilar, motorcyklar, cyklar, mopeder, gående. Fartdämpande åtgärder för cyklar och mopeder som kommer på cykelvägen österifrån ser vi som nödvändigt utifrån de hastigheter dessa fordon bevisligen kommer i. Det finns redan idag ett antal farthinder i området, tyvärr verkar dessa inte ha önskad effekt.

I bilden på sidan 42 framgår att det skall byggas ett övergångsställe, samtidigt framgår det ur ref2 sid 97 citat "*Således kommer inget övergångsställe anordnas här*". Vad gäller? Olyckligt med missvisande bilder/texter.

Vi menar att detta är en osedvanligt komplex mötespunkt mellan olika fordon och gående intill en stor skola. Här borde en simuleringsmodell i form av s.k.

'augmented reality' tas fram för att kunna uppleva korsningens problematik virtuellt.

19) Sid 42 Erforderlig parkering för både bil och cykel skall enligt detaljplanen anordnas för respektive fastighet.

Vi menar att antalet parkeringar för såväl bil som cykel är starkt underskattade. Givet närområdets avsaknad av barnomsorg, service, dagligvaruhandel, samt bristande allmänna kommunikationer är bilen nödvändig, vilket också fastslås i detaljplanen på sidan 74. Att antalet parkeringsplatser understiger en personbil per lägenhet respektive 3 cyklar per lägenhet kommer skapa betydande olägenhet i området. Området är inte att liknas vid en stadskärna med tillgång till service och dagligvaruinköp på gångavstånd!

Med 220 lägenheter anser vi att ett absolut minimum av parkeringsplatser är 220 och cykelparkeringar 660, om man skulle anta tre cyklar per lägenhet. Planförslaget hänvisar till två separata Mobilitets- och parkeringsutredningar med förslag om 150 bilparkeringar inklusive gästparkering, samt 500 cykelparkeringar!

Således upplever vi att såväl bil- som cykel-parkering är starkt underdimensionerat, speciellt när kollektivtrafiken är så begränsat tillgänglig, se punkt 12 ovan, och inte förutsätts byggas ut (ref1 sid 43).

Vi anser således inte att mobilitetsbehoven är tillgodosedda i detaljplanen!

20) Sid 44, sid 48 4:e stycket Citat: *"detaljplan möjliggör inte för ytterligare för- och skolverksamhet", "mycket svårt att tillgodose en lämplig förskolegård inom planområdet på grund av utrymmesskäl", "Om man bosätter sig vid S:t Jörgen och önskar kommunal förskoleplats måste man vara beredd att ta sig en bit", "kan de boende inte förvänta sig en platsgaranti på den geografiskt närmast belägna förskolan eller grundskolan", "det saknas förskoleplatser", "... det inte finns tillräcklig yta för det inom planområdet", "underskott på förskoleplatser bedöms som en brist i området"*

Vi menar att detaljplanen fastslår att grundläggande service som barnomsorg inte tillgodoses eller kommer kunna tillgodoses pga. platsbrist för utbyggnad. Vi menar att förutsättningar inte finns i området att tillföra för 220 nya familjer, när barnomsorg och grundskola inte kan tillgodoses. Detta försvåras ytterligare av de begränsade allmänna kommunikationerna samt de begränsade bil- och cykelparkeringarna.

21) Sid 47, tredje stycket Vi ser inte att *"Byggnadshöjderna har justerats ned utifrån de synpunkter som inkom på work-shopen"* Någon sådan justering framgår inte heller ur ref2 sid 116.

22) Sid 48, andra stycket Vi anser inte att *"tillräckligt antal parkeringsplatser"* tillgodosetts i detaljplanen, givet avsaknaden av närhet till dagligvaruhandel och service i kombination med bristande allmänna kommunikationsmedel. Området är

inte att liknas vid stadsmiljö! Även detaljplanen fastslår att bil är det mest praktiska färdmedlet för dagligvaruinköp se ref1 sid 74.

23) Sid 48, tredje stycket Vi förstår inte vad som avses med *"ökad blandning av funktioner"*, vad är *"funktioner"*. Detta behöver tydliggöras.

24) Sid 48, 4:e stycket Citat: *"... och i parkmiljöerna finns till exempel stora gräsplaner för spontanidrott. I parkområdet finns även iordningsställd lekplats. Lekplatsen är tillgänglig, men tillhör dock skolan"*. Dessa parkmiljöer är privatägda och underhålls samfällt med privata medel. Är det detaljplanens utgångspunkt att brist på öppna ytor för lek och rekreation i de tillkommande fastigheterna så förväntas privatägda tomter tillgodose dessa behov?

Vi menar att om behovet inte kan tillgodoses av de tillkommande fastigheterna så är förtätningen för hög och man får således minska nybyggnationen.

25) Sid 57, Dagsljus och skuggning Citat *"Sammanfattningsvis bedöms föreslagen bebyggelses påverkan på befintlig bebyggelse ur ett dagsljusperspektiv inte innebära en betydande olägenhet"*. Denna sammanfattning står i direkt strid med sidan 34 citat: *"En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret"*.

Vidare framgår under Skuggning sid 57 citat: *"Sammanfattningsvis bedöms den direkt omkringsliggande bebyggelsen påverkas mest av förslaget"*, samt citat: *"den nya bebyggelsen inte försämrar situationen i någon större utsträckning"*.

Varför skulle behovet av dagsljus vintertid vara mindre angeläget för de redan befintliga byggnaderna och boende i området än vad det framgår vara för nytillkomna boende?

Vi menar att detaljplanens motsäger sig själv och att redan boende får ta betydande negativa psykosociala olägenheter pga. skuggning av den nya bebyggelsen. Att befintlig bebyggelse påverkas ges ur skuggutredningen. Här använder detaljplanen svepande begrepp som *"inte betydande olägenhet"* respektive *"inte större utsträckning"*. Detta finner vi boende som oacceptabelt.

26) Sid 67 Nollalternativ Vi menar att det inte finns förutsättningar att tillföra 220 nya bostäder i området. Det saknas grundläggande förutsättningar för ökad bebyggelse, vilket detaljplanen också redogör för:

- Det saknas dagligvaruhandel (SKA/BKA analys), vilket detaljplanen fastslår men utan lösning. Detaljplanen fastslår citat: *"... idag inte finns något intresse från marknadens sida att etablera sig på grund av ett för litet kundunderlag"*. Etablering av sådan anses inte möjlig pga. för litet underlag av sakkunniga.

- Det saknas barnomsorg i form av förskola och grundskola i området, vilket detaljplanen fastslår vara en stor brist. Utbyggnad av barnomsorg är inte heller möjlig enligt detaljplanen pga. platsbrist och för litet kundunderlag, citat: *"Staden gör*

bedömningen att tillkommande bostäder anses som ett för litet tillskott för att motivera en ny kommunal förskola i området”

- Det saknas allmänna lekplatser och grönytor i närområdet. Den nya byggnationen löser inte detta pga. platsbrist. I ref1 sid 101 framgår citat: ”... saknar kommunen i nuläget rådighet att planera för exempelvis kommunala lekplatser här”. Närmaste allmänna lekplats respektive grönyta ligger 1km bort. Här hänvisar anmärkningsvärt detaljplanen till befintliga men privata parker och lekplatser för spontan lek! Dessa har inte förutsättningar eller intresse av ytterligare 220 familjer.
- Allmänna kommunikationsmedel, som vi har påtalat i punkt 12 ovan, är otillräckliga både vad avser destination som turtäthet, speciellt på helger.
- Cykelvägar har brister då de blandas med ordinarie trafik, se punkt 12 ovan.
- Den nya bebyggelsen blir ett ingrepp i bebyggelsen som inte utgår från befintlig bebyggelse såsom är utgångspunkten för ny bebyggelse inom detta kulturhistoriskt intressanta område. Kommunens bevarandeutredningar från 1999 och 2017 följs inte.

27) Sid 68 Citat *”Ökad befolkning i området i sig bedöms kunna bidra till trygghet genom ökad mänsklig närvaro”*. Det upplevs ingen otrygghet i området idag. Vi menar att otryggheten snarare kan öka när privatägda parker och lekplatser tas i anspråk av nya boende. När/om så sker kan befintliga lekplatser och parker inhägnas i s.k. ”gated communities”. Vi menar att det inte finns utrymme för lek och rekreation för ytterligare 220 familjer med ytterligare 900 (4pers per familj) personer på nuvarande ytor.

28) Sid 70 Naturmiljö Vi förstår inte hur detaljplanen kan komma till slutsatsen citat: *”... bedöms planen inte komma att påverka omkringliggande naturmiljö”*! Skulle 220 nya familjer med uppemot 900 personer (4pers per familj) inte påverka omkringliggande miljö. Dessa 220 bostäder är en fördubbling av dagens bostäder.

29) Sid 73, andra stycket Citat: *”Platsen bedöms tåla en byggnad med högre höjd, men höjden på huset har anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation”*.

Vi är mycket frågande till denna skrivning, slutsats och bedömning. Vad som vi upplever direkt felaktigt är att punkthusets höjd skall ha anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation. Detta felaktiga antagande visas med fotomontaget i ref1 sid 38, samt i bilaga. Olyckligt att illustrationsbilder, som är missvisande, är framtagna av entreprenörerna själva.

Bedömningen framstår som utan eftertanke.

Vi anser att punkthusets utseende och volym står i stark konflikt med utgångspunkterna för områdets nybyggnation, kommunens bevarandestatus. Hela detaljplanen påtar sig den kulturhistoriskt värdefulla panncentralen. Ändå anser

detaljplanen att precis invid denna särskilt utpekade kulturhistoriska byggnad så kan området ”tåla” att ett tretton våningar högt punkthus uppförs.

Vad är resonemanget bakom ”tåla”?

Vi hänvisar till kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) där följande anges citat:

”Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas.”

Planområdet är utpekade i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

På vilket sätt menar SBK att uppförandet av detta 13 vånings punkthus är varsamt och att områdets karaktärsdrag bibehålls?

Vi motsätter oss å det starkaste ett punkthus på denna plats.

30) Sid 74 Det påstås i ett flertal stycken att området har god tillgång till kollektivtrafik. Detta utan motivering. Vi menar att kommunikationerna är högst bristfälliga och möter inte behov för en typisk barnfamilj med dagis, arbete och dagligvaruinköp. Se även punkt 12 ovan.

Synpunkter på Samrådesredogörelse – Tematiska svar, ref 2

31) Sid 94 Vi anser inte att en genomsnittlig dygnstrafikmätning kan vara vägledande för trafik och framkomlighet. Vi menar att det saknas tidsskorrelerade mätningar för trafikvolymen under morgon och kväll. Det är högst rimligt att anta att intensiteten finns under morgon och e.m./kväll i samband med hämtning/lämning och transport till och från arbete.

32) Sid 94 Att referera till en bedömd trafikvolym om 2500 fordonspassager per dygn menar vi blir missvisande då 90 % av all trafik in och ut ur området sker huvudsakligen morgon och kväll.

Betänker man fordon med lämning och hämtning till förskola och grundskola utgör de 4 passager per dag. Vi ser ett behov av att vidare undersöka antalet fordonspassager morgon och kväll.

Som fastighetsägare upplever vi inte att det inte går att öka trafikvolymerna. Notera att busslinje 44 stannar på Sankt Jörgens väg och stoppar all utgående trafik morgon och kväll i samband med rusningstrafik.

33) Sid 95: Det hänvisas till trafikmätningar från 2003 och 2015! Vi menar att dessa är alltför ålderstigna för att utgöra underlag för en detaljplan idag.

34) Sid 98, tredje stycket Vi delar inte detaljplanens slutsats att parkeringsbehovet är säkerställt för den tillkommande byggnationen, med motivering enligt punkt 19 ovan.

35) Sid 99 Vad är det för ”mobilitetsåtgärder” som föreslagits för att minska efterfrågan på bilparkeringsplatser. I denna detaljplan framgår att byggherren har vidtagit mobilitetsåtgärder. Samtidigt som detaljplanen förutsätter att inga förändringar i kollektivtrafiken förutsätts. Vilka är dessa ”mobilitetsåtgärder” och varför redovisas inte de?

36) Sid 101 ”Föreslagna byggnaders volymer” Här hänvisar de tematiska svaren något vilseledande om att det inte går att jämföra byggnaders höjd pga. nya höjdsystem. Vi menar att de relativa höjderna mellan befintlig och ny bebyggelse inte ändrar sig för att man inför ett nytt höjdsystem!

37) Sid 102, andra stycket Vi menar att följande påstående i de tematiska svaren är felaktigt, citat: *”De föreslagna volymerna är i stort jämförbara i storlek med delar av den befintliga äldre eller senare tillkommen bebyggelse”*. Vi skulle gärna se ett exempel på befintlig byggnad som har samma fotavtryck som husen i den västra planbeskrivningen. Å andra sidan är det främst höjderna på de tillkommande byggnaderna vi vänder oss mot.

38) Sid 106, första stycket Citat *”... vill stadsbyggnadskontoret förtydliga att garagesockelns tak kommer att ligga i nivå med nuvarande markhöjd”*. Detta förtydligande stämmer inte med verkligheten, inte heller de felaktiga illustrationsskisserna från entreprenören på sidan 8 respektive 38 i ref1. I verkligheten ligger panncentralens gråa ”sockel” i nivå med ”lastkajen” och markhöjden ligger under ”lastkaj-trappans” första trappsteg! Den korrekta marknivån framgår ur bilden på maskinbyggnaden, på sid 76 i ref.1. Att entreprenören i efterhand kört dit en massa ”fylle” kan knappast utgöra korrekt ny markhöjd!

39) Sid 107, första stycket Citat *”Bedömningen är att befintlig miljön tål ny bebyggelse som är högre än befintlig bebyggelse”*.

Vi är mycket frågande till denna skrivning, slutsats och bedömning. Vad som vi upplever direkt felaktigt är att punkthusets höjd skall ha anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation. Detta felaktiga antagande visas med fotomontaget på sid 38. Olyckligt att illustrationsbilder, som är missvisande, är framtagna av entreprenörerna själva.

Bedömningen framstår som utan eftertanke.

Punkthusets utseende och volym står i stark konflikt med utgångspunkterna för områdets nybyggnation, kommunens bevarandestatus. Hela detaljplanen påtalar den kulturhistoriskt värdefulla panncentralen. Ändå anser detaljplanen att precis invid denna kulturhistoriska byggnad så kan området ”tåla” att ett tretton våningar högt punkthus uppförs, vid sidan om ”panncentralen”.

Vad är resonemanget bakom ”tåla”?

Vi hänvisar till kommunens kulturmiljöprogram & bevarandeprogrammet från 1999 respektive 2017 (ref 1 sid 16 och ref 2 sid 106) där följande anges citat:

”Vid planering i områden utpekade i kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse skall byggnader och bebyggelseområden som bedömts som särskilt värdefulla skyddas, och ändringar och tillägg i bebyggelsen skall göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag och kvaliteter respekteras och tillvaratas.”

Planområdet är utpekade i kommunens bevarandeprogram. (ref 1 sid 18)

På vilket sätt menar SBK att uppförande av detta punkthus är varsamt?

Vi motsätter oss å det starkaste ett punkthus på denna plats.

40) Sid 107, fjärde stycket Citat: *”... har stadsbyggnadskontoret kunnat utesluta negativ dagsljuspåverkan från det föreslagna punkthuset även på övrig befintlig bostadsbebyggelse”*. Detta påstående anser vi är direkt felaktigt, vilket framgår av de skuggbilder som återfinns i planbeskrivningen på sidorna 57-63. Inte minst villafastigheterna i nordvästra hörnet av Sankt Jörgens Allé påverkas bevisligen.

De temaiska svaren konstaterar att citat: *”Ett antal villor på Sankt Jörgens Allé påverkas något”*, vilket sen lämnas därhän. Vi boende ser vi det som anmärkningsvärt att SBK gör bedömningen att detta, citat: *”inte utgör någon betydande olägenhet”* för nuvarande bebyggelse? Samtidigt som SBK i ref1 sidan 34 skriver, citat: *”En viktig aspekt som betonas i arkitekturen är ljus och utevistelse, då detta har en positiv inverkan på välbefinnandet hos de boende, speciellt under vinterhalvåret”*. Varför skulle behovet av dagsljus vintertid vara mindre angeläget för de redan befintliga byggnaderna och boende i området?

Vi menar att detaljplanens slutsats motsäger sig själv och att redan boende får ta betydande negativa psykosociala olägenheter pga. nya bebyggelsen. Att befintlig bebyggelse påverkas ges ur skuggutredningen enligt ovan. Här använder detaljplanen frekvent svepande formuleringar som *”inte betydande olägenhet”* respektive *”inte större utsträckning”*.

41) Sid 115, Illustrationsbilder Vi anser det högst tveksamt att i en detaljplan använda illustrationsbilder som är tillhandahållna av entreprenören. Flertalet, om inte alla, ger en missvisande bild. I varje fall kunde man förväntat sig att de var granskade av SBK mot verkligheten!

42) I Surte finns det ett liknande punkthus, men är 2 våningar lägre, d.v.s. 11 våningar mot det punkthus i detaljplanen om 13 våningar. Det finns ett antal bilder i bilagorna för att förstå vilket ingrepp ett sådant föreslaget punkthus kommer få i ett område som ingår i kommunens *bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse*.

Bilderna är tagna både från motorvägen (jämför Lillhagsvägen och Finlandsvägen) som intill byggnaden.

Alternativa förslag till detaljplan över planområdet:

Vi ger följande alternativt förslag till detaljplan för området:

- a) Sänk höjden från 10 till 8/6 våningar på huset i västra planområdet, inte minst för att minska skuggning på intilliggande bostäder och få överensstämmelse med befintlig bebyggelse.
- b) Ersätt de underdimensionerade garagen i markplan med bostäder med uteplatser, därmed kan innergården helt frigöras från fordonstrafik, samtidigt som totalt antal lägenheter kan ökas. Innergården kan då göras parkliknande för att ansluta till intilliggande parkmiljö. Då möjliggörs också att innergården kan ”svälja” mängden människor på ett bättre sätt.
- c) På det östra planområdet byggs parkeringsgarage med kallförråd för de boende i västra planområdet. Parkeringsgaraget kan även tillhandahålla parkeringsplatser för kommande verksamhet i panncentralen. Närlivsbutik kan byggas som del av parkeringshuset eller i panncentralen. Vidare föreslår vi att kommunen bygger en allmän lekplats för såväl de boende i västra planområdet som befintliga närliggande bostäder. Idag saknas det en allmän lekplats i området. Parkeringsgaragets höjd ska då inte överskrida panncentralen.
- d) Öppna upp för personbilstrafik i en riktning, ut ur området, där det idag endast är tillåtet för buss 44 att köra.
- e)

Ovan förslag menar vi beaktar den kulturhistoriskt intressanta miljön på ett mycket bättre sätt, samtidigt som SBK uppfyller uppdraget om husförtätning. Det föreslagna 13-vån höghuset uteblir emellertid.

Vi hoppas verkligen att ni tar till er våra synpunkter då ert förslag drastiskt skulle försämra vårt dagliga liv här i Sankt Jörgen, och att ni förstår att vi har valt att bo i det här området just för den unika parkkänslan som är långt ifrån skysrapor och skrytbyggen.

Kommentar:

Synpunkter gällande Blåa bussen (bokbussen) vidarebefordras till Kulturförvaltningen.

Förslaget är inte att räkna med 0,6 bilar per hushåll. För det västra och östra området är det 0,75 respektive 0,8 platser per bostadslägenhet som anges. Besöksparkering till verksamheten har omhändertagits. För mer information, se mobilitets- och parkeringsutredningar.

Synpunkter som i övrigt berör trafik, som p-tal, parkering, kollektivtrafik och trafikkapacitet med mera bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Trafik* från sid 94 samt komplettering i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar *Trafik* nedan.

Synpunkt avseende föreliggande förslags förhållande till gällande detaljplan framgår av samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Planuppdragets omfattning* och avgränsning från sidan 100.

Planens miljöpåverkan på Hökälla våtmarkspark bemöttes i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Betydande miljöpåverkan och behov av miljökonsekvensbeskrivning (MKB)* från sidan 115.

Synpunkter avseende att exploatörer har medverkat i att ta fram underlag till detaljplanen, bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkter avseende ”subjektiva formuleringar” bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkter avseende beaktande av kommunens bevarande program och befintlig kulturmiljö bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) under tematiskt svar *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Stadsbyggnadskontoret delar inte bedömningen om att området inte har förutsättningar för ytterligare bostäder. Synpunkten bemöts under flertalet tematiska svar i samrådsredogörelsen samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiska svar under rubrikerna *Trafik*, *Planuppdragets omfattning* och avgränsning och *Övrigt* nedan.

Skuggstudier brukar normalt studera månaderna mars och september, då de är de månader som ger ett bra genomsnitt över året. I granskningen studerades även december, som är den månad på året då solen står som lägst och därmed ger störst skuggpåverkan. Efter december vänder det och solen kryper högre upp på himlen. I januari, februari, oktober och november är således skuggförhållandena bättre än i december. Skuggstudien för december månad visar att den föreslagna bebyggelsen ger upphov till en viss skuggeffekt på befintlig byggnation, men den visar också att det främst är befintliga höjder och dess vegetation som främst ger skuggpåverkan på befintlig bebyggelse. Synpunkter i övrigt avseende skuggning och dagsljus bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) under tematiskt svar *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkter avseende lekplats och rekreation för de nya boende bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt angående kommersiell service och barnomsorg bemöts i samrådsredogörelsen under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning* från sidan 100, samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning* nedan.

Stadsbyggnadskontorets bemötande avseende begreppet ”mellanstaden” framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkt avseende beaktande av naturvärden och skyddade arter bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Synpunkten avseende beskrivning av befintlig bebyggelses våningshöjd samt fotavtryck bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Fotomontagen från hemsidan ingår inte längre i handlingarna. Bilderna har även tagits bort från hemsidan. Trädet i bilden förefaller vara det träd som (åtminstone i juni 2022) står vid BRF Sankt Jörgens Allé gemensamma uteplats/lekyta. Trädet verkar i dag vara beskuret jämfört med när denna bild togs. Övriga synpunkter avseende illustrationsbilders innehåll bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkt avseende social trygghet bemöts i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Förtydligande gällande SEKTION A framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Synpunkt avseende justering av byggnadshöjder efter dialog med boende framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Förtydligande gällande begreppet ”funktioner” framgår av granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* nedan.

Alternativa bebyggelseförslag bemöts i tematiskt svar under rubriken *Övrigt* i granskningsutlåtandet (denna handling) nedan.

37. Boende på Sankt Jörgens Allé

Vi är oroliga för hur trafiken kommer att bli då vägen idag är väldigt trafikerad, framförallt på morgonen och eftermiddag då alla skall till jobb och lämna/hämta på förskola och skola (innovita skolan). Vad skall alla bilar parkera? Vart skall alla barn leka? Sen anser vi att ett 12 vånings hus är alldeles för högt. Dels så kommer det att skugga en del tomter, skymma sikten och passar inte in i miljön. Vi är inte emot att det byggs men höjden är för hög.

Kommentar:

Synpunkter avseende trafik och parkeringar med mera bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Trafik* nedan.

Synpunkt/fråga avseende lek och rekreation bemöts under tematiskt svar i granskningsutlåtandet (denna handling) under rubriken *Övriga frågor* nedan.

Synpunkt avseende anpassning till befintlig kulturmiljö bemöts i samrådsredogörelsen under tematiskt svar *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt under tematiskt svar i granskningsutlåtandet (denna handling) under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

Stadsbyggnadskontorets bemötande avseende skuggning framgår av samrådsredogörelsen under tematiskt svar under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sidan 101 samt i tematiskt svar i granskningsutlåtandet (denna handling) under rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* nedan.

När det gäller siktskymning innebär förslaget att sikten mot skogen vid panncentralen i viss mån förändras och skymms. Förslaget innebär dock inte att hela skogen byggs för, skogen skymtas även bakom byggnationen.

38. Boende på Sankt Jörgens Allé

Vi anser att det kommer att bli för mycket biltrafik i området. Fler bostäder och äldreboende medför ett stort antal människor som kommer att röra sig i området. Var finns parkeringar till alla? Den kommunala busstrafiken är dålig redan nu. Vi har idag låg och mellanstadieskola, fritids och äldreboende i vårt område. Det byggs många nya bostäder i Lillhagsparken och därför opponerar vi oss mot er byggplan.

Kommentar:

Synpunkter avseende trafik och parkeringar bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Trafik* nedan.

39. Boende på Sankt Jörgens Allé

Området idag har mycket trafik och för få gästparkeringar. Om ert projekt går igenom kommer det att bli väldiga problem. Hur har ni planerat med parkeringsplatser för alla lägenheter i nybygget? och egna gästparkeringar? Att bygga en sådant stort hus i närområde till en skola med många barn som går i skolan som ex cyklar på vägen och leker kan vålla problem. Trafiken är redan idag ett problem som skall in i området. Vårt område har en Lekplatsen vi har är anpassad och bekostats av samfällighetsföreningen efter våra behov. Med ett nybygge som ni planerar kommer det att bli väldiga problem för våra barn att använda lekplatsen som idag då Ni inte har planerat någon lekplats för det nya huset. Det allvarligaste är dock alla bilar som kommer att köra in i området med alla barn som leker, cyklar och barnen som går i skolan dagtid och är aktiva på raster i området-

Kommentar:

Synpunkter avseende trafik och parkeringar med mera bemöts i samrådsredogörelsen i tematiskt svar under rubriken *Trafik* från sid 94 samt i granskningsutlåtandet (denna handling) i tematiskt svar under rubriken *Trafik* nedan.

Synpunkt/fråga avseende lek och rekreation bemöts under tematiskt svar i granskningsutlåtandet (denna handling) under rubriken *Övriga frågor*.

Tematiska svar

Allmänt

Flertalet av de inkomna synpunkterna i granskningsskedet berör samma ämnesområden som var aktuella i samrådet. En hel del av granskningssynpunkterna besvaras och bemöts redan i samrådsredogörelsen. I dessa fall hänvisas bemötandet till samrådsredogörelsen för att undvika upprepning i granskningsutlåtandet. Vissa tillägg och förtydliganden utifrån inkomna synpunkter i granskningsskedet bemöts och redovisas nedan under respektive ämnesområde och underrubrik. Förtydliganden och bemötande i nya frågor som uppstått under granskningen redovisas under huvudrubriken Övrigt.

Trafik

Kapacitet och framkomlighet i Sankt Jörgen området och omnejd

Nya trafikmätningar på Sankt Jörgens väg

Trafikkontoret bedömer att de nya trafiksiffror som togs fram till granskningshandlingen är tillräckliga för att bedöma huruvida områdets nuvarande vägutformningskapacitet räcker till för de trafikmängder som beräknats finnas idag och för de trafikmängder som föreliggande detaljplans genomförande

kommer att generera. Trafikkontoret vill understryka att i dessa trafikmängder är en redan ovanligt stor osäkerhetsmån pålagd i siffrorna för att ta hänsyn till effekter av pågående pandemi och restriktioner och dess effekter på fordonsrörelser. Verkligt antal rörelser bedöms med marginal rymmas inom angiven mängd. För utförligare bemötande se samrådsredogörelse under tematiska svar, rubriken *Trafik* från sid 94.

Väg- och gatukapacitet i förhållande till trafikmängder inom Sankt Jörgenområdet
Trafikkontoret står fast vid bedömningen att områdets nuvarande vägutformningskapacitet räcker till för de trafikmängder som beräknats finnas idag och för de trafikmängder som föreliggande detaljplans genomförande kommer att generera. Det är normalt att det är skillnad i framkomlighet under högtrafik jämfört med andra tider på dygnet. Det är inte rimligt att planera och dimensionera vägar efter kriteriet fri framkomlighet i högtrafik, då infrastrukturen i så fall skulle kräva väsentligt större fysiskt utrymme och man vid en sådan planering skulle tvingas ge avkall på många andra värden och kvalitéer. Befintlig gatas körbredd är minst 6,0 m bred där bussen går och minst 5,5 m på sträckor där bussen inte trafikerar. Gatan uppfyller därmed de krav på körbanebredder som ställs vid nyplanering av gator med dessa funktioner och innehar den bredd som Trafikkontoret hade förespråket om de hade nyanlagts idag. Körbanorna bedöms inte vara för smala för sitt ändamål. En större bredd på körbanan hade snarare kunnat inbjuda till högre hastigheter än nuvarande utformning. Ingen ytterligare fördjupad analys, som många synpunktlämnare önskar, bedöms behövas. För utförligare bemötande se samrådsredogörelse under tematiska svar, rubriken *Trafik* från sid 94.

Räddningstjänstens framkomlighet inom Sankt Jörgenområdet
Bemötande framgår av samrådsredogörelsen, under tematiska svar, rubriken *Trafik* från sid 94.

Väg- och gatukapacitet i förhållande till trafikmängder på Lillhagsvägen och Skälltorpsvägen

Uppmätta trafikmängder är tillräckliga för att bedöma att det inte innebär några framkomlighetsproblem på dessa gator, varför inga nya mätningar gjorts på dessa platser.

Framkomlighetsbedömning utifrån trafikmängder framgår av samrådsredogörelsen under tematiska svar, rubriken *Trafik* från sid 94.

Trafiksäkerhet i Sankt Jörgen området

Påtalade trafikincidenter och tillbud samt tidigare hantering av relaterat ärende

Flertalet synpunktslämnare återkommer till att området upplevs som trafikosäkert på grund av bland annat olovlig körning. En detaljplans utformning kan dessvärre aldrig säkra upp att trafikanter inte kör olovligt. Utformning och reglering av gator kan inte heller ske utifrån förutsättningen att trafikanter bryter mot

trafiklagar. Det är trafikanterna som behöver anpassa sin körning efter rådande förutsättningar. Inom ramarna för detaljplanens genomförande kommer en trafiksäkerhetshöjande åtgärd att genomföras, se planbeskrivning sid 42.

I den skadestatistik från Transportstyrelsens olycksdatabas som inhämtades 2021-09-01, finns inga inrapporterade skador på de gatupartier som ligger i direkt anslutning till planområdet i väst och öst. Det finns inga inrapporterade skador på Sankt Jörgens väg eller Sankt Jörgens port mellan den befintliga passagen i öster (vid GC-bana) till Sankt Jörgens port-Lillhagsvägen i väst. Det finns heller inga inrapporterade skador på Sankt Jörgen väg på sträckan från busshållplatsen Sankt Jörgens allé till Lillhagsvägen söderut. Inom hela området som helhet så har det skett två kollisionsolyckor, vilket inte berodde på gatuutformning eller fordonshastighet. Olyckorna är klassade som lindriga. Skadestatistiken som inhämtades 2021-09-01, avser perioden 2011-2020.

Vidare bemötande framgår av samrådsredogörelsen, under tematiska svar, rubriken *Trafik* från sid 94.

Nytt trafikförslag

Markeringarna, som liknar ett övergångsställe, i gatan i trafikförslaget (sid 42, planbeskrivning granskningshandling) har använts för att illustrera en passage. Behov av regleringsform avgörs i projekteringsskedet/senare skede. Övergångsställen används om man ser någon form av framkomlighetsproblem, det är ingen säkerhetshöjande åtgärd. Trafikkontoret vill även tydliggöra att hur gatan regleras, inte är en detaljplanefråga. Föreliggande detaljplan omfattar inte aktuell del av gatan. Gällande detaljplan förbjuder inte övergångsställen. Trafikförslaget i sig (utformningen) är inte juridiskt bindande (men dess genomförande säkerställs i exploateringsavtal med byggherre). Hur gatukorsningen regleras hanteras med lokala trafikföreskrifter, vilket beslutas av en annan beslutande nämnd än Byggnadsnämnden. Då det på den aktuella platsen inte bedömts förekomma någon framkomlighetsproblematik för gående och Trafikkontoret vill undvika missförstånd, har markeringarna som liknar ett övergångsställe tagits bort i trafikförslaget inför antagande.

Parkering och mobilitet

Valda P-tal för detaljplanen

Hur erforderlig parkering ska tillgodoses framgår i stort av planbeskrivningen samt samrådsredogörelsen. Erforderlig parkering har bedömts i planarbetet utifrån stadens *anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg stad*. Hur bedömningen gjorts framgår ytterligare i de två mobilitets- och parkeringsutredningar som tagits fram. Utredningarna visar att de antal parkeringsplatser som behövs kan tillskapas inom planområdet.

Att bestämma parkeringstal för ett planområde är en fyrstegsraket. Valda parkeringstal utgår från planområdets geografiska läge i staden (steg 1). Planområdet ligger inom område C. Mellanstaden i övrigt.

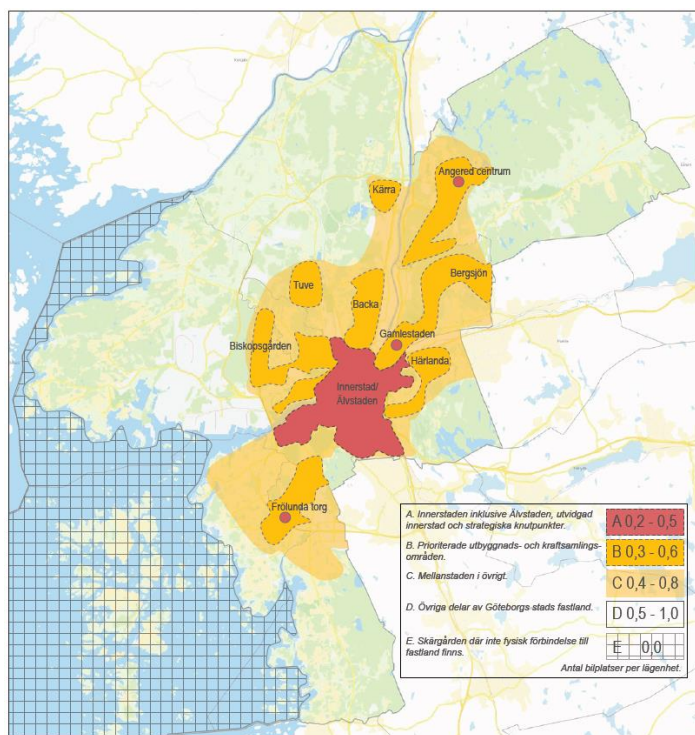


Bild från Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg stad, version 1.1, s.15 Normalspann.

De övre värdena i intervallen ligger ungefär i nivå med genomsnittligt bilinnehav bland hushåll i flerbostadshus i aktuell del av staden. De nedre värdena i intervallen utgör lämplig nivå om de efterföljande tre analysstegen visar på god sammanvägd tillgänglighet och god mobilitet utan egen bil. Normalspannen inkluderar besöksparkering.

Planområdet har direkt närhet till både god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur enligt stadens kriterier i anvisningarna men saknar närhet till service och bedöms därmed inte ha ”god sammanvägd tillgänglighet”. Det innebär att inget avdrag kan eller har gjorts för detta för bostäderna inom planområdet i Mobilitets- och parkeringsutredningarna. Hänsyn till bristen på direkt närhet till service har därför således redan beaktats i form av att båda områdena har ett högre antal parkeringsplatser än vad som annars behövts på platsen.

De som flyttar in i de föreslagna bostäderna kommer inte att ha möjlighet till att ha 1-2 bilar var utan de kommer i högre utsträckning att behöva åka kollektivt, gå eller cykla. De som flyttar in här, gör det under dessa förutsättningar. Detta då projektet begränsar det i form av p-tal, reglering av parkeringsförbud på gatorna i området finns samt att möjligheten till att parkera på andra platser i området är begränsad.

Exploatör i västra planområdet har valt att vidta mobilitetsåtgärder, varav en åtgärd är att det ska finnas minst 1 utpekad parkeringsplats för bilpool per 100 lägenheter (utöver ordinarie parkeringar som krävs). Syftet är att ge utrymme för

att kunna etablera en bilpool i området. Årlig uppföljning ska ske och eventuell ökad efterfrågan på bilpoolsplatser ska tillgodoses. Frågan om billpoolsplatser regleras i mobilitetsavtal daterat 2022-10-12.

Vidare bemötande framgår av samrådsredogörelsen, under tematiska svar, rubriken *Trafik* från sid 94.

Befintliga parkeringar

I området finns det två avgiftsbelagda parkeringar längs med Sankt Jörgens Allé. Den ena är besöksparkering till skolan och den andra till för besökare till boende i området. Privata markägare och föreningar har rådighet över att själva styra och reglera vilka som får nyttja deras mark.

Vidare bemötande framgår av samrådsredogörelsen, under tematiska svar, rubriken *Trafik* från sid 94

Mobilitetsåtgärder

Exploator i västra planområdet har valt att vidta mobilitetsåtgärder. Vilka åtgärder som valts framgår av tillhörande mobilitetsutredning, *Mobilitets- och parkeringsutredning Sankt Jörgens Park, Backa 210:7 Revision 2022-06-17, Afry*. Tecknat avtal kring dessa åtgärder med kommunen finns.

God kollektivtrafik

Med god kollektivtrafik avses 10 minuters trafik under högrafik (vardagar 06:00-08:30 samt 15:00-18:00). Detta finns inom rimligt gångavstånd till planområdet vid Lillhagsvägen.

Planbeskrivningen har uppdaterats med avseende på kollektivtrafikeringen från Sankt Jörgens Allé samt hållplatserna på Lillhagsvägen

Bra cykelinfrastruktur

Med bra cykelinfrastruktur avses planområdets tillgänglighet till pendelcykelnätet och det övergripande cykelvägnätet. Pendelcykelnät, Finlandsvägen-Skälltorpsvägen, samt övergripande cykelvägnät finns befintligt längs med Lillhagsvägen.

Cykelvägar

Informationen om belysning på befintlig gång- och cykelväg som går österut mot Selma Lagerlöfs torg, vidarebefordras till berörd enhet inom Trafikkontoret.

Samverkansavtal mellan Göteborgs stad och Trafikverket kring finansiering och utbyggnad av åtgärder för korsningen Lillhagsvägen-Finlandsgatan finns framtaget och är undertecknat.

Planuppdragets omfattning och avgränsning

Kommersiell service och barnomsorg

Flera synpunktslämnare återkommer till att kommersiell service och barnomsorg i form av förskola och skola inte löses inom detaljplanen ramar.

Det finns en privat driven förskola och skola i direkt anslutning till planområdet. Önskas eller behöver de boende en plats i en kommunal förskola eller skola kan frågan omhändertas i det lite större geografiska området, då platser finns här. Frågan är omhändertagen. Det finns ingen matbutik i närområdet idag, vilket inte heller fanns när den stora detaljplanen från 2004 antogs. I denna detaljplan medgavs ytor för handel som sedan inte har infriats, utan skolan nyttjar lokalerna idag. I panncentralen medges C, centrumverksamhet vilket innebär att en mindre servicebutik skulle kunna etablera sig här. Faktisk etablering av handel är inget som en detaljplan kan styra, en detaljplan kan endast medge att handel får etableras.

Vidare bemötande framgår av samrådsredogörelsen, under tematiska svar, rubriken *Planuppdragets omfattning och avgränsning* från sid 100.

Föreslagna byggnaders volymer

Byggnadsvolym och höjd kopplat till gestaltning och kulturmiljö och landskap

Flera synpunktslämnare anser att förslaget fortsatt strider mot kommunens bevarandeprogram för kulturhistorisk bebyggelse från 1999 respektive 2017.

Utifrån beskrivningarna av det specifika objektet Sankt Jörgen i kommunens bevarandeprogram (1999) har stadsbyggnadskontoret, tillsammans med bebyggelseantikvarisk kompetens, tagit fasta på att karaktären av ”hus i park” ska bevaras. Utöver det har detaljplanen säkerställt byggnadernas utformning och utseende vilket framgår av planbeskrivningen och plankartan.

Både västra och östra planområdet består av privatägda fastigheter. Särskilt västra fastigheten kan upplevas ha en parkkaraktär idag, men den är inte planlagd som park i gällande detaljplan till skillnad från den större parken väster om skolan. Detaljplanen innebär en förtätning av västra fastigheten och att vissa ytor som idag är gröna försvinner till förmån för bebyggelse, nödvändig angöring och andra funktioner som hör bostadsbebyggelse till. Runt själva bebyggelsen bevaras dock grönstråk och grönytor, samt en del träd, för att bibehålla så mycket som möjligt av den upplevda parkkaraktären. Exploatören har som ambition att nyplantera träd längs med Sankt Jörgens väg för att kompensera träd som tas bort och stärka känslan av park.

Bevarandeprogrammet uttrycker inte något specifikt om att byggnadshöjder (hög som låg höjd) är en viktig karaktär för området. Stadsbyggnadskontoret har under planprocessens gång särskilt samrått med bebyggelseantikvarisk kompetens i frågan. Kulturförvaltningen, som bevakar kulturmiljöer i detaljplanearbeten, har inte heller lämnat några synpunkter i frågan under planprocessens gång. Stadsbyggnadskontoret har bedömt att byggnadshöjder inte är den viktigaste

frågan kopplat till befintlig kulturmiljö. ”Hus i park” kan både innebära att husen är lägre och högre än de träd eller trädridåer på höjder som förekommer i ett område.

I de specifika lägen där hög bebyggelse föreslås har Stadsbyggnadskontoret bedömt att miljön tål högre bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret har också beskrivit att höjderna på föreslagna hus har anpassats efter bakomliggande bergshöjd och vegetation. Av samrådsredogörelsen (sid 106) framgår att de föreslagna byggnaderna i delar är märkbart högre än befintliga byggnader och att det i flera vinklar, beroende på var i området man står, kommer de föreslagna högre byggnaderna att sticka upp och synas över de befintliga höjderna och dess vegetation. Med anpassning avses att byggnadshöjden *tar stöd* i bakomliggande höjder (se första bilden på sid 103 i samrådsredogörelsen). Anpassning i sammanhanget innebär inte att den föreslagna bebyggelsens höjder fullständigt underordnar sig befintliga höjders marknivåer och vegetation. Planbeskrivningen har förtydligats.

Höghuset (vid panncentralen) nordliga fasad är placerad något längre bak än den tidigare nu rivna verkstaden var för att panncentralen ska kunna framträda i siktlinje från korsningen vid Sankt Jörgens väg. Det har varit viktigt att inte bygga för denna siktlinje. Parkering medges i fastighetsgräns mot cykelbanan. Några synpunktslämnare menar att siktlinjen skulle bli skymd av parkerade bilar. Stadsbyggnadskontoret anser att parkerade bilar inte är en lika allvarlig skymmande faktor som en stadigvarande eller permanent bebyggelse, som dessutom skulle vara mer skymmande på grund av sin höjd. Parkerade bilar i siktlinjen kan således accepteras.

Vidare bemötande framgår av samrådsredogörelsen, under tematiska svar, rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sid 101.

Byggnadshöjder kopplat till omgivningspåverkan - dagsljus, skuggning och insyn

Skuggning och dagsljus

Skuggning och dagsljus är två olika saker och mäts/bedöms på olika sätt. Skuggning avser främst skuggpåverkan utomhus som ny bebyggelse ger på sin omgivning. Dagsljus avser ljus som kommer in i rum i bebyggelse.

När det gäller skuggning har stadsbyggnadskontoret bedömt att den skuggning som planförslaget ger upphov till en viss påverkan, men inte i den grad att påverkan bedöms innebära en betydande olägenhet på sin omgivning. Stadsbyggnadskontoret kan dock förstå att synpunktslämnare upplever den påvisade påverkan som negativ. När det gäller förslagets dagsljuspåverkan på befintlig bebyggelse har utredningar visat att ny bebyggelse inte kommer att medföra ett underskridande av dagens krav på dagsljusfaktor i rum i befintlig bebyggelse. Således har stadsbyggnadskontoret bedömt att dagsljuspåverkan på befintlig bebyggelse inte utgör en betydande olägenhet. Med ”betydande

olägenhet” avses påverkan av sådan grad på omgivningen att ett förslag inte kan accepteras.

Vidare bemötande framgår av samrådsredogörelsen, under tematiska svar, rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sid 101.

Insyn

Vidare bemötande framgår av samrådsredogörelsen, under tematiska svar, rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sid 101.

Illustrationsbilder i granskningen

Fler synpunktslämna upplever framtagna illustrationsbilder och skisser med mera som opartiska då de är framtagna av respektive exploatör. Det är sedan länge arbetspraxis att det är exploatören (privat som offentlig) som tar fram illustrationbilder/skisser tillhörande ett detaljplaneförslag som granskas av stadsbyggnadskontoret. Detta är inte unikt för Göteborgs stad. Illustrationsbilder och liknande utgår från det som detaljplanen tillåter.

Många synpunktslämnare har synpunkter på kvalitén på bilderna och illustrationerna i planbeskrivningen. De illustrationer och bilder som finns i planhandlingarna gör inte anspråk på att vara en exakt framställning av den framtida verkligheten efter uppförd byggnation i ögonhöjd eller från en specifik och nödvändigtvis tillgänglig plats. I planbeskrivningen beskrivs de som grov skiss eller volymskiss. Grovskissen är en möjlig gestaltning utifrån detaljplanens regleringar i volym, placering, skala och utformningsbestämmelser och volymskissen är en möjlig gestaltning utifrån detaljplanens regleringar i volym, placering och skala.

Flera synpunktslämnare anser att Augumented reality-teknik bör användas som alternativ till exploatörernas material. Flera av bilderna som redovisas i planbeskrivningen (framför allt de i östra området samt bilder som redovisar skuggeffekter) i granskningsskedet kommer från en digitalt uppbyggd 3D-modell över området vars indata som markhöjder, befintlig bebyggelses höjder samt höjd på omkringliggande skogs lövverk har mätts in från bland annat luften i punkter med flyg eller drönare. Den mörkgröna vegetationen i dessa bilder visar inmätt lövverk från träden, men inte enskilda träd. Vegetationen, som den bakom panncentralen, redovisas alltså grovt och gör inte anspråk på att vara en i detalj exakt representation av verkligheten. I 3D-modellen är ljusgröna modellträd tillagda. Modellträd representerar inte nödvändigtvis befintliga träds exakta höjder. Motsvarande bilder i Augumented reality skulle kanske ha en högre förfiningsgrad. Stadsbyggnadskontoret bedömer dock att vald teknik och redovisningssätt för att illustrera planförslaget är tillräckligt för att uppfylla de krav som plan- och bygglagen ställer på en detaljplans redovisning.

När det gäller de för granskningshandlingen nya illustrationsbilderna över punkthuset vid panncentralen så kommer de ifrån den digitala 3D-modellen som

beskrivs ovan. Att huskroppen på Sankt Jörgens Allé 1 ser ut att vara nästan lika hög som punkthuset på sista bilden på sidan 37 i planbeskrivningen är inte anmärkningsvärt då det är en perspektivbild. Sankt Jörgens Allé 1 ligger framför punkthuset i bilden och punkthuset ligger i sin tur på ett avstånd om cirka 45 meter från Sankt Jörgens Allé 1. Den relativa höjdskillnaden mellan höghuset vid panncentralen och Sankt Jörgens Allé 1 framgår av sektion A. Marknivån under panncentralen kommer inte att sänkas, vilket några synpunktslämnare har uppfattat det som. Marknivån framför det nya punkthuset kommer däremot att sänkas något och slutta mot cykelbanan i norr.

När det gäller illustrationsbilden på sid 8 i planbeskrivningen är bilden främst en illustration över utemiljö vid panncentralen och exempel på hur fasad kan komma att se ut, vilket bildtexten också anger. Förtydligandet i samrådsredogörelsen på sidan 106 avsåg beskriva att garagesockelns tak är tänkt att ligga på samma höjdnivå som marken bakom den nu rivna verkstaden låg på då. Det finns befintligheter i panncentralen som framtida marknivå (garagesockelns tak) avses anslutas till.

När det gäller sektionerna framgår det av planbeskrivningen att på bilderna redovisad växtlighet och bakomliggande höjder (bakomliggande i förhållande till sektionlinjen) kan det upplevas som att växtligheten och höjderna är belägna på ett kortare avstånd till byggnaderna än vad det är i verkligheten. Även i sektionerna förekommer modellträd som inte nödvändigtvis representerar verkliga träds exakta höjder. I samrådsredogörelsen, på sidan 102, finns en mer utvecklad beskrivning hur en sektion ska avläsas. För att avläsa en sektion helt korrekt är det bara själva sektionlinjen och de objekt (byggnader och markhöjder) som träffar linjen som man ska titta på. Sektionerna visar den relativa höjden mellan dessa objekt.

Sektion A visar främst förhållandet mellan bakomliggande höjd i skärning i söder om punkthuset vid panncentralen, föreslaget punkthus och befintligt bostadshus på Sankt Jörgens Allé 1. Vyn kan sägas vara tagen öster ifrån, men det går inte att ställa sig på en specifik geografisk punkt i verkligheten och uppleva den exakta vyn då det finns befintligheter (som topografi och byggnader) som skymmer utblicken.

Vidare bemötande framgår av samrådsredogörelsen, under tematiska svar, rubriken *Föreslagna byggnaders volymer* från sid 101.

Övrigt

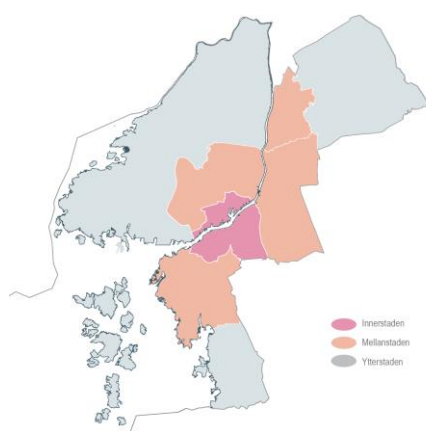
Friytor och lekplats

I både västra och östra planområdet kommer lekplats att anordnas på kvartersmark, avskilda från fordonstrafik. De nya boende hänvisas inte till befintliga lekplatser inom samfällad mark. Fastigheten i västra planområdet ingår dock i samfälligheten för parken. Utöver nya lekplatser på kvartersmark kommer gemensamma uteplatser att anordnas för de nya boende och för äldreboendet i

marknivå samt även mer privata/enskilda uteplats/balkonger anordnas. Vidare finns det i Sankt Jörgenområdet gott om planlagd mark för natur, på allmän plats (kommunens), som de nya boende liksom befintliga boende, kan promenera, vistas och leka i.

Mellanstaden

Staden är grovt indelad i innestaden, mellanstaden och ytterstaden. Begreppen används i flera av stadens för planering styrande dokument (nu gällande och tidigare översiktsplan, Stadens utbyggnadsplanering med mera). Den geografiska indelningen redovisas enligt nedan. Översiktsplanen anger bland annat att den framtida utbyggnadskapaciteten för nya bostäder är störst i mellanstaden. Mellanstaden omfattar relativt stora ytor av kommunen och omfattar områden som innehåller bebyggelse och platser av högst olika karaktär.



Stadens geografiska indelning och utbredning

Betydande olägenhet

Med ”betydande olägenhet” avses påverkan av sådan grad på omgivningen (exempelvis människor, natur, trafik etc) att förslaget inte kan accepteras.

Funktioner

Med funktioner avses markanvändning. I detta fall (sid 48, planbeskrivning) åsyftas vilken typ av verksamhet som kan komma att bli aktuell för panncentralen.

Underlag framtagna av exploatör

Flera synpunktslämnare har uppmärksammat och ifrågasatt att exploatörer tar fram underlag till detaljplanen, som skisser och utredningar. Att exploatörer tar fram utredningar som underlag i planarbetet är vanligt förekommande, detta är inte unikt för Göteborgs stad. Exploatörer anlitar konsulter som är experter på det ämnesområde frågan/utredningen gäller. Stadsbyggnadskontoret samt övriga berörda förvaltningar granskar och godkänner utredningarna. Vidare granskas utredningar även av berörda myndigheter under planprocessens gång. Det felaktiga fotomontaget avseende höghuset vid panncentralen som fanns med i samrådshandlingen utgick ur planhandlingarna innan granskning samt tagits bort från hemsidan innan antagandet.

Upplevelse av subjektiva formuleringar i planbeskrivningen

Flera synpunktslämnare upplever vissa formuleringar och beskrivningar i planbeskrivningen kopplade till förslagets beskrivningar som "subjektiva". Formuleringarna är främst relaterade till bilder/illustrationer och beskrivningar av förslaget. Bilder/illustrationer i planbeskrivningen är inte juridiskt bindande. Det är endast plankartan som är juridiskt bindande. Således finns ingen absolut garanti att den föreslagna bebyggelsen i detalj kommer att se ut som på bilderna/illustrationerna. Illustrationerna/bilderna i handlingarna utgår dock ifrån det som plankartan tillåter, vad gäller exempelvis byggrätternas volymer och placering. I övrigt reglerar även plankartan exempelvis taklutning och att byggnaderna ska utföras i ljus puts, samt var balkonger får finnas och i vilken grad de får sticka ut från byggnaden. En plankarta ska endast reglera det som bedöms vara nödvändigt för att säkerställa markens lämplighet utifrån det ändamål som planen föreslår. Plankartans bestämmelser är avvägda utifrån denna princip.

Beskrivning av befintlig bebyggelses våningshöjd samt fotavtryck

Som flera synpunktslämnare påpekat är det korrekt att det inte finns några hus med 8 våningar. Planbeskrivningen har uppdateras.

När det gäller fotavtryck är byggrätten i västra området längs med Sankt Jörgens väg jämförbar med Sankt Jörgens Allé 2, vars cirkamått (längd/bredd) framgår av bilden nedan. Den föreslagna byggrätten i västra området längs med Sankt Jörgens väg är 74,4 m lång och huskroppen ovanför garaget, som ligger i souterräng, är 13,3 meter bred. Byggrätten för garaget (under huskroppen och delvis i souterräng) är 17,5 m bred.



Social trygghet

Det är mycket positivt att området idag upplevs säkert och tryggt utifrån ett socialt perspektiv. Det har dock förekommit viss skadegörelse och sociala problem bakom den nu rivna verkstadsbyggnaden historiskt och i det avseendet är det positivt att området här rustas upp. Sociala trygghetsaspekter kan förändras över tid. Generellt brukar bostadsförtätning kring busshållplatser öka den upplevda tryggheten.

Beaktande av naturvärden och skyddade arter

Det framgår av planbeskrivningen att planområdet inte berör boträd och att den nya exploateringen inte bedöms på förutsättningarna för mindre hackspett i det större närområdet negativt, se bild på sidan 15 i planbeskrivningen samt text. Det är de gulskrafferade ytorna på bilden som bedöms ha mycket goda förutsättningar för att bli en mycket lämplig miljö för mindre hackspett.

Enligt artportalen har inga fågelfynd rapporterats in inom planområdet. Stadsbyggnadskontoret bedömer att ianspråkstagandet av främst västra planområdet har en marginell påverkan för övriga fågelarter som kan finnas inom Sankt Jörgen området då det inom närområdet i övrigt finns mycket gott och miljöer lämpliga för fåglar. Vidare behålls en grön spridningskorridor i västra planområdet södra del där större träd skyddas i plankartan.

Vidare framgår det av planbeskrivningen att de höga naturvärdena som finns inom västra området i mångt och mycket är kopplade till de träd som finns på fastigheten idag. Två träd som utvecklat hållighet vid stambasen har tyvärr även stubbdyna och kraftiga försvagningar i stammen som följd vilket innebär en stor risk för människor oavsett ny detaljplan eller ej. Träden löper stor risk att falla och måste tas bort. Övriga träd med utvecklad hållighet och som finns inom planområdet kan bevaras och skyddas i plankartan. Detta framgår av planbeskrivningen på sidan 45. Av Norconsults utredning, *Sankt Jörgen, Göteborg Backa 210:7, bedömning träd* (2019-11-21) framgår att inget av träden når definitionsmässigt helt upp till ”särskilt skyddsvärt”.

I naturvärdesinventeringen beskrivs fynd av rutkremla närmare. Rutkremla är inte rödlistad, men den är en sällsynt och en bra signalart. Normalt föreligger en långvarig kontinuitet av bland annat ädellövträd vid artens växtplatser. Fyndet är gjort i västra planområdets södra del. Svampar sprider sig bland annat genom rötter (mycel) i jorden. I södra delen av västra planområdet finns planbestämmelser om bevarande av befintliga lövträd samt att markens nivå inte får sänkas. Detaljplanens genomförande bedöms inte omöjliggöra artens fortlevnad i området.

Flera synpunktslämnare ifrågasätter kommunens bedömning att östra planområdet inte bedöms påverka omkringliggande naturmiljö. Stadsbyggnadskontoret står fast vid bedömningen då exploatering och markpåverkan endast tillåts ske inom den befintliga fastigheten som i huvudsak inte inrymmer högre naturvärden. Den större sammanhängande naturmiljön med höga värden är utanför planområdet.

Justerade byggnadshöjder efter dialog med boende

Ändringen gjordes i ett tidigt skede, efter dialog med boende, innan samrådet. Ändringen avsåg det västra planområdet där exploatören initialt föreslog en högre bebyggelse mot befintlig bebyggelse än vad planen föreslår. Beskrivningen på sidan 116 i planbeskrivningen avser ändringar mellan samrådsförslaget och granskningsförslaget.

Alternativa bebyggelseförslag

Fler synpunktslämnare har inkommit med alternativa bebyggelseförslag. Stadsbyggnadskontoret har från sin uppdragsgivare byggnadsnämnden fått i uppdrag att pröva markens lämplighet för liggande förslag. Då stadsbyggnadskontoret i sin prövning avvägt och bedömt, utifrån gällande lagar och regler, att förslaget är lämpligt ser förslaget ut som det gör.

Revideringar

Planförslaget har reviderats.

Utredningar kopplade till geoteknik (markstabilitet och risk för blocknedfall) har kompletterats och förtydligats.

Planbeskrivningen har förtydligats med avseende på markstabilitet, risk för blocknedfall, översvämning/skyfall, bedömning utifrån stadens klimat- och miljöprogram samt avfall. Utöver det har mindre förtydliganden gjorts.

Plankartan har kompletterats med bestämmelser kopplade till översvämningsrisker, dagvatten och markstabilitet samt upplysning om risk för blocknedfall och självfall.

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

Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen.

Karoline Rosgardt
Planchef

Paula Franco de Castro
Projektledare

Bilagor

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

Samrådsrets

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetskontoret

Grundskoleförvaltningen

Göteborg energi

Kretslopp och vatten

Kulturnämnden

Stadsledningskontoret

Miljöförvaltningen

Namnberedningen

Kulturförvaltningen

adresser Stadsbyggnadskontoret

Park- och naturförvaltningen

Räddningstjänsten

Äldrevårdsomsorgsförvaltningen

Social Hisingen

Trafikkontoret

Försvarmakten högkvarteret

Lantmäteri Stadsbyggnadskontoret

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Skanova

Statens geotekniska institut

Swedavia

Trafikverket

Helikopterflygplatser VGR

Västtrafik

Länsstyrelsen

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

De som tidigare yttrat sig i ärendet

Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Yttrande

1 (3)

Datum
2022-08-19

Ärendebeteckning
402-28736-2022

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se
Ert dnr: 05876/14

Granskningsyttrande över detaljplan för bostäder samt verksamhet vid Sankt Jörgens väg, inom stadsdelen Backa Västra Götalands län

Handlingar upprättade med utökad förfarande och daterade juni 2022 för granskning enligt 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

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

Planförslaget i sin nuvarande utformning har inte hanterat frågan berörande översvämningsrisker fullt ut. Detaljplanen behöver säkerställa att området är lämpligt för att bebygga enligt förslaget. I avvaktan på SGI:s yttrande kan vi heller inte utesluta att planen behöver säkerställa geotekniska frågor.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksentresse kommer att skadas påtagligt (både MB kap. 3 och 4)
- Mellankommunal samordning blir olämplig
- Miljö kvalitetsnormer (MKN) inte följs (MB 5 kap., luft och vatten)
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap.)

Länsstyrelsen anser dock att nedanstående frågor behöver hanteras för att planen ska kunna accepteras och inte komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Översvämningsrisk

Det framgår av granskningshandlingar åtgärder som krävs för att hantera översvämningsrisker kopplat till skyfall. Höjdsättning är ett utav dessa och både Boverket och Länsstyrelsen anser, i många fall, går att reglera och säkerställa på plankartan. Det innebär att kommunen behöver se över vilka viktiga höjder kan finnas som ska lyftas in och säkerställas på plankartan.

Länsstyrelsen noterar att framkomligheten till området i Öster inte är säkerställt varken i dagsläget eller efter planensgenomförandet. Boverket lyfter i sin tillsynsvägledning avseende översvämning att "För bostäder bör tillgängligheten generellt säkerställas med tillfartsvägar som klarar översvämning motsvarande de grundläggande utgångspunkterna".

Det framgår av den dagvatten- och skyfallsutredningen att översvämningen förväntas pågå under ca 40 minuter. Detta problem behöver upplysas i planbeskrivningen och konsekvensen av att inte nå området bör redovisas. Vidare måste kommunen även göra en bedömning om konsekvensen kan accepteras eller om andra åtgärder, nu eller på längre sikt kan krävas.

Länsstyrelsen anser att dagvattenåtgärderna behöver säkerställas i plankartan. Det innebär att nödvändig yta för anläggningarna ska avsättas eller regleras med en planbestämmelse som bekräftar att åtgärderna genomförs.

Geoteknik och bergteknik

SGI:s yttrande kommer först vecka 35. Länsstyrelsen kan därmed inte utesluta att planen behöver säkerställa geotekniska frågor. Länsstyrelsen kommer att komplettera detta yttrande när vi erhållit synpunkter från SGI.

De som medverkat i beslutet

Företrädare för samhälls-, vatten- och miljöskyddsavdelningen har bidragit till beredningen av detta yttrande. Beslutet har fattats av planhandläggare Johanna Severinsson

Johanna Severinsson

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia (utan bilaga) till:

katarina.tellow@sbk.goteborg.se

Länsstyrelsen/

Naturavdelningen, John Thorbäck

Miljöskyddsavdelningen, Jonas Henriksson

Samhällsavdelningen, Rebecka Thordwaldsdotter

Vattenavdelningen, Jonathan Svedin

Funktionschef Plan och bygg



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Kompletterande yttrande

1 (3)

Datum
2022-09-01

Ärendebeteckning
402-28736-2022

Göteborgs kommun
sbk@sbk.goteborg.se
Ert dnr: 05876/14

Kompletterande granskningsyttrande för Detaljplan för bostäder och verksamhet vid Sankt Jörgens väg, inom stadsdelen Backa i Göteborg kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2022-07-06 för samråd enligt 5 kap 22§ plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Om ärendet

Länsstyrelsen har den 2022-08-19 lämnat ett yttrande över föreliggande plan. Länsstyrelsen avser dock med detta yttrande att komplettera föregående yttrande vad gäller rubriken ”Geotekniska förutsättningar” enligt nedan.

I granskningsskedet avvaktade Länsstyrelsen Statens geotekniska instituts (SGI) granskning och bekräftelse om de geotekniska förutsättningarna var klarlagda fullt ut. Nu har SGI:s granskningsyttrande mottagits.

Länsstyrelsens samlande bedömning

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

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10 §

Hälsa och säkerhet

Geotekniska förutsättningar

Frågor som berör de geotekniska förutsättningarna behöver lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att Länsstyrelsen inte ska ta in detaljplanen för prövning.

- Kommunen behöver tydligare redovisa jordmodellen för sektion B vid stabilitetsberäkning, i det västra området. Har man övervägt att studera plan glidyta för denna sektion.

- För planerade förhållanden i det östra området har konsulten utfört stabilitetsberäkningar för en last motsvarande 0,5 m höjning av markytan + tunga fordon, totalt 30 kPa. Lasten har applicerats så att den även ligger som mothåll i de beräknade glidyterna, vilket SGI bedömer inte kan utgöra det mest kritiska fallet. Beräkningar behöver göras med laster placerade på ett rimligt sätt, som även ger det mest kritiska fallet. Enligt planbeskrivningen behöver inte marken lastas med tunga fordon, såsom utryckningsfordon eller liknande, men samtidigt är det något som planen tillåter och vid stabilitetsberäkning ska de fall provas som planen tillåter.
- SGI noterar att risken kopplad till lösa block i östra området beskrivs i förhållande till kommande exploatering, men kan inte avgöra om dessa block kan utgöra en befintlig risk, och detta behöver förtydligas. Är risken befintlig behöver detta åtgärdas innan planen antas. SGI vill också lyfta frågan hur genomförandet av åtgärderna för att förhindra eventuellt blockutfall kan säkerställas.
- Det saknas en bedömning av risker som kan förekomma vid schaktning i västra området och hur stabilitetsförhållandena säkerställs efter utförd schakt. Detta behöver klargöras i planskedet.

Se SGI:s yttrande (daterat 2022-08-30) som bifogas i sin helhet.

Synpunkter på granskningshandlingar

Geotekniska förutsättningar

- I samrådet efterfrågades en bedömning av förekomst av kvicklera för det östra området. Konsulten har inte undersökt sensitiviteten i området, utan tar höjd för att det kan förekomma kvicklera i området vid val av tillfredsställande säkerhetsfaktor för stabilitetsberäkningarna. SGI kan acceptera tillvägagångssättet, men vill understryka att detta innebär att kommunen även framöver behöver hantera området som om kvicklera förekommer, vilket är viktigt bl. a i byggskedet.
- För västra området har en kompletterande bergbesiktning av branta slänter i direkt anslutning till planområdet utförts. I denna bedöms att *"Bergskärningarna i området bedöms ha god till mycket god yt- och storstabilitet och bedöms ha en låg risk för blockutfall. Skulle block röra sig i område 4 så är det osannolikt att det orsakar skada i med nuvarande markförhållanden"*. SGI undrar om dessa markförhållanden kommer att ändras i samband med arbeten i planområdet, och om detta påverkar riskbedömningen för område 4. Skulle det krävas åtgärder för att öka stabiliteten i denna slänt utanför planlagt område behöver

rådighet över marken beaktas. Identifierade risker och planerade åtgärder behöver redovisas i planbeskrivningen.

- Ett löst block lokaliserat utanför planområdet har identifierats, som potentiellt kan påverkas av vibrationsalstrande arbete. Detta kan utgöra en risk då blocket skulle falla på en trottoar.
- SGI vill också påtala att geokonstruktioner, såsom konstruerade bergslänter, behöver tillsyn och eventuellt underhåll i driftskedet så att de hålls långsiktigt stabila.

Se SGI:s yttrande (daterat 2022-08-30) som bifogas i sin helhet.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av planhandläggare Johanna Severinsson

Johanna Severinsson

Bilaga/

SGI:s yttrande, daterat 2022-08-30

Vår referens
Åsa Jönsson

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs stad
sbk@sbk.goteborg.se

Kopia till:
Länsstyrelsen Västra Götalands län
vastragotaland@lansstyrelsen.se

Detaljplan för bostäder och verksamhet vid Sankt Jörgens väg, inom stadsdelen Backa i Göteborg

Yttrande över granskningshandling daterad juni 2022

Statens geotekniska institut (SGI) har från Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs stad erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

Syftet med detaljplanen är att pröva markens lämplighet för nya bostäder, ett äldreboende samt ny verksamhet i den före detta panncentralen. Vidare ska även prövas om befintlig kontorsbyggnad i västra delen av området kan byggas om i stället för att rivas helt.

Underlag:

- 1 Plankarta med illustrationsritning samrådshandling 2021-01-22
- 2 Planbeskrivning granskningshandling juni 2022
- 3 Bergtekniskt utlåtande. Sweco 2021-09-22
- 4 PM Bergteknik - Bedömning av blockutfall, rev.1, Sankt Jörgens Park, Göteborg, västra området, AFRY daterad 2020-05-07
- 5 S:t Jörgen, Backa 210:7 (västra området), Göteborgs stad. Geoteknisk undersökning för detaljplan. PM/Geoteknik. Skanska 2020-03-20 rev3 2021-07-02
- 6 S:t Jörgen, Backa 210:7, Göteborgs stad. Geoteknisk undersökning för detaljplan. Markteknisk undersökningsrapport MUR/Geoteknik. Skanska 2020-03-20
- 7 PM Bergbesiktning för Detaljplan Sankt Jörgen, östra området, daterad 2016-04-07
- 8 Hökerum Bygg AB. S:t Jörgen, Nybyggnad av flerbostadshus (östra området). Teknisk PM Geoteknik. Planeringsunderlag. Structor 2016-04-07 rev A 2021-08-23
- 9 Hökerum Bygg AB. S:t Jörgen, Nybyggnad av flerbostadshus. Markteknisk undersökningsrapport (MUR)/ Geoteknik. Planeringsunderlag. Structor 2016-04-07

- 10 PM Bergteknik - Bedömning av blockutfall, komplettering, Sankt Jörgens Park, Göteborg, västra området, AFRY daterad 2021-06-09

SGI:s synpunkter

SGI har tidigare yttrat sig i samrådsskedet (2021-04-15, samma dnr).

Geoteknik

SGI efterfrågade ett förtydligande av förekomsten av kvicklera i **västra området** i samrådet. Skanska har kompletterat i denna fråga [5] och SGI har inget att anmärka på det redovisade. Vidare efterfrågade vi en tydligare redovisning av jordmodellen för sektion B vid stabilitetsberäkning och frågade om man hade övervägt att studera plan glidyta för denna sektion. Komplettering har utförts för sektion A, vilket gör att dessa frågor kvarstår.

I samrådet efterfrågade vi en bedömning av förekomst av kvicklera för det **östra området**. Konsulten har inte undersökt sensitiviteten i området, utan tar höjd för att det kan förekomma kvicklera i området vid val av tillfredsställande säkerhetsfaktor för stabilitetsberäkningarna. SGI kan acceptera tillvägagångssättet, men vill understryka att detta innebär att kommunen även framöver behöver hantera området som om kvicklera förekommer, vilket är viktigt bl a i byggskedet.

För planerade förhållanden i det **östra området** har konsulten [8] utfört stabilitetsberäkningar för en last motsvarande 0,5 m höjning av markytan + tunga fordon, totalt 30 kPa. Lasten har applicerats så att den även ligger som mothåll i de beräknade glidytorna, vilket vi bedömer inte kan utgöra det mest kritiska fallet. Beräkningar behöver göras med laster placerade på ett rimligt sätt, som även ger det mest kritiska fallet. Enligt planbeskrivningen [2] behöver inte marken lastas med tunga fordon, såsom uttryckningsfordon eller liknande, men samtidigt är det något som planen tillåter och vid stabilitetsberäkning ska de fall provas som planen tillåter.

Bergteknik

SGI noterar att riskbedömningen avseende branta slänter och lösa block i **östra området** har kompletterats i ett utlåtande [3] samt åtgärder kopplade till dessa lösa block har förtydligats [2], vilket är bra. SGI noterar att risken kopplad till dessa lösa block beskrivs i förhållande till kommande exploatering, men vi kan inte avgöra om dessa block kan utgöra en befintlig risk, och detta behöver förtydligas. Är risken befintlig behöver detta åtgärdas innan planen antas. SGI vill också lyfta frågan hur genomförandet av åtgärderna för att förhindra eventuellt blockutfall kan säkerställas.

För **västra området** har en kompletterande bergbesiktning av branta slänter i direkt anslutning till planområdet utförts [10]. I denna bedöms att *"Bergskärningarna i området bedöms ha god till mycket god yt- och storstabilitet och bedöms ha en låg risk för blockutfall. Skulle block röra sig i område 4 så är det osannolikt att det orsakar skada i med nuvarande markförhållanden"*. SGI undrar om dessa markförhållanden kommer att ändras i samband med arbeten i planområdet, och om detta påverkar riskbedömningen för område 4. Skulle det krävas åtgärder för att öka stabiliteten i denna slänt utanför planlagt område behöver rådgivning över marken beaktas. Identifierade risker och planerade åtgärder behöver redovisas i planbeskrivningen.

SGI saknar också fortfarande en bedömning av risker som kan förekomma vid schaktning i **västra området** och hur stabilitetsförhållandena säkerställs efter utförd schakt. Detta bör klargöras i planskedet.

Vi noterar att ett löst block lokaliserat utanför planområdet har identifierats, figur 6 i [4], som potentiellt kan påverkas av vibrationsalstrande arbete. Detta kan utgöra en risk då blocket skulle falla på en trottoar.

SGI vill också påtala att geokonstruktioner, såsom konstruerade bergslänter, behöver tillsyn och eventuellt underhåll i driftskedet så att de hålls långsiktigt stabila.

Sammanfattningsvis bedömer SGI att ovanstående förtydliganden och kompletteringar kvarstår att hantera.

Ärendets handläggning

Beslut i detta ärende har tagits av enhetschef Maria Kristensson, efter föredragning av Åsa Jönsson. Geoteknisk granskning har gjorts av Åsa Jönsson och bergteknisk granskning av Isabelle Staub.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT
Planenheten
Enligt uppdrag

Åsa Jönsson