



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2016-03-22

Diarienummer: 0369/12

Sirpa Ruuskanen Johansson

Telefon: 031-368 17 87

E-post: formamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Gator vid Backaplan inom stadsdelen Backa i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 30 oktober 2012 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 7 maj 2014 – 17 juni 2014.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och i Älvrummet, Kanaltorget 1, under tiden 7 maj 2014 – 17 juni 2014. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller fastighetsnämndens beslut att avstyrka förslaget i sin nuvarande utformning då de bl a anser att för mycket mark blir trafikområde.

Länsstyrelsens samlade bedömning är att samrådshandlingen inte på ett tillfredsställande sätt uppfyller det angivna syftet att pröva möjligheten till ett övergripande gatunät för bland annat biltrafik, bussgata, framtida spårväg, pendeltågsstation på Bohusbanan och ett nytt trafikmot på Lundbyleden. Man efterfrågar vissa kompletteringar och förtydliganden, bl a gällande övergripande trafikpåverkan, buller, luftkvalitet samt natur- och miljömål. Dialog har skett med Länsstyrelsen efter samrådet.

Remissinstanserna i övrigt ställer sig generellt positiva till förslaget med mindre invändningar. Boendes invändningar gäller i första hand buller- och trafikfrågan.

Efter samrådet har ett antal ändringar gjorts, bl a har planområdet minskats i väster där anslutning till Deltavägen tagits bort och intrånget på fastighet vid Backavägen har minskats. Samtidigt har planområdet ökat några meter vid det nya Kvillemotet på det som idag saknar plan. För denna utvidgning har ett extra samråd genomförts med berörda fastighetsägare och intressenter.

Nya utredningar gällande buller, luftkvalitet, naturvärden, risk farligt gods och markmiljö har utförts. Stadsbyggnadskontoret har även utarbetat en stadsbyggnadsstudie för Backaplan/Brunnsbo. Efter samråd har också genomförts social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys vilka inarbetats i handlingarna.

Kontoret har i övrigt bedömt att inkomna synpunkter måste ställas mot samhällsnyttan och menar att med gjorda ändringar har synpunkter så långt som möjligt kunnat beaktas.

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

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden avstyrker detaljplanen i sin nuvarande utformning då de anser att för mycket mark blir trafikområde. Förslaget strider mot intentioner i stadens budget om effektivt markutnyttjande och staden tappar intäkter för möjliga byggrätter och möjlighet att bygga fler bostäder.

Byggnadsnämnden bör ta en förnyad diskussion med Trafikverket om annan lösning som tar mindre yta i anspråk eller att något annat vägområde i anslutning frigörs för bebyggelse, till exempel vid Brunnsbomotet.

Kommentar:

Kontoret har i hela planarbetet haft en dialog med bland annat Trafikverket. Stora delar av det som föreslås i detaljplanen beror av övergripande beslut i staden, bland annat att hantera övergripande trafikstrukturer. Här innefattas delar av det sk Västsvenska paketet, Marieholmsförbindelsen, förutsättningar för andra mot utefter Lundbyleden mm. Detaljplanen utgår också från de utarbetade planeringsförutsättningarna för Backaplan. Begränsande förutsättningar, förutom stort trafikflöde, är också riskzoner för farligt gods utefter Bohusbanan och Lundbyleden. I dialog med intilliggande planarbeten har ändringar gjorts, med bland annat minskning av planområdet till förmån för omhändertagande i annan plan som innehåller kvartersbebyggelse. Trafikförslaget har också ändrats med bland annat mer stadsmässigt utseende.

2. Göteborg Energi AB, fjärrvärme

Göteborg Energi AB påpekar att det finns en fjärrvärmeledning, som är förlagd i en gångbar kulvert diametern 2000 mm, vid vägporten under järnvägen. Denna gångbara kulvert kan ej ligga kvar i dagens läge utan måste läggas om. Kommande projektering får ge ett förslag på nytt läge för den befintliga fjärrvärmeledningen. Eventuellt krävs det en omläggning av fjärrvärmeledningen vid den planerade cirkulationsplatsen, som ligger längst norr ut inom detaljplaneområdet. Göteborg Energi AB förutsätter att de omläggningar av fjärrvärmeledningar som krävs i samband med gatuombyggnaden bekostas av projektet.

Kommentar:

Kommentaren vidarebefordras till fastighetskontoret och trafikkontoret för beaktande vid genomförandet. I planen har införts planbeteckning ”u-område” för markanvändning järnvägstrafik för att säkerställa framtida ledningsåtkomst.

3. Göteborg Energi Nät AB

Göteborg Energi Nät AB bedömer att förslaget E-området för flytt av befintligt nätstation på grund av byggnation av en ny rondell är acceptabelt. För att undvika att byggherrar misstolkar planhandlingen skulle vi vilja se följande förtydligande i plankartan.

E₁ "Transformatorstation med lägsta mark nivå +2,847m enligt rikets höjdsystem RH2000 och med en yta om max 40m²".

m₁ "Bygglov för ex bostäder/kontor där människor stadigvarande vistas kan endast medges om genomsnittlig dygnsexponering av elektromagnetiska fält understiger 0,4 µT. Ett säkerhetsavstånd på 4 meter behövs mellan transformatorstation och byggnad där människor stadigvarande vistas, detta krävs för att uppfylla att elektromagnetiska fält understiger 0,4 µT".

Transformatorstationerna skall utgöras av fristående byggnader. Detta med hänsyn till magnetfältsproblematik, på grund av brandsäkerhet och personsäkerhet samt för vår tillgänglighet och möjlighet att snabbt kunna återställa elförsörjningen vid störning. Att placera transformatorstationerna i fristående byggnader bidrar även till att minska de magnetiska fälten i inomhusmiljön.

Om särskilda krav kommer att ställas på fristående transformatorstationers utformning ska detta anges i planhandlingen och beskrivas i närmare detalj i gestaltungsprogram för detaljplanen eller liknande. De eventuella merkostnader som utformningskraven medför kommer att tas ut som ökade anslutningsavgifter av de kunder som ansluts till transformatorstationen.

Förutsättningen för läget för transformatorstationen är att markområdet är permanent lättåtkomligt för en stor lastbil med kran, som kan ha utrustning för att mäta fram fel på elektriska anläggningar eller från vilken man ska lyfta ut och in tung elektrisk utrustning. Markområdet måste också vara fritt från vatten- och avloppsledningar etc. Stationslägen skall placeras så att marknivån ligger på minst +2,847m enligt rikets höjdsystem RH2000. För vissa viktiga läge kan krävas +3,847 m. "

Ledningsstråken för el skall placeras inom bestående vägstruktur, i första hand inom GC-banors markområde och i andra hand inom gatumark. Detta för att minimera störningarna för bil- och kollektivtrafik vid framtida reparationer på elnätet.

Respektive byggherre förutsätts, såvitt inget annat särskilt avtalats med Göteborg Energi Nät AB, initiera och bekosta eventuella erforderliga flyttar av befintliga nätstationer och elledningar med tillbehör för möjliggörande av förändrad markanvändning enligt förslag till detaljplan. Vidare förutsätts att, såvitt inget annat särskilt avtalats med Göteborg Energi Nät AB, ledningsrätt erhålls för bolagets nätstationer och ledningar med tillbehör inom planområdet.

Göteborg Energi Nät AB har skickat med en karta där de pekat ut konflikter mellan planerad byggnationen och ledningar. Bl.a. berörs en 130 kV kabel där en flytt kan kosta ca 3-3,6 miljoner kronor.

Kommentar:

Synpunkter gällande utförande av nätstationer vidarebefordras till fastighetskontoret för beaktande i genomförandet. Detta och krav på E-område har kompletterast i planbeskrivningen. Ledningsstråkens utformning vidarebefordras till trafikkontoret för beaktande i genomförandet.

4. Göteborgs Hamn AB

Göteborgs Hamn AB påpekar att Lundbyleden och den när liggande Hamnbanan är av riksintresse för kommunikation och ingår även i riksintresset för Göteborgs hamn. Lundbyleden och Hamnbanan är oerhört viktiga och nödvändiga för att transportera gods till och från Göteborgs hamn och kommer att vara så under överskådlig tid.

Marieholmsförbindelsen, ny älvförbindelse för gods på väg, kommer att vara mycket positiv för utvecklingen av infrastrukturen till Göteborgs hamn. Göteborgs Hamn AB (GHAB) anser att det därför är positivt att ett nytt trafikmot planeras för att förbättra framkomligheten på Lundbyleden och underlätta för anläggandet av Marieholmsförbindelsen. Det nya trafikmotet ligger dock nära Hamnbanan och GHAB vill att eventuella konsekvenser för Hamnbanan och dess utveckling framgår i planbeskrivningen. GHAB förutsätter att exploatering i närheten av kommunikationsstråk till och från Göteborgs hamn inte hindrar/försvårar en utveckling av godstransporter till och från hamnen på såväl kort som lång sikt. Om kommunikationsstråkens utveckling hindras/försvåras kommer det att innebära problem för godstransporterna till och från Göteborgs hamn, vilket kan äventyra hamnens möjligheter till utveckling.

Kommentar:

Kontoret anser att Hamnbanan ej påverkas av detaljplanen. Parallellt genomförs också väg- och järnvägsplan i Trafikverkets regi. Trafikverket har i sin övergripande strategi för bland annat förändringar av Lundbyleden hanterat frågan om påverkan på Hamnbanan.

5. Nämnden för kretslopp och vatten

Ledningsnät

Nämnden har gjort en grov bedömning av vilka ledningar som kan behövas flyttas i samband med byggandet av planerad portal under Bohusbanan vid Västra Magårdsvägen. Kretslopp och vatten önskar en planritning med planerade marknivåer inritade för en detaljerad studie av ledningar som behöver flyttas.

De föreslagna järnvägsspåren väster/söder om befintlig järnvägsspår redovisas inte i planhandlingarna. Om ett nytt spår byggs kan det komma i konflikt med befintlig spillvattenledning, en flytt av ledningen innebär ny ledningslängd om ca 125 meter.

Befintlig spillvattenledning inom område T₁(HUVUDGATA) saknar u-område i planen. U-området för ledningen bör vara 10 m brett, om detta ej kan tillskapas behöver ledningen flyttas till ett nytt läge enligt förslag från Kretslopp och vatten.

Två ledningssträckor inom planområdet planeras att slopas.

För nya och befintliga ledningar som korsar under planerad spår- och järnväg krävs extra åtgärder för att säkerställa driftsäkerhet och åtkomst till ledningar.

Planerade våtmarker måste placeras minst 5 meter från det allmänna ledningsnätet för att förhindra inläckage och säkerställa åtkomst till ledningarna, om detta ej går skall ledningarnas åtkomst säkerställas på annat sätt.

Föreslagen våtmark i planområdet nordvästra del är placerad rakt över befintlig privat servisledning för spillvatten tillhörande Backa 866:342.

Diket utmed Lillhagsvägen ligger för nära befintliga spillvattenledningar. Diket bör placeras så att det inte ligger längsgående ovanför befintliga spillvattenledningar.

Eventuella planerade byggrätter inom planområdet måste stämmas av mot befintligt ledningsnät.

Förändrade marknivåer, utöver områdena kring planerade portaler, skall stämmas av med kretslopp och vatten för att se om nivåerna påverkar VA-anläggningen.

Spillvatten

Text på sid 19 under rubriken Spillvatten, "*I de fall nya ledningar dras, skall dessa utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten*", bör ändras till: "*Avloppsnetet inom kvarteretsmark skall utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten*".

Dagvatten

Förtydliga i planbeskrivningen att dagvattnet inom planområdet avleds till ett kombinerat ledningssystem som sedan avleds till Gryaab för rening förutom avvattningen till Kvillebäcken.

Träd

Ett skyddsavstånd på 4 meter mellan trädets rothals och ytterkant ledning skall hållas, avsteg görs endast i speciella fall efter godkännande från kretslopp och vatten. Vid avsteg ska avtal tecknas som frånskriver kretslopp och vatten ansvar för eventuella skador på träd eller ledningar.

Ekonomi VA

Kostnader för flytt av allmänt VA-ledningsnät p.g.a. flytt av portal i sydöst samt nedsänkning av väg är uppskattad till 10-12 miljoner kronor. Kostnaden kan komma att revideras.

Ev. flytt av spillvattenledning pga nytt järnvägsspår uppskattas grov till 3 miljoner vid en ledningsflyttlängd på 125 meter.

Flytta av ledningsnät projekteras, utförs och bekostas av exploitören.

Avfall

Befintlig återvinningsstation är placerad på det som i illustrationsritningen ser ut att vara en ny cykelbana. Om så är fallet måste ny placering av återvinningsstationen pekas ut, det måste även klargöras vem som bekostar en ev. flytt.

Kommentar:

Synpunkterna gällande ledningsnät har vidarebefordrats till trafikkontoret och fastighetskontoret för beaktande i genomförandet. I den förprojektering som trafikkontoret har gjort efter samrådet, har dialog skett med kretsloppskontoret. I detaljplanen har införts u-område för användningsområde järnvägstrafik. Gällande Huvudgata är detta ej nödvändigt, då det är allmän platsmark.

Gällande spillvatten har planbeskrivningen ändrats enligt förslag.

Gällande dagvatten har planbeskrivningen reviderats.

Synpunkten gällande träd har vidarebefordrats till trafikkontoret för beaktande i genomförandet.

Uppgift gällande Ekonomi har vidarebefordrats till fastighetskontoret .

Återvinningsstation är belägen på yta utanför detaljplanen och hanteras i genomförandet. Synpunkten har vidarebefordrats till fastighetskontoret för beaktande i genomförandet.

6. Kulturnämnden

Planförslaget påverkar inga utpekade kulturhistoriska värden. Kulturnämnden har inget att erinra mot planen.

7. Lokalnämnden

Nämnden har inga synpunkter på rubricerade detaljplan.

8. Miljö- och klimatnämnden

Tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas. Nämnden ser det som mycket positivt att skapa möjlighet att förstärka stadens kollektivtrafik med bland annat fler tågavgångar.

Det är önskvärt att i så hög grad som möjligt bevara befintliga buskage och man bör fundera över hur man kan skapa ekosystemtjänster i området.

All mark som berörs av arbeten och inte enbart den del som utgörs av breddning av befintlig väg, ska undersökas med avseende på föroreningar.

Det måste säkerställas hur man ska undvika att påverka Kvillebäcken och Knölnaten negativt. Det är viktigt att det vatten som uppstår i både bygg- och driftskedet avleds och vid behov renas så att det inte medför risker för människors hälsa och miljön.

Vidare vill förvaltningen att bullerskydd ska uppföras intill Bohusbanan, samt att man måste skydda närboende från ökade bullerstörningar. Nämnden menar även att det måste säkras att samtliga boende ska få tillgång till uteplats där de maximala nivåerna ligger under 70 dBA. Bullerutredningen bör även förtydligas och innehålla en tydligare beskrivning av tågtrafiken, t ex. hur fördelningen av antal tågpassager ser ut över dygnet, samt antalet överskridande av riktvärden.

Nämnden anser att luftutredningen ska kompletteras med ett framtidsscenario.

Kommentar:

Naturinventeringar har konstaterat att naturmiljöer med buskage föreligger och dess omfattning. Önskemål om bevarande av buskage har vidarebefordrats till trafikkontoret och Trafikverket för beaktande i genomförandet.

Handlingarna föreskriver hantering av markföroreningar i genomförandeskedet. Synpunkten har vidarebefordrats till trafikkontoret och Trafikverket.

Synpunkten gällande Kvillebäcken har vidarebefordrats till trafikkontoret och Trafikverket.

Nya buller- och luftkvalitetsutredningar har genomförts, där bullerskyddsåtgärder föreskrivs. Parallellt med planarbetet pågår arbete med plan- och järnvägsplan i Trafikver-

kets regi. Dessa kommer att ställa krav på genomförande av åtgärder. Handlingar har kompletterats med framtidsscenario gällande luftkvalitet.

9. Park och Naturnämnden

Nämnden har inga förslag på förändringar i planförslaget.

10. Räddningstjänsten i Storgöteborg

Det noteras i planbeskrivningen att Bohusbanan och Lundbyleden är transportleder för farligt gods. Detaljplanen innehåller dock inga byggnader, med undantag för att man möjliggör för byggnader kopplade till framtida tågstation. I planbeskrivningen står det att "Fråga om risker gällande farligt gods anses därför inte föreligga för genomförandet av detaljplanen."

Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG) anser att riskfrågan bör lyftas i detta skede, så att den med säkerhet beaktas när det blir aktuellt framöver.

RSG anser att det självklart är att föredra att verksamheter och byggnader kopplade till resande placeras nära knutpunkter och större transportleder, men att det inte kan utesluta att man måste beakta risken för de människor som kommer att vistas i området, både inne i byggnader och utomhus i anknytning till tågstationen. Om möjligt bör det införas i plankartan, så att frågan inte glöms bort eller anses oviktig i framtiden.

Kommentar:

Handlingarna har kompletterats med riksutredning gällande farligt gods. Parallellt med planarbetet pågår arbete med plan- och järnvägsplan i Trafikverkets regi. Dessa kommer att ställa krav på genomförande av ev. åtgärder gällande riskfrågan.

Byggnader i samband med framtida pendeltågstation har tagits bort i planhandlingarna.

11. Stadsdelsnämnden Norra Hisingen

Stadsdelsnämnden tillstyrker förslaget.

Emellertid saknar man i handlingen bland annat konsekvensbeskrivningar av hur Brunnsbotorget påverkas av detaljplanens föreslagna åtgärder, något som har stor betydelse för både vardagsliv, identitet, samspel och folkhälsa.

Förvaltningen saknar skrivningar om utvecklingsplanerna längs Litteraturgatan norrut mot Selma Lagerlöfs torg i planhandlingarna, en koppling av stor betydelse för Norra Hisingen ur detta perspektiv. Brunnsbo är Norra Hisingens södra port, och trafiklösningar i detta område har därför allt annat än ”ringa betydelse med avseende på sociala aspekter”.

Det är dock av högsta vikt att gestalta kommande stråk och lösningar kring en ny pendeltågstation så att alla miljöer ger en god känsla av trygghet. Även visuella kopplingar är viktiga ur detta perspektiv, för att motverka att befintliga barriärer kring Brunnsbo stärks ytterligare.

Förvaltningen anser att den GC-bana som idag går från Brunnsbo och längs med Lundbyleden mot Backaplan/Frihamnen är en viktig länk, inte minst som en framtida koppling mot nya Älvstaden men också som en genväg för att ta sig in mot centrala Göteborg från Brunnsbo. Detaljplanen redovisar inte hur denna koppling skall lösas men

förvaltningen vill poängtera vikten av att den finns kvar och att den i samband med de olika vägprojekten längs leden också ses över och om möjligt görs mer attraktiv att ta sig fram på.

Stängning av Brunnsbomotet

Den aktuella detaljplanen är nära kopplad till Trafikverkets projekt inom Västsvenska paketet. Processen kring betalstationerna i Backa har tårt på många backabors förtroende för kommunen och andra instanser, och det är därför särskilt viktigt att kommunicera kommande trafikåtgärder i detta område på ett tydligt sätt. Information som kan förklara vilka förändringar samtliga åtgärder innebär ur ett helhetsperspektiv saknas dock i planhandlingen, vilket gör konsekvenserna för Norra Hisingens invånare svårbedömda i dagsläget.

Konsekvenser för Brunnsbotorget

Skrivningar i planhandlingen berör endast Backaplan som handelsplats, Brunnsbotorget omnämns inte. Även om Brunnsbotorget är av en helt annan skala som ett litet lokalt torg, så är det en viktig mötesplats som erbjuder nära service för boende i närområdet, och förvaltningen önskar därför en bedömning av effekter för handeln på Brunnsbotorget. En kommande pendeltågstation kommer att stärka Brunnsbotorget, men hur trafikförändringarna påverkar är svårt att utläsa av planhandlingen.

Bulleråtgärder

Om en ny pendeltågstation blir aktuell i Brunnsbo kommer bulleråtgärder att krävas. Bullerutredningen föreslår åtgärder i form av 4 m höga och 860 m långa bullerskärmar utmed Bohusbanan. Förvaltningen anser att detta måste studeras noga i kommande utredningar, och föreslår en estetiskt väl genomtänkt utformning av bullerskärmar. Skärmar bör bara sättas upp där det är absolut nödvändigt och gärna designas med transparanta material. Siktlinjerna mellan Backaplan och Brunnsbo bör värnas för att dessa olika stadsdelar ska upplevas hänga samman.

Kommentar:

Efter samrådet har en social konsekvensanalys genomförts. Handlingarna har kompletterats gällande de sociala aspekterna. Stadsbyggnadskontoret har också genomfört en stadsbyggnadsstudie för Backaplan/Brunnsbo, där kopplingarna med omgivande stadsdelar behandlas. I denna poängteras vikten av en bra koppling mellan Brunnsbo och Backaplan. Inte minst nya visuella kopplingar, i form av byggnader på vardera sidan av den planskilda korsningen, skulle med fördel skapa ett bebyggelserum som knyter samman den nya bebyggelsen med den gamla och markerar stationsläget. Detta och mycket av rekommendationerna rör i första hand Brunnsbo och Backaplan, men bland annat pekar man på vikten att skapa en kontinuitet av stad genom ett stadsmässigt stråk som löper genom Backaplan och vidare genom Brunnsbo mot Selma Lagerlöfs torg. Mycket av dessa frågor regleras emellertid inte i denna detaljplanen, men måste bevakas i kommande detaljplaner.

GC-banan utefter Lundbyleden har i gällande trafikförslag tagits om hand med ny anslutning till Brunnsbo. Denna ligger emellertid utanför detaljplaneområdet och hanteras inom gällande detaljplaner.

Nya buller- och luftkvalitetsutredningar har genomförts, där bullerskyddsåtgärder beskrivs. Parallellt med planarbetet pågår arbete med plan- och järnvägsplan i Trafikverkets regi. Dessa kommer att ställa krav på genomförande av åtgärder.

12. Stadsdelsnämnden Lundby

Påpekar att Backaplan är under stor omvandling och på sikt kommer att omvandlas till tät blandstad bör detaljplanen beakta att det i framtiden är möjligt med bullerdämpande åtgärder även åt det södra hållet mot Backaplan. Det är även viktigt att bullerskyddet utformas och gestaltas på ett bra och tilltalande sätt för att inte skapa en ökad barriärkänsla mellan områdena samt bidra negativt till den upplevda tryggheten.

Vidare anser nämnden att dagvattendammar bör utformas på ett sätt så att de inte blir halvtorra under längre perioder, då sådana ytor ofta upplevs som att de inte blir skötta och ger ett skräpigt intryck.

Förvaltningen förutsätter även att det har genomförts en analys enligt stadens modell för Social konsekvensanalys (SKA) och Barnkonsekvensanalys (BKA) för detaljplanen. Annars bör detta kompletteras till granskningen.

Nämnden påpekar även att det är viktigt att detaljplanen är avstämd med intentionerna kring den kommande utvecklingen av Backaplan så att denna utveckling inte försvåras.

Kommentar:

Då detaljplanearbetet för angränsande plan i söder/väster inte kommit så långt, går det inte att se hur denna kvartserstad kommer att se ut. Gällande användning ställer inte krav på bulleråtgärder. Den nya trafikstrukturen får alltså vara en förutsättning för övriga detaljplaneprocesser.

Synpunkten angående dagvattendammar har vidarebefordrats till trafikkontoret och Trafikverket för beaktande i genomförandet.

En SKA och BKA har genomförts, vilket har inarbetats i handlingarna.

13. Trafiknämnden

Nämnden ser positivt på den föreslagna utvecklingen i området enligt detaljplaneförslaget.

Det är av största vikt att projektet samordnas med Trafikverkets pågående projekt Kvillemotet, samt att ansvarsfördelningen kring anläggningsarbetens i anslutning till Bohusbanan tydliggörs.

Trafikverket avser att öppna Kvillemotet 2019, där öppningstiden styrs av att Marieholmsförbindelsen öppnas 2020. Därför krävs att den kommunala infrastrukturen är på plats under 2018. Med tanke på detaljplanens antagande, projektering och byggnation, i kombination med de tekniska utmaningarna som finns i form av konstruktioner under Bohusbanan och ledningsomläggningar, gör tidsaspekten kritisk.

Skapandet av egna körfält för kollektivtrafiken, initialt buss, på sikt möjligen spårvagn, ger möjligheter till en kapacitetsstark kollektivtrafik på Backaplan.

Trafikkontoret anser att dialogen mellan Regionen, Trafikverket, Västtrafik och Staden rörande genomförandet av en pendeltågsstation vid Brunnsbo bör upptas, för att diskutera finansieringsmöjligheterna.

Utformningsförslaget rörande kommunal infrastruktur som föreslås byggas i en första etapp, där pendeltågsstation och ett andra spår på Bohusbanan ej ingår, beräknas kosta ca 470 miljoner kronor. De föreslagna åtgärderna i planen är i dagsläget ej till fullo finansierade, varken genom Västsvenska paketet eller genom kommunala investeringsmedel.

Kommentar:

Kontoret har löpande dialog med Trafikverket för samordning av detaljplanen och pågående väg- och järnvägsplansarbete.

Genomförandet av detaljplanen skall finansieras delvis genom Västsvenska paketet; och delvis genom kommunen. Åtgärder inom väg och järnvägsplan finansieras genom Västsvenska paketet. Åtgärder inom HUVUDGATA som ej omfattas av väg- eller järnvägsplan finansieras dels av Västsvenska paketet och dels av kommunen.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

14. Göteborgsregionens kommunalförbund

GR ställer sig positiv till föreslagna detaljplan och framför att de inom ramen för K2020 pekat på vikten av att skapa ett tågstopp på Bohusbanan vid Brunnsbo. Detta möjliggör en bättre resmöjlighet för resande till och från kommunerna längs Bohusbanan. Även i GRs strukturbild för Göteborgsregionen pekas Bohusbanan ut som en viktig transportlänk. GR vill dock framföra vikten av att Göteborg även fortsättningsvis utvecklar kollektivtrafikkopplingar till och från Brunnsbostation gärna med en etablering av spårvagn till Backa. Samt att Göteborg medverkar till en kapacitetsökning av Bohusbanan så att det fulla värdet av en ny station kan infrias. GR har i arbetet med nationell- respektive regional infrastrukturplan framfört behovet av en ny station i Brunnsbo.

Kommentar:

I dagsläget finns inget beslut om en pendeltågstation, men planen möjliggör en framtida pendeltågstation och framtida spårväg med anslutning till Brunnsbo.

15. Lantmäterimyndigheten

Påpekar att plankartan saknar traktnamn och fastighetsbeteckning. I genomförandebeskrivningen hänvisas det till att rättigheter mm redovisas på plankartan och den bör kompletteras med den informationen.

Plankartan saknar även servitut, gemensamhetsanläggningar, u-områden mm. Förtydliga vilka rättigheter som berörs även i genomförandebeskrivningen och beskriv hur dessa påverkas av förslaget.

Under rubriken Fastighetsbildning saknas troligen ordet ”fastighetsbildning” i meningen ”före beviljande av bygglov skall erforderlig vara genomförd”.

Ange hur gemensamhetsanläggningen Backa ga:92 berörs av planen.

Kommer kommunen verka för att skapa servitut för utfart för fastigheterna Backa 766:979-981 över den av kommunen skötta vägen/gc-vägen?

För fastigheterna 866:260-261 bör det redovisas hur den nya utfarten kommer att anordnas.

Det står inget om de ekonomiska konsekvenserna för de ledningshavare som finns inom planområdet. I planbeskrivningen hänvisas det till att avtal bör tecknas med dessa samt att vissa omläggningar kommer att vara kostsamma. Konsekvenserna bör därför förtydligas.

Beroende på ägarförhållandena till byggnaderna som ska rivas kommer de ekonomiska konsekvenserna att vara olika. Därför bör det framgå vem som äger dessa och om några ersättningar ska utgå.

Kommentar:

Plankartan har kompletterats enligt synpunkter. Synpunkter gällande genomförandefrågorna har kompletterats i planbeskrivningen.

16. Polisenheten Hisingen

Polisen är positiv till tvärförbindelsen då den underlättar för framkomsten för utryckningsfordon. Gustaf Daléngsgatan är en av Polisens frekvent använd utryckningsväg där framkomligheten är begränsad vid kösituationer då bilisterna har liten eller ingen möjlighet att styra åt sidan tillräckligt för att medge passage.

Vi ser det alltså som angeläget att planerade åtgärder genomförs, bland annat p.g.a. avlastning av Gustaf Daléngsgatan.

17. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning är att samrådshandlingen inte på ett tillfredsställande sätt uppfyller det angivna syftet att pröva möjligheten till ett övergripande gatunät för bland annat biltrafik, bussgata, framtida spårväg, pendeltågsstation på Bohusbanan och ett nytt trafikmot på Lundbyleden.

Länsstyrelsen anser att en övergripande trafikstudie behöver göras som behandlar flöden och framkomlighet för de olika trafikslagen såväl inom planområdet som mellan närliggande stadsdelar. Länsstyrelsen bedömer att frågor som berör hälsa / säkerhet eller riksintresse och miljö kvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

(Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§)

Riksintresse

Länsstyrelsen befarar att ett genomförande enligt planförslaget kommer att öka belastningen av lokal trafik på Lundbyleden som är av riksintresse för kommunikationer.

Riksintressets primära funktion är att ansluta riksintressena Göteborgs hamn och hamnanknuten industriell produktion med det nationella vägnätet.

Länsstyrelsen anser att planhandlingarna ska omfatta en övergripande trafikstudie där det säkerställs att det övergripande gatunätet kan omhänderta lokal trafik, såväl inom planområdet som in och ut ur det, utan att riksintresset Lundbyleden belastas ytterligare.

Hälsa och säkerhet

Beträffande trafikbuller redovisar planbeskrivning och underliggande bullerutredning höga bullernivåer, både under nuvarande förhållanden och efter planens genomförande. Bullerdämpande åtgärder för väg och gatutrafiken behöver studeras vidare och redovisas i granskningshandlingen. Eftersom Lundbyleden och ny trafikplats ingår i planområdet behöver trafikbuller även från dessa ingå i bullerutredningen.

MKN

Planförslaget måste utvecklas ytterligare avseende dagvattenhanteringen som skall omfatta även berörd del av Lundbyleden och den tillkommande trafikplatsen.

Planförslaget redovisar höga luftföroreningshalter men redovisar inga åtgärder för att uppnå god miljö kvalitet.

I planförslaget illustreras en framtida förändring av intilliggande kvartersstruktur som tillsammans med indelningen av gaturummet för flera olika trafikslag kommer att påverka såväl trafiksituationen som luftföroreningar och möjlighet hantera dagvattnet. I granskningshandlingen ska redovisas att god miljö kvalitet kan uppnås.

(Råd enligt 2 kap. PBL)

Förhållande till ÖP

Planförslaget refererar till tidigare arbete med fördjupad översiktsplan för Backaplan. I avsaknad av denna fördjupade översiktsplan bör arbetets målsättningar framgå av planhandlingen i sådan omfattning att planens måluppfyllelse kan bedömas.

Naturmiljö

Markområde kring den tillkommande trafikplatsen vid Lundbyleden bör inventeras för att identifiera eventuella naturvärden.

Koppling till miljömålen

En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer, det nuvarande miljötilståndet och planinnehållets förhållande till detta saknas.

Klimatanpassning

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

Gestaltning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder

Av planförslaget framgår, bland annat genom typsektioner genom gaturum och av illustrationsplanen, viss gestaltning av planens gatusystem. Eftersom planen även omfattar ny trafikplats vid Lundbyleden och denna kan förmodas ges karaktären av större trafikled bör planen redovisa vilka gator som kommer att ges karaktären av trafikled och vilka gator som planeras ges karaktär enligt typsektionerna. Orienterbarhet bör vara vägledande i gestaltungsarbetet så att inte lokaltrafik, såsom idag, i onödan leds ut på Lundbyleden.

Vatten

Se synpunkter ovan beträffande dagvatten under rubriken MKN.

Trafikfrågor

Länsstyrelsen noterar att Lillhagsvägen omfattas av illustrationsplanen men att den inte ingår i planområdet. Lillhagsvägen har, och kommer även i framtiden att ha, en viktig funktion som förbindelse för lokal trafik mellan olika stadsdelar på Hisingen. Länsstyrelsen anser att planens syfte att pröva möjligheten till pendeltågsstation på Bohusbanan endast kan uppfyllas om planområdet även omfattar Lillhagsvägen och ett större område kring det planerade stationsläget. För att påvisa om stationsläget är lämpligt bör tillgänglighet och stationsnära markanvändning utredas. Därutöver behöver stationens konsekvenser på såväl gatusystemet som på järnvägen beskrivas.

Synpunkter i övrigt eller enligt annan lagstiftning

Vägplan

Eftersom planområdet även omfattar ny trafikplats vid Lundbyleden som planeras enligt väglagen bör det av planhandlingarna tydligare framgå vad som omfattas av vägplan respektive av detaljplan samt hur samordning av planprocesserna ska ske.

Trafikbuller

Trafikverket noterar i separat yttrande att bullerutredningens resultat indikerar att en om- eller utbyggnad av Bohusbanan kan medföra krav på att klara riktvärden i enlighet med 'väsentlig ombyggnad' och att det därför vore önskvärt att detaljplanen säkrar framtida möjligheter att anlägga bullerskydd utmed Bohusbanan. Länsstyrelsen vill påpeka att bullerskydd även från gatutrafiken bör säkras i planen.

Behovsbedömning

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

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

Kommentar:

Handlingarna har kompletterats med förnyade trafikberäkningar gällande trafikflöden inom och utom planområdet, vilka har tagits fram gemensamt av trafikkontoret och Trafikverket. Planbeskrivningen har också kompletterats med beskrivning av påverkan på trafiksituationen i stort.

Nya buller- och luftkvalitetsutredningar har genomförts, där bullerskyddsåtgärder föreskrivs. Här hanteras buller på från fordons- och tågtrafik, där även Lundbyleden ingår. Parallellt med planarbetet pågår arbete med plan- och järnvägsplan i Trafikverkets regi. Dessa kommer att ställa krav på genomförande av åtgärder.

Planbeskrivningen har förtydligats gällande påverkan på miljömål och hur miljökvalitetsnormer efterlevs.

Frågan om klimatanpassning och framtida vattennivåer har utretts ytterligare, vilket har kompletterats i planbeskrivningen. Där också ev. klimatanpassningsåtgärder beskrivs. Bedömningen är att gällande förslag innebär lämplig markanvändning.

Gällande gestaltning av bebyggelse, grönområden etc har planbeskrivningen kompletterats avseende illustrationer, sektioner etc som tydligare beskriver hur de olika delarna kan komma att se ut.

Området kring den möjliga framtida pendeltågstationen har gällande detaljplaner avseende trafikområden, vilket ger möjlighet till genomförande av de gatu- och vägförändringar som krävs i ett första läge. Omfattningen av den framtida stationen har tonats ned i handlingarna, där bland annat möjlighet till stationsbyggnader har utgått. Förändring av Brunnsbo som helhet kommer att studeras separat av stadsbyggnadskontoret, men denna detaljplanen kommer inte att förhindra en utveckling av Brunnsbo. Att studera ett större område kring en framtida station har efter samrådet i dialog med Länsstyrelsen inte bedöms nödvändig i detta skede.

Trafikverket arbetar parallellt med väg- och järnvägsplan, vilka omfattar stora delar av detaljplaneområdet. Samordning sker, där exempelvis många utredningar baseras på samma underlag. Samordningen har förtydligats i planbeskrivningen.

Gällande fördjupad översiktsplan har planbeskrivningen förtydligats, då arbetet med den fördjupade översiktsplanen avbröts, men att arbetet fortsatte och resulterade i de planeringsförutsättningar för Backaplan, som utgör underlag för detaljplanearbetet.

18. Skanova

Skanova har markerat sina anläggningar inom och kring aktuellt område på en bifogad lägeskarta.

Inom planområdet finns två stråk bestående av ett antal kablar, där det ena kabelstråket innehåller mycket viktiga kablar för både riks- och lokal tele-/datakommunikation.

Dessa anläggningar är mycket kostsamma att flytta och kräver en längre tids planering och utförande, vilket gör att Skanova helst ser att de kan ligga kvar i oförändrade lägen.

I övrigt bedöms mindre lägesjusteringar av Skanovas anläggningar bli nödvändiga. Kontakt skall tas med Skanova minst tolv månader innan arbetet skall genomföras.

Kommentar:

Synpunkterna har vidarebefordrats till trafikkontoret och fastighetskontoret för beaktande i genomförandet.

19. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

20. Trafikverket

Trafikverket anser att följande synpunkter ska beaktas i den fortsatta planprocessen.

Väg

Lundbyleden är en statlig väg med vägnummer E6.21, men den är skyltad som väg 155. Den är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 § och den är även rekommenderad primär väg för farligt gods. Kvillemotet är en planerad ny trafikplats som delvis kommer att ersätta det befintliga Brunnsbomotet.

Järnväg

Bohusbanan är en statlig järnväg som är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Banan är enkelspårig, elektrifierad och används för både gods- och persontrafik. I dagsläget finns inga utbyggnadsåtgärder för Bohusbanan upptagna i den nationella planen för trafikinfrastruktur. Det finns en idéstudie för södra Bohusbanan (daterad 2011-12-22) som bland annat behandlar förutsättningarna för att på medellång sikt anlägga en station vid Brunnsbo.

Buller

Trafikverket noterar att bullerutredningens resultat indikerar att en om- eller utbyggnad av Bohusbanan kan medföra krav på att klara riktvärden i enlighet med ”väsentlig ombyggnad”. För att underlätta en framtida utbyggnad av järnvägsanläggningen vore det därför önskvärt att detaljplanen säkrar framtida möjlighet att anlägga bullerskydd utmed Bohusbanan.

Dagvatten

Trafikverket förutsätter att avvattning av gator och övrig kvartersmark sker utan ytterligare belastning av diken utmed Bohusbanan. Järnvägsdiken är dimensionerade för att hantera avvattning av järnvägsanläggningen och ytterligare tillkommande dagvatten kan därför riskera järnvägens funktion.

Planbeskrivning

Förtydliga följande mening på sid 13 ”Säkerhetsrestriktioner med avseende på transporter med farligt gods finns utmed Bohusbanan och Lundbyleden”. I dagsläget finns inga restriktioner avseende transporterna på vara sig Bohusbanan eller Lundbyleden.

Illustrationskarta

Av illustrationskartan får man intrycket av att den tänkta nya tågstationen ska få både mitt- och sidoplattform. Normalt har man antingen mitt- eller sidoplattform.

Plankarta

Trafikverket noterar att en stationsbyggnad tillåts inom T₃-område, med begränsningar när det gäller byggnadsarea och nockhöjd. Det är inte så vanligt att det specificeras särskilt att en stationsbyggnad får uppföras inom kvartermark med ändamål järnvägstrafik. Byggnader som behövs för järnvägstrafiken, t.ex. stationer, godsmagasin och parkeringshus brukar anses ingå i ändamålet järnvägstrafik. Det kan därför övervägas om planbestämmelsen T₃ verkligen behövs.

Genomförande

Ansvarsfördelningen mellan berörda parter och kopplingen till Västsvenska paketet bör förtydligas i genomförandebeskrivningen. Inte minst avseende finansiering av de olika delarna som ingår i detaljplanen. Det bör även noteras att Göteborgs stad måste ha byggt ut sin del av gatunätet innan det går att koppla in det nya Kvillemotet som Trafikverket ansvarar för. Avtal behöver tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs stad om genomförande och finansiering av åtgärder i järnvägsanläggningen. Exempelvis behöver finansiering och genomförande av vägportarna under Bohusbanan regleras.

Kommentar:

Parallellt med planarbetet genomför Trafikverket process med väg- och järnvägsplan, där bland annat bullerfrågorna behandlas. Trafikkontoret har i dialog med Trafikverket upprättat underlag för trafikprognoser och genomför förprojektering i samråd med Trafikverket. Här säkerställs bland annat att frågor gällande dagvatten och buller omhändertas på erforderligt sätt.

I översiktsplanen finns krav på säkerhetsavstånd för bebyggelse vid Bohusbanan och Lundbyleden med hänsyn till transport av farligt gods. Detta föranleder krav på utredning gällande risker, vilket också utförts av Trafikverket. Planbeskrivningen har kompletterats gällande detta.

Illustrationen har ändrats, där endast sidoplattformar illustreras, i enlighet med Trafikverkets intentioner.

Bestämmelser gällande byggnader inom stationsområdet har utgått på plankartan.

Genomförandet av detaljplanen skall finansieras delvis genom Västsvenska paketet; och delvis genom kommunen. Åtgärder inom väg och järnvägsplan finansieras genom Västsvenska paketet. Åtgärder inom HUVUDGATA som ej omfattas av väg- eller järnvägsplan finansieras dels av Västsvenska paketet och dels av kommunen.

Kommunen och Trafikverket ska avtala om genomförandet mm av hela projektet och här innefattas frågan om järnvägsanläggningen.

21. Västtrafik

Vill påpeka vikten av att de föreslagna bussvägarna är gena och framkomliga.

Västtrafik ställer sig tveksamma till vilken restid som kan erhållas på sträckan Brunnsbo-Hjalmar Brantningsplatsen och önskar en genare sträckning. En intressant idé vore att i planen ge möjlighet att förlägga kollektivtrafiken under mark för bästa möjliga framkomlighet.

Västtrafik önskar att man i nybyggnadsområden som Backaplan och Frihamnen prövade att planskilja kollektivtrafiken i övrig trafik.

Västtrafik välkomnar möjligheten att förlägga en tågstation i Brunnsbo på Bohusbanan även om detta ligger bortom dagens planeringshorisont.

Slutligen vill Västtrafik påminna om behovet av säkra, trygga och tillgängliga gångvägar till kollektivtrafikens hållplatser.

Kommentar:

Efter samrådet har trafikkontoret samrått med Västtrafik gällande förprojekteringen av trafikförslaget. Synpunkten vidarebefordras till trafikkontoret.

Sakägare

22. Fastighets AB Balder, Backa 166:1, 166:2 m fl

Är positiva till förslag till detaljplan för Gator vid Backaplan inom stadsdelen Backa med hänsyn tagen till synpunkter enligt nedan.

För det framtida utvecklingsarbetet har fastighetsägaren tillsammans med flera andra fastighetsägare och fastighetskontoret arbetat fram en master plan för stora delar av Backaplan. Ett förslag till en hållbar och långsiktig blandstad för Backaplan, som ett underlag för det framtida detaljplanearbetet. Utgångspunkt har varit Vision Älvstaden och Planeringsförutsättningarna för Backaplan.

Fastighetsägaren anser att det är viktigt att del av planområdet som utgör början av gator mellan den norra delen av Backaplan och ned mot Hjalmar Brantingsgatan anpassas till i Vision Älvstaden, Planeringsförutsättningarna för Backaplan och fastighetsägarnas förslag. Dessa gator måste utformas som stadsgator och inte som i planförslaget med separerade trafikslag. Uppfattningen är att trafikområdet i detaljplanens norra del är väl tilltaget. Även dessa gator bör anpassas till inriktningen i Vision Älvstaden, Planeringsförutsättningar för Backaplan och fastighetsägarnas förslag för området. Det är viktigt att även dessa gator, som bedöms utgöra huvudgator i en framtida kvartersstruktur, utformas som stadsgator och inte som i förslaget till detaljplan där olika trafikslag separeras.

Balder föreslår att delar av detaljplanen med den nya Kopplingen till Deltavägen och dess förlängning upp till den nya Kvilleleden, området för Backavägen och cirkulationsplatsen utgår ur planen och infogas i detaljplanen för Backaplan.

Kommentar:

Efter samrådet har planområdet minskat, där bland annat anslutningen ned mot Backaplan minskats. Efter dialog med detaljplanearbetet för planen med Backaplan har kopplingen gällande framtida spårväg ändrats. Planeringsförutsättningarna för Backaplan har hela tiden legat som förutsättning för detaljplanearbetet.

Områden för gator och trafik har utformats med fokus på stadsmässighet, men där krav på framkomlighet för stora trafikflöden, omhändertagande av dagvatten, riskzoner för transport av farligt gods mm också måste tillgodoses.

23. Göteborgs stads bostadsaktiebolag och Förvaltnings AB Göteborgslokaler, Backa 1:6, 1:7 och 1:8

Bolagen äger fastigheter som är lokaliserade nära de föreslagna förändringarna.

Bolagen påpekar att de åtgärder som främst påverkar de närliggande fastigheter de äger och områdets utveckling är:

- Stängning av Brunnsbomotet
- Byggande av nya Kvilleleden
- Förändring av Lillhagsvägen som flyttas närmare bebyggelse och stänger utfart från bostadsområdet
- Placering av ny järnvägsstation

Bolagen är oroliga att Brunnsbo torg blir avskuret från passerande trafik mot Lillhagen, Tuve och Litteraturgatan vilket kan medföra att service och handel minskar eller helt försvinner på torget. Följden av detta blir att boende i Brunnsbo kommer att behöva ta sig till alternativa handelsplatser, främst Backaplan och Bäckebo. Många av dessa resor kommer att göras med bil vilket innebär en negativ miljöpåverkan.

De känner även oro för att Brunnsbo påverkas negativt av förändringar i kollektivtrafiken på grund av nytt mot. Det nya motet kan innebära längre restider och svårigheter för besökare att hitta till torget. Är även oroad att den planerade järnvägsstationen vid Brunnsbo kommer att fungera som en knutpunkt istället för torget vilket kan påverka servicen vid torget.

Bolaget är också oroliga för buller och partikelmängder kommer att öka för boende närmast Kvilleleden i Brunnsbo. Av förslaget framgår att buller kommer att öka inne på gårdarna även om bullerdämpande åtgärder görs. Den tänkta placeringen av järnvägsstationen innebär också ökat buller.

Vidare innebär planen att flera fastigheter mister sin utfart mot gatan, Backa 2:1, 866:260-261 skulle enligt förslaget behöva köra över nuvarande gångvägar.

Även studentbostäderna på fastigheten Backa 866:704 kommer att få sin infart blockerad samt påverkas av buller.

Omläggningen av trafiken minskar möjligheterna för förtätning av bostäder p.g.a. buller och partikelutsläpp. Förslaget ger inga möjligheter för Brunnsbo att växa vilket vi ser som en förutsättning för att behålla en bra servicenivå i området.

Bolagen verkar för att utveckla våra bostads- och handelsområden, de framlagda planerna går stick i stäv med såväl våra som stadens ambitioner att utveckla staden på ett hållbart sätt. Vi föreslår följande förändringar i planerna:

- Brunnsbomotet behålls eller ersätts med enkel avfart/påfart via Kvillemotet direkt till/från Brunnsbo för att underlätta tillträde och förenkla för kollektivtrafik. På så sätt undviks att Brunnsbo uppfattas som en återvändsgränd.
- Den planerade innergatan (idag Ullhagsvägen) utformas så att de fastigheter som nämns ovan har möjlighet att nå gatan utan att trafiken kommer närmare boende än idag.
- Utredning om möjligheten att flytta den tänkta järnvägsstationen i sydostlig riktning vilket skulle bli närmare torget men längre från bostadshuset. Detta för att behålla torget som mötesplats och knutpunkt. På detta sätt kommer stationen också lite längre från bebyggelsen vilket bör minska bullerbelastningen. Även bullerbelastningen

vid den exploaterbara mark som finns nordväst om Brunnsbo blir lägre. Detta kan också möjliggöra enklare anslutning till Lillhagsvägen norrut.

Generellt måste planerna förändras på sådant sätt att Brunnsbo inte blir en "återvändsgränd" utan öppen mot såväl centrum som Lillhagen. Planerna måste också ta större hänsyn till möjlig utbyggnad och förtätning av Brunnsbo och området norrut längs Lillhagsvägen.

Kommentar:

Denna detaljplanen omfattar inte frågan om en stängning av Brunnsbomotet. Däremot ingår det som en del i underlaget till den trafiklösning som planen baseras på.

Stadsbyggnadskontoret har genomfört en stadsbyggnadsstudie för Backaplan/Brunnsbo, där kopplingarna med omgivande stadsdelar behandlas. I denna poängteras vikten av en bra koppling mellan Brunnsbo och Backaplan. Mycket av rekommendationerna rör i första hand Brunnsbo och Backaplan, men bland annat pekar man på vikten att skapa en kontinuitet av stad genom ett stadsmässigt stråk som löper genom Backaplan och vidare genom Brunnsbo mot Selma Lagerlöfs torg. Denna kommer också att ligga till grund för de planerings- och utredningsarbete som planeras av stadsbyggnadskontoret.

Nya buller- och luftkvalitetsutredningar har genomförts, där bullerskyddsåtgärder föreskrivs. Med dessa bedöms inte bullersituationen att försämrats för boende kring Brunnsbo. Parallellt med planarbetet pågår arbete med plan- och järnvägsplan i Trafikverkets regi. Dessa kommer att ställa krav på genomförande av åtgärder.

Möjlig placering har tidigare studerats i arbetet med planeringsförutsättningarna. Ett annat stationsläge har bedömt inte vara tekniskt/ekonomiskt möjligt. Det finns heller inte ännu någon finansiering för en pendeltågstation, varför den ska ses som en framtida möjlighet. Kopplingar, kollektivtrafikhållplatser etc får också studeras i det kommande utredningsarbetet för Brunnsbo.

Angöring till fastigheterna Backa 2:1, 866:260-261 ligger utanför detaljplaneområdet, men två alternativ har föreslagits i planhandlingarna.

24. Vägsamfälligheten för Femte Kvillängsvägen

Anser att hastigheten i området med det nya vägsystemet måste begränsas till max 50km/h och på vissa sträckor (bl.a. den nya delen av Lillhagsvägen) max 30 km/h då detta har stor betydelse för bullernivån, miljöpåverkan och säkerheten i området.

Vägsamfälligheten anser också att den viktigaste åtgärden är att så fort som möjligt bygga ett bullerplank utmed den nya vägen, helst innan övrigt markarbete kommit igång. Förslagsvis mellan Ingo-tappen på Minelundsvägen och den plankorsningen som planeras närmast väg 155. Bullerutredningen innehåller felaktigheter, flertal oklarheter, brister i illustrationer, oläsbara bilder samt är baserad på gammal, inaktuell mätdata. Den senaste beräkningen är genomförd 2011, d.v.s. innan vägtullarna infördes. Det är inte acceptabelt att använda gamla beräkningar i och med de trafikrelaterade förändringar som skett i och kring området sedan 2011.

Dessutom finns det en motsägelse emellan Planbeskrivningen och Trafikbullerutredningen som rör bullerskyddets höjd och längd vilket måste utredas. Utöka detaljplanen att innefatta nödvändiga åtgärder för buller och luftföroreningar.

De önskar även ett förtydligande och översyn av utformning av ny vägkorsning på Lillhagsvägen i två olika utföranden, med och utan fastigheten Backa 866:824. Syftet bör

vara att få en bra lösning med ett smidigt trafikflöde samtidigt som det innebär minimalt med buller och luftföroreningar samt en hög säkerhet för oskyddade trafikanter. Det är viktigt att förtydliga att planen med den dubbelspåriga järnvägen med dess eventuella bullerplank inte ligger i samma "byggnadsfas" tidsmässigt som det nya "vägssystemet".

Vägföreningen uppmanar SBK att ta med framtida vägtullarnas placering och deras påverkan på trafikbelastningen i området och risken att Kvillängen drabbas av en "barriäreffekt", d.v.s. tvärt emot vad som står i detaljplanen.

De efterfrågar även en ordentlig miljöutredning med aktuell och framtida trafikintensitet. Utredningen måste ta hänsyn till medelvindriktningen. För att minska miljöpåverkan m.a.p luftföroreningar och partiklar från bilar och asfalt har föreningen starka önskemål att en bullervall med bullerplank ska byggas.

Föreningen efterfrågar en illustration där en sektion för framtida dubbelspårig järnväg inklusive bullerplank tas fram. Detta för att säkerställa att bullerplanket blir tillräckligt högt i förhållande till banvallshöjd och tåghöjd.

Nedan listas några av de brister som finns i utredningen, där rapporten behöver göras om och utökas med:

- Uppdatera bilder i Trafikbullerutredningen som inte går att läsa:
 - Bilden efter Karta 5429-51 (grovpixelerad)
 - Bild: sid.6 Bild 4.5 Hastigheter för godståg. (grovpixelerad)
- Uppdatera bullerkarta motsvarande 5429-43, ekvivalent ljudnivå. väg, spår- och tågtrafik. Önskar att bullerberäkningen presenterar en karta utan bullerskärm.
- Framtida synpunkter på bullerplank för järnväg. Det finns en motsägelse emellan Planbeskrivningen och Trafikbullerutredningen.
 - Bullerplank norr om norra järnvägsövergången:
I Planbeskrivningen står det 300m långt och 4m högt (sid.23, sträcka 1). I Trafikbullerutredningen står det 400m långt och 6m högt (Karta 5429-51, del 1). Det är oklart vilket alternativ som gäller. Om planbeskrivningens bullerplank gäller så måste Trafikbullerutredningens beräkning göras om med rätt data.

Den nuvarande föreslagna utformningen med refug som hindrar omkörning vid busshållplats ger ökad säkerhet vilket vi är positiva till. Vägföreningen anser att det är mycket viktigt att hastigheten förblir 30 km/h vid busshållplatsen och fram till och med den norra korsningen. Det bör vara ett markerat övergångsställe mellan västra och östra sidan av busshållplatsen. Busshållplatsen i detaljplanen kommer nu längre från husen längs med Lillhagsvägen. Det är därför extra viktigt att den placeras öppet och väl belyst.

Utformningen av korsningen från Femte Kvillängsvägen är svårtolkad då ingen sektion redovisats. Vägföreningen tolkar förslaget som att biltrafik från Femte Kvillängsvägen skall korsa gång/cykelbanan och komma ut på Lillhagsvägen i samma läge som idag men önskar en förtydligande sektion genom gatusnittet.

Den utformning av nya vägen som löpar från Lillhagsvägen i södergående riktning känns inte genomtänkt. Om fastigheten Backa 866:824 kommer att rivas önskas ett bättre förslag där trevägskorsningen presenteras, t.ex. finns det då plats för en cirkulationsplats.

De är också orolig att den lokala närbutiken mellan andra och tredje Kvillängsvägen riskerar att tappa kundunderlag när genomfartsvägen förbi butiken försvinner.

Kommentar:

En ny trafikprognos har arbetats fram gemensamt med Trafikverket, baserad på tillgänglig historisk statistik samt prognosticerad trafikökning. Den ligger till grund för såväl buller- och luftberäkningar som dimensionering av vägnätet.

Nya buller- och luftkvalitetsutredningar har genomförts, där bullerskyddsåtgärder föreskrivs. Med dessa bedöms inte bullersituationen att försämrats för boende kring Kvillängen, utan snarare förbättras. Parallellt med planarbetet pågår arbete med plan- och järnvägsplan i Trafikverkets regi. Dessa kommer att ställa krav på genomförande av åtgärder.

Trafikkontoret har sedan detaljplanens samråd detaljstuderat korsningsutformningar och hållplatslägen, och kommer fortsätta göra så under den kommande projekteringen. Under projekteringen kommer definitivt beslut tas kring hastighetsbegränsningar i det aktuella vägnätet, där självklart bullersituation och trafiksäkerhet också kommer beaktas. Trafikkontoret strävar alltid efter trafiksäkra lösningar för alla trafikanter, speciellt de oskyddade, och utformningen följer därför Teknisk Handbok som är Trafikkontorets styrande dokument. Trygghetsaspekten är också viktig som vägsamfälligheten påtalar, och kommer beaktas i projekteringen.

Frågor gällande vägtullar hanteras inte i detta projekt utan den frågan hanteras på en övergripande nivå. Då det saknas konkreta beslut i frågan kan inte heller hänsyn tas till eventuella effekter av förändrad placering av vägtullar.

Synpunkterna vidarebefordras till trafikkontoret för beaktande i genomförandet.

25. Blomsterlandet , Backa 170:2

Anser att planförslaget kommer att påverka verksamheten starkt negativt, då tillgängligheten till fastigheten försämrats betydligt. Idag har man flera angringspunkter, inklusive en direkt infart, men enligt förslaget endast en anslutning, via rondell. Därför vill man att det fortsatta arbetet inriktas på att tillskapa fler anslutningar till fastigheten.

I samband med ombyggnationen förutsätts också att man lägger stor omsorg på utformningen av skyltar och vägvisning till fastigheten.

Tillgängligheten får inte heller försämrats under byggtiden, liksom tydlighet i information och skyltning,

Dagens arrendeavtal med Göteborgs kommun för delar av parkeringen förutsätts löpa vidare. Det borde finnas möjlighet att köpa arrendemarken när detaljplanen för gatuombyggnaden antagits och vunnit laga kraft.

Kommentar:

Kontoret gör bedömningen att tillgängligheten till fastigheten blir tillfredställande, även om viss förändring sker. Detta är en avvägning mot övriga allmänna intressen i form av infrastruktur och stadens utveckling.

Fråga gällande tillgänglighet under byggtiden, skyltning etc har vidarebefordrats till trafikkontoret och Trafikverket för beaktande under genomförandet.

Fråga gällande arrende etc har vidarebefordrats till fastighetskontoret för beaktande under genomförandet

26. Coop Fastigheter AB, Backa 169:1, Backa 172:1

Ställer sig positiva till en utbyggnad av ett nytt trafikmot – Kvillemotet – för entré från Lundbyleden till Backaplan och omkringliggande områden samt behovet av att ha bra anslutningar från Kvillemotet till Minelundsgatan och Lillhagsvägen.

För det framtida utvecklingsarbetet har Coop tillsammans med flera andra fastighetsägare och fastighetskontoret arbetat fram en master plan för stora delar av Backaplan. Ett förslag till en hållbar och långsiktig blandstad för Backaplan, som ett underlag för det framtida detaljplanarbetet. Utgångspunkt har varit Vision Älvstaden och Planeringsförutsättningarna för Backaplan.

Coop anser att det är viktigt att del av planområdet som utgör början av gator mellan den norra delen av Backaplan och ned mot Hjalmar Brantingsgatan anpassas till i Vision Älvstaden, Planeringsförutsättningarna för Backaplan och fastighetsägarnas förslag. Dessa gator måste utformas som stadsgator och inte som i planförslaget med separerade trafikslag. Uppfattningen är att trafikområdet i detaljplanens norra del är väl tilltaget.

Placeringen av busshållplats på Deltavägen anser man som fel placering, då man måste se på den optimala placeringen av hållplatser på hela sträckningen mellan Knutpunkt Hjalmar och nytt eventuellt stationsläge i Brunnsbo. Det finns också en osäkerhet om den exakta dragningen av den eventuella spårvagnslinjen mellan Brunnsbo och Knutpunkt Hjalmar.

Coop är oroad för projektets genomförbarhet då nödvändiga beslut gällande eventuell pendeltågstation saknas.

Samrådsförslaget gör ett avsevärt intrång på fastigheten Backa 169:1, vilket man som fastighetsägare inte ser som acceptabelt eller genomförbart.

Coop föreslår att delar av detaljplanen med den nya kopplingen till Deltavägen och dess förlängning upp till den nya Kvilleleden, området för Backavägen och cirkulationsplatsen utgår ur planen och infogas i detaljplanen för Backaplan.

Kommentar:

Efter samrådet har planområdet minskat, där bland annat anslutningen ned mot Backaplan minskats. Efter dialog med detaljplanarbetet för planen med Backaplan har kopplingen gällande framtida spårväg ändrats och anpassats till utformning i intilliggande plan. Därigenom har tidigare skisserad hållplats utgått. Planeringsförutsättningarna för Backaplan har hela tiden legat som förutsättning för detaljplanarbetet.

Områden för gator och trafik har utformats med fokus på stadsmässighet, men där krav på framkomlighet för stora trafikflöden, omhändertagande av dagvatten, riskzoner för transport av farligt gods mm också måste tillgodoses.

Intrånget på fastigheten Backa 169:1 har minskats i det nya förslaget.

27. Palmung Melin Fastigheter AB, Backa 166:4

Anser att deras tomträtt är mycket påverkad av förslaget. Befintlig tomträtt är bebyggd med en större byggnad om ca 4000 m², uppförd 1982, som under 2007-2010 genomgått större moderniseringar och ombyggnader i samband med nytecknade hyresavtal på lång sikt med nya hyresgäster. Det finns dessutom en enklare byggnad om ca 550 m² som nybyggdes 2002 på tomträtten. Hyresgästerna har samtliga behov att kunna ta emot större transporter till byggnaden och detta kräver möjlighet att köra runt byggnaden med

två in- och utfarter. I förslaget har intrång gjorts på vår mark med ca 1700 m². Den nya rondellen Norra Deltavägen / Deltavägen har placerats på ett sätt som omöjliggör att nyttja utfarten i den västra delen av vår tomträtt.

Mitt i den planerade nya Deltavägen har man en egen transformatorstation som försörjer byggnader med el. Denna måste flyttas alternativt ersättas av annan elförsörjning. Behovet av elkraft är idag mindre än det ursprungliga behovet för fastigheten och man skulle idag förmodligen kunna ersätta denna elförsörjning med en ny matning av transformerad el. Tomträttsägaren önskar att den planerade sträckningen av Deltavägen förskjuts åt nordväst, detta för att minska besvären för tomträten. Ett minskat intrång på marken skulle möjliggöra att man även fortsatt har möjlighet att lasta och lossa gods med bibehållen möjlighet till rundkörning. Man får även ett visst skyddsavstånd mot trafiken till byggnad. Man önskar maximal ersättningsmark åt söder, sydost och nordost. Denna mark kan inte göras tillgänglig för någon annan än ägarens tomträtt. Tomträttsägaren ansökte redan 2007 om att få friköpa aktuell tomträtt, men fick då besked om att Kommunen inte ville diskutera frågan i avvaktan på planförändringar i området. När dessa planer nu faller på plats önskar man få ett förslag på att friköpa tomträten.

Kommentar:

Kontoret har bedömt i avvägning mot det allmänna intresset, att förslaget tar hänsyn så långt som möjligt till befintlig verksamhet. I det nya planförslaget har avsatts yta mot Kvilleleden i form av kvartermark, som blir möjlig att ansluta till aktuell fastighet.

Gällande frågan om transformatorstation har frågan vidarebeordrats till fastighetskontoret och trafikkontoret för beaktande i genomförandet.

Angående frågan om köp av tomträtt har frågan vidarebeordrats till fastighetskontoret.

28. Ytterbygg AB, Backa 194:4 och 195:4

Pekar på att korsningen Minelundsvägen/Aröds industriväg flyter väldigt dåligt och är olycksdrabbad. Fastighetsägaren önskar att Aröds industriväg ansluts till Minelundsvägen i den cirkulationsplats som ligger ca 100 m längre västerut och befintlig utfart på Minelundsvägen stängs. Detta är redan föreberett i annan detaljplan, men inte utförts. Fastighetsägaren erbjuder sig att finansiera denna omdragning, mot att man får möjlighet att köpa mark som frigörs Aröds industrivägs nuvarande område.

Fastighetsägaren har arrenderat mark för parkering mellan Aröds industriväg 3 och Minelundsvägen med ca 10 parkeringsplatser för att klara fastighetens behov. Förhoppningen är att denna lösning också kan fortsätta efter planändringen.

Fastighetsägaren har arrenderat mark mellan Aröds industriväg 10 och Minelundsvägen för bl a uppställning av demobilar och kringliggande grönytor. Förhoppningen är att kunna fortsätta med denna lösning också efter planändring.

Kommentar:

I det nya trafikförslaget har nuvarande anslutning till Aröds industriväg tagits bort. Tanken är att nyttja den befintliga detaljplanen i väster, som möjliggör en anslutning till den nuvarande cirkulationsplatsen.

Gällande frågor om arrende och skötsel har dessa vidarebefordrats till trafikkontoret och fastighetskontoret för beaktande i genomförandet.

29. Fastighet Backa 866:261 och Backa 266:260

Motsätter sig att väg till deras fastighet föreslås användas som cykelväg, liksom att den används som cykelväg över fastighetens parkering. Man påpekar att trafiken ökat sedan studentbostäderna kom till.

Man vänder sig också mot förslaget till ny entréväg i samrådsförslaget, då den nuvarande parkeringsplatsen är mycket eftersatt i underhåll mm. Man föreslår istället att antingen ansluta väg vid studentbostäderna, alternativt tillåta transport till fastighet på cykelbanan utefter den nya Backavägen.

Man vill också behålla busshållplatsen vid Anekdotgatan, som man anser är väldigt använd idag.

Man påpekar också att cykelbanor utförs säkert genom rondeller.

Kommentar:

Angöring till fastigheterna Backa 866:260-261 ligger utanför detaljplaneområdet, men två alternativ har föreslagits i planhandlingarna. Frågan har vidarefördrats till fastighetskontoret för beaktande i genomförandet.

I förprojekteringen som ligger till grund till trafikförslaget, är säkerhetsfrågorna för gång och cykel en viktig del i arbetet, men frågan har vidarebefordrats till trafikkontoret för beaktande i det fortsatta arbetet.

Som trafiklösningen är bedöms inte hållplatsen vid Anekdotgatan att kunna behållas.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

30. Boende på Femte Kvillängsvägen 10

Konstaterar att ett eventuellt kommande dubbelspår på Bohusbanan med eventuella bullerskyddsområden, inte ligger i samma tidsfas som föreslagen detaljplan och byggs inte järnvägen ut faller de skyddsåtgärderna bort.

Man tolkar att syftet med planen är att minska biltrafiken i det nya bostadsområdet som växer upp kring Kvillebäcken/Backaplan och Gustav Dahléngatan. I Brunnsbo förbättras trafiksituationen genom stängning av "Brunnsbomotet". Detta sker på bekostnad av bl a boende i Kvillängen som drabbas av en markant ökning av biltrafik i närområdet. Detta kommer innebära en ökning av buller och luftföroreningar för de boende i Kvillängen.

Man anser att detaljplanen inte innehåller några åtgärder av betydelse för att minska buller eller annan miljöpåverkan (avgaser och partiklar). Detta vill man inte acceptera.

Man ställer flera frågor till stadsbyggnadskontoret.

En höjning av hastighet från 50 – 70 Km/h. Hur går det ihop med visionen för området med "gatusektioner av kvarterskaraktär". Över huvud taget ska gaturummet utföras stadsmässigt? Varför höjer man hastigheten i området?

Enligt stadens statistik har trafiken i princip minskat på Lillhagsvägen sedan 2002. Den boendes uppfattning är den motsatta, särskilt efter vägtullarnas införande. Finns det bara datorberäkningsmodeller på trafikbelastning? Varför finns inte statistik för 2014? Kan det tas fram genom fysisk mätning? Har det någonsin mäts i verkligheten?

Ökad kollektivtrafik anses öka biltrafiken vid Kvillängsgatorna. Behöver inte stadsbyggnadskontoret ta hänsyn till redan boende i området? Hade man godkänt motsvarande situation för det nya Kvillebäcken?

Gissningsvis kommer Backaplan att hamna innanför vägtullarna i framtiden. Vilka planer finns för vägtullarnas placering?. Hur påverkar det trafikbelastningen i området? Om detta inträffar drabbas Kvillängen av en ”barriäreffekt” tvärt emot vad som står i planbeskrivningen.

Vad finns det för underlag för beslutet om att det inte finns någon miljöpåverkan i området. Det verkar konstigt eftersom att det är allmänt känt att vi har sydvästlig pålandsvind. Redovisade resultat utgår från 2011, innan vägtullar. Visa hela beslutsunderlaget för slutsatsen som redovisas i planbeskrivningen och att miljökonekvensnormerna uppfylls. Uppfylls övriga mål? Vilken ”spridningsmodell” har använts?

Bilder i trafikbullerutredningen går inte att läsa. Det finns också en motsägelse emellan planbeskrivningen och trafikbullerutredningen. I planbeskrivningen står 300 m långt och 4 m högt bullerplank, men i utredningen 400 m långt och 6 m högt. Vilket gäller? Om planbeskrivningen gäller måste utredningen göras om.

Finns det något i den här detaljplanen enligt stadsbyggnadskontoret som säkerställer nuvarande boendemiljö eller förbättrar för de boende i Kvillängen? Kvarterbutiken kommer ju t ex få det svårt framöver. Om den försvinner innebär det en försämring för boende i området.

Mer trafik, buller och luftföroreningar kommer att göra att fastigheterna i Kvillängen kommer att bli mindre värda.

Förslag till åtgärder:

Genomför fysiska trafikmätningar för Lillhagsvägen. Gör en ordentlig miljöutredning med aktuell och framtida trafikintensitet, som tar hänsyn till vindriktning. Bullervallar längs den nya Kvilleleden föreslås. Höj inte hastighet på den nya vägsystemet till 70 km/tim. Sänk hastigheten på den nya delen av Lillhagsvägen till 30 km/tim. Sektion för framtida dubbelspårig järnväg med bullerplank måste tas fram för att säkerställa tillräcklig höjd på bullerplank. Se över och förbättra lösning för trevägskorsning vid Fjärde Kvillängsvägen. Se över om det finns möjligheter att behålla kundunderlaget för den enda när butiken i hela Kvillängsområdet. Uppdatera bilderna i bullerutredningen. Ta fram motsvarande karta för ekvivalent ljudnivå väg-, spår- och tågtrafik, fast utan bullerplank.

Kommentar:

Se punkt 24.

31. Clean Park, arrendator Backa 866:574

Anser att det hade varit ett rejält steg bakåt för både miljön och verksamheten, samt oerhört tråkigt för både Clean Park och de frekventa kunder som bor i omgivningen om anläggningen försvann.

I första hand anser man att anläggningen får stå kvar och att man tittar närmare på om en ny infart till fastigheten är möjlig. I andra hand önskar man att anläggningen får stå kvar till att man börjar bygga, samt sedan flyttas till en likvärdig tomt i närheten av den befintliga. Man hänvisar till at anläggningen funnits på platsen i över 20 år.

Kommentar:

Fastighetskontoret har sedan tidigare varit tydlig med att verksamheten kanske inte kan vara kvar vid förändringar i trafikstrukturen. Avvägningar har gjorts mot det allmänna inresset och där frågan om möjlighet att ha kvar verksamheten studerats, men där ingen lösning kunnat hittas. Frågan om ersättningsmark har vidarebefordrats till fastighetskontoret.

32. Boende på Sjätte Kvillängsvägen 9

Anser att förslaget är ok om man samtidigt ser över bullerdämpande åtgärder, tex genom ljudabsorberande vägbeläggning, bullerskydd etc.

Kommentar:

Nya buller- och luftkvalitetsutredningar har genomförts, där bullerskyddsåtgärder föreskrivs. Med dessa bedöms inte bullersituationen att försämrats för boende kring Kvillängen, utan snarare förbättras. Parallellt med planarbetet pågår arbete med plan- och järnvägsplan i Trafikverkets regi. Dessa kommer att ställa krav på genomförande av åtgärder.

33. Boende på Sjunde Kvillängsvägen 11

Med anledning av att detaljplanen innefattar en ny pendeltågstation samt att det i området norr om Kvillängsvägarna finns flera detaljplaner om att bygga ytterligare 100-tals med nya bostäder i form av friliggande hus, parhus, radhus och lägenheter, innebär det att trafiken längs Lillhagsvägen kommer att öka kraftigt framöver.

I nuvarande förslag planeras en Ny Lillahagsväg, i form av en huvudgata bakom fastighet 866:824 (Fagers förvaltning KB), som ansluts till Gamla Lillhagsvägen i höjd med utfarten från Fjärde Kvillängsvägen. Konsekvenser är att det kommer bli en avsevärt ökad trafik vid utfarterna från Fjärde-, Femte- Sjätte- och Sjunde Kvillängsvägarna vilket kommer att försvåra framkomligheten för både boende och förbipasserande trafikanter.

Boende föreslår därför att dragningen av den Nya Lillagsvägen görs bakom/över tomtmark för fastighet 866:200 (Asico) så att den nya huvudgatan kan ansluta till Gamla Lillhagsvägen i höjd med Aröds ängar

Kommentar:

I tidigare skede har frågan om anslutning till befintlig Lillhagsväg utretts, då man kom fram till att en anslutning längre norr ut inte var att föredra, bland annat av fastighetsituationen och att ytterligare verksamheter skulle påverkas. I dagsläget finns det heller inte möjlighet att utöka detaljplaneområdet, vilket skulle vara nödvändigt för att genomföra föreslagen lösning.

34. Boende på Femte Kvillängsvägen 5

Boende vill utöver synpunkter från Vägsamfälligheten för Femte Kvillängsvägen komplettera med ytterligare åsikter.

Boenden är positiv till att området förnyas och förhoppningen är att det sker en förändring till det bättre! Det är därför av största vikt att ombyggnationen blir bra och på så sätt förbättrar och skapar mervärde i området. Kvillängen måste fortsätta att vara ett trivsamt, tryggt och välplanerat område efter ombyggnationen av vägsystemet. Av den anledningen är det mycket viktigt att

hastighetsbestämmelserna på Lillhagsvägen och den nya vägen mellan Minelundsvägen och väg 155 begränsas till hastigheter som är lämpade för trafik i tätbebyggt område. Bland annat för att Kvillängen inte ska besväras av störande buller och höga halter av luftföroreningar samt vara ett trafiksäkert område för trafikanter och boende (barn som vuxna). Det innebär som nuvarande hastighetsbegränsning, 50 km/h och begränsningen på 30 km/h måste behålla på motsvarande sträcka där det idag är 30 km/h längs med Lillhagsvägen.

Bullerproblemen som uppstår pga ökad trafik i området är av största vikt att de tas på allvar och åtgärdas på ett bra sätt för alla som bor i Kvillängen!

Boende anser att bullerutredningen inte är utförd eller presenterad på ett acceptabelt sätt kan därför inte användas som underlag till detaljplanen (vilket inte heller görs i och med olikheterna mellan detaljplanen och bullerutredningens information). Dock tycker jag mig kunna tolka bullerutredningen som att det redan idag är mycket höga bullernivåer i Kvillängen vilket måste tas hänsyn till och åtgärdas när trafikintensiteten framöver ökar i området.

Bullernivån från Lillhagsvägen och vägar närmare väg 155 upplevs som hög idag av de som bor i Kvillängen och har ökat efter införandet av vägtullarna och den kommer garanterat bli högre under och efter ombyggnationen av vägsystemet. Ett bullerplank längs med vägen mellan Minelundsvägen och plankorsningen närmast väg 155 är ett måste för att värna om de boende i området och miljön. Alternativt behövs ett bullerplank upprättas utmed den nya vägen vid Lillhagsvägen för att skydda de boende från buller och luftföroreningar som trafiken medför.

Avseende utökad tågtrafik på Bohusbanan som planeras att bli dubbelspårig är boende mycket oroad över hur pass stor negativ påverkan detta får i form av buller och vibrationer i marken för dem som bor i Kvillängen. Åtgärder för dessa problem är något som detaljplanen måste ta upp tydligare!

Beakta utformningen av vägkorsningen som blir till anslutningarna mellan Kvillängsvägarna till den nya vägen längs med Lillhagsvägen. Med och utan fastigheten Backa 866:824, alt möjligheten att bygga anslutningen till den nya vägen bortanför Sjunde Kvillängsvägen?

Kommentar:

Se yttrande 24.

35. Boende på Sjunde Kvillängsvägen 11

Önskar att man i detaljplanen överväger att flytta anslutningen mellan den nya Lillhagsvägen och den befintliga Lillhagsvägen längre norrut på Lillhagsvägen efter fastigheten Asico. Detta så att inte utfarterna från de fyra Kvillängsvägarna (dvs 4:e, 5:e, 6:e och 7: Kvillängsvägen) i kombination med den framtida ökade trafiken på den nya huvudvägen pga planerad nybyggnation orsakar trafikstockning och köbildning.

Kommentar:

I tidigare skede har frågan om anslutning till befintlig Lillhagsväg utretts, då man kom fram till att en anslutning längre norr ut inte var att föredra, bland annat av fastighetssituationen och att ytterligare verksamheter skulle påverkas. I dagsläget finns det heller inte möjlighet att utöka detaljplaneområdet, vilket skulle vara nödvändigt för att genomföra föreslagen lösning.

Enligt trafikkontorets bedömning kommer den nya lösningen inte att ge ökad köbildning på Lillhagsvägen, bland annat genom att en cirkulationsplats skapas vid Kvilleleden och genom att planskildhet skapas för Bohusbanan.

Övriga

36. AB Remvassen

Motsäger sig förslaget med en markreservation för framtida spårväg längs Deltavägen. Man anser det helt oacceptabelt med den uppdelning av marknadsplatsen Backaplan, som en spårväg skulle åstadkomma. En sådan barriär skulle i praktiken avskilja vår fastighet från Backaplan i övrigt till stor skada för de verksamheter som där bedrivs. Dessa synpunkter lämnades också i yttrandet till förslaget för ny översiktsplan 2009.

Man är beredda att diskutera en annan sträckning -om nu spårväg överhuvudtaget skulle bli aktuell för Backaplan -men vi kan inte godta en spårväg längs Deltavägen.

Kommentar:

En annan sträckning har utretts i dialog med det pågående planarbetet för Backaplan. Tidigare förslag för framtida spårväg har utgått ur detaljplanen.

37. Boende på Tolvskillingsgatan 8c

Anser att det är glädjande att utvecklingen av Backaplansområdet nu kommer igång, men djupt oroande och nedslående att det redan i inledningen på samrådshandlingen (s 6) definieras som ett infrastrukturprojekt, och att området klassas som ett trafikområde. Än en gång utvecklas därmed centrala Göteborg genom trafikplanering i stället för med stadsplanering. Älvstadens vision om den täta, gröna staden lyser med sin frånvaro. I stället är det än en gång en helt igenom trafikbaserad vägmiljö som framträder, denna gång kring ett knippe stora trafikrondeller kryddat med ännu mer vägspagetti i form av nya rampanslutningar till Lundbyleden.

Den nya pendeltågstationen ligger utkastad i ett rent trafiklandskap. Problemen med denna typ av planering i Göteborg är väl kända, och har diskuterats i årtionden. Ändå fortsätter utvecklingen på exakt samma sätt. NÄR ska omställningen ske till en modern stadsplanering som sätter den gående, cyklande och upplevande göteborgaren i centrum?

Älvstaden är unik i ett nordiskt stadsutvecklingsperspektiv genom att ligga mitt i staden, och inte ute på en halvcentral kajyta. Det gör att den också får en likaledes unik möjlighet att koppla samman omkringliggande stadsdelar på ett sätt som få andra utvecklingsprojekt. Här missar man nu som exempel att med de överdimensionerade och fotgängarfientliga vägutformningarna möjligheten att koppla Brunnsbo närmare det centrala Göteborg. HUR ska visionen om Älvstaden någonsin kunna genomföras, när rondeller och mot fortsätter att vara de huvudsakliga byggstenarna i Göteborgs stadsbyggande? Att förslaget som handlingen hävdar avslutningsvis (s 35) skulle överensstämma med översiktsplanen förefaller ytterst tveksamt. Backaplan är en del av Älvstaden, och som sådan en del av den framtida, växande innerstaden.

Kommentar:

Trafiklösningen utgår från de utarbetade planeringsförutsättningarna för Backaplan. Det är ett första steg för att tillskapa den täta, gröna blandstaden i exempelvis Backaplan eller Frihamnen. De övergripande trafikströmmarna för Hisingen måste hanteras någonstans. I detaljplanen finns också andra försvårande faktorer, som exempelvis transporter med farligt gods, vilket försvårar planering av ny bebyggelse.

Stadsbyggnadskontoret kommer att påbörja ett arbete med utredning om hur området kring Brunnsbo kan utvecklas.

Stadsbyggnadskontoret har också genomfört en stadsbyggnadsstudie för Backaplan/Brunnsbo, där kopplingarna med omgivande stadsdelar behandlas. I denna poängte-

ras vikten av en bra koppling mellan Brunnsbo och Backaplan. Mycket av rekommendationerna rör i första hand Brunnsbo och Backaplan, men bland annat pekar man på vikten att skapa en kontinuitet av stad genom ett stadsmässigt stråk som löper genom Backaplan och vidare genom Brunnsbo mot Selma Lagerlöfs torg.

38. Skrivelse med namninsamling Kvillängsområdet, boende m fl

Undertecknare anser att detaljplanen innebär att trafikflöde och buller ökar i Kvillängsområdet. Vägsamfälligheten för Femte Kvillängsvägen jobbar för att minska buller och luftföroreningar i och med ökad trafik. Förslaget är att ett buller- och miljöskydd i form av plank upprättas för biltrafiken längs den nya Kvilleleden syd-väst om Kvillängsområdet.

Kommentar:

Nya buller- och luftkvalitetsutredningar har genomförts, där bullerskyddsåtgärder föreskrivs. Med dessa bedöms inte bullersituationen att försämrats för boende kring Kvillelängen, utan snarare förbättras. Parallellt med planarbetet pågår arbete med plan- och järnvägsplan i Trafikverkets regi. Dessa kommer att ställa krav på genomförande av åtgärder.

39. Platzer Fastigheter AB, Backa 173:2 m fl

Ställer sig positiva till en utbyggnad av ett nytt trafikmot – Kvillemotet – för entré från Lundbyleden till Backaplan och omkringliggande områden samt behovet av att ha bra anslutningar från Kvillemotet till Minnelundsgatan och Lillhagsvägen.

För det framtida utvecklingsarbetet har Platzer tillsammans med flera andra fastighetsägare och fastighetskontoret arbetat fram en master plan för stora delar av Backaplan. Syftet med detta arbete är att utarbeta en målbild för det planerade detaljplaneområdet för Backaplan. Utgångspunkt har varit Vision Älvstaden och Planeringsförutsättningarna för Backaplan. I anslutning till Deltavägen och Backavägen kommer det i framtiden sannolikt till att vara i huvudsak bostäder och handel. Man anser därför att det är viktigt att utforma gator och anslutningar på bästa sätt för dessa behov och inte för att möjliggöra genomfartstrafik genom Backaplan.

Man anser att föreslagna gator inom Backaplan måste utformas med fokus på bostäder och handel. I samrådshandlingen däremot uppfattar man gator som rena trafikområden. Dessa gator måste utformas som stadsgator och inte som i planförslaget med separerade trafikslag. Uppfattningen är att trafikområdet i detaljplanens nora del är väl tilltaget.

Placeringen av busshållplats på Deltavägen anser man som fel placering, då man måste se på den optimala placeringen av hållplatser på hela sträckningen mellan Knutpunkt Hjalmar och nytt eventuellt stationsläge i Brunnsbo. Det finns också en osäkerhet om den exakta dragningen av den eventuella spårvagnslinjen mellan Brunnsbo och Knutpunkt Hjalmar.

Fastighetsägaren är oroad för projektets genomförbarhet då nödvändiga beslut gällande eventuell pendeltågstation saknas.

Fastighetsägaren föreslår att delar av detaljplanen med den nya kopplingen till Deltavägen och dess förlängning upp till den nya Kvilleleden, området för Backavägen och cirkulationsplatsen utgår ur planen och infogas i detaljplanen för Backaplan.

Kommentar:

Efter samrådet har planområdet minskat, där bland annat anslutningen ned mot Backaplan minskats. Efter dialog med detaljplanearbetet för planen med Backaplan har kopplingen gällande framtida spårväg ändrats och anpassats till utformning i intilliggande plan. Därigenom har tidigare skisserad hållplats utgått. Planeringsförutsättningarna för Backaplan har hela tiden legat som förutsättning för detaljplanearbetet.

Områden för gator och trafik har utformats med fokus på stadsmässighet, men där krav på framkomlighet för stora trafikflöden, omhändertagande av dagvatten, riskzoner för transport av farligt gods mm också måste tillgodoses.

40. Stadsplaneringsforum Centrala Hisingen(SCH)

Är positiva till starten på Backaplans omdaning. Att se början på hur Göteborgs citykärna växer över älven. SCH undrar hur förslaget stödjer Översiktsplanen och de Planeringsförutsättningar för Backaplan som SBK tagit fram (godkänd BN 2013-01-17)? Man kan inte se att Planeringsförutsättningarna legat till grund för förslaget, vilket SCH tycker är lite märkligt och vi undrar hur förslaget omhändertagit detsamma (några av värdebegreppen omnämns dock) och hänvisar till huvudinriktning och checklista följer fortsatt arbete enligt Planeringsförutsättningarna Backaplan

Att skapa en central, tillgänglig, tät, trygg, social, attraktiv och hållbar blandstad är en mycket god ambition! Och att detta kräver ett nytt gatunät råder inga som helst tvivel om. SCH ställer sig däremot tveksamma till hur förslagets utformning stödjer detta.

1. SCH driver en tes om att en i detaljplanearbete inte kan utesluta kopplingarna till det omkringliggande. Under den parollen hade det varit mycket intressant om förslaget hade omfattat hela Backaplans gatunät, eller åtminstone beskrivit hur kopplingarna till övriga Backaplan och övriga omvärlden är tänkt. Då är det mycket lättare att sätta planen i sitt sammanhang, särskilt när det gäller gator.

2. Just det; gator. Förslaget redovisar fyrfiliga ”stadsmotorvägar” med refuger, planskilda korsningar och tvåfiliga rondeller som uppmanar till hög fart. SCH tycker inte ”stadsmotorvägar” hör hemma i en central, tillgänglig, tät, trygg, social, attraktiv och hållbar blandstad som ska ”överbrygga barriärer och skapa kontinuitet”. Detta tillhörde 60-talets stadsbyggnadsideal. Se hur Björlandavägen mellan Swedenborgsplatsen och Fyrklöversgatan fungerar sen den omdanades på ett liknande sätt. Förslaget innebär t ex ett ännu större avstånd mellan Backaplan och Brunnsbo. Man flyttar bara barriären närmre Backaplan, den ”centrala staden”. Det räcker inte att refuger och planskilda passager gestaltas på ett ”tryggt” sätt (SCH undrar hur detta är möjligt), utan de bör undvikas. Hur många rondeller, refuger och planskilda passager finns det i centrala fastlags-göteborg? F ö känns det missvisande att benämna detta ”gator”. SCH anser att stadsgator består av ett gatunät i en skala som är attraktiv att promenera i och passera till fots och samtidigt framkomlig med bil.

Stadsgatan har naturligtvis byggnader tätt intill sig och intressanta målpunkter. Friggagatan är ett bra exempel på en tidigare ”trafikled” som omdanats till stadsgata. Detaljplan för Bostäder mm vid Rambergsvallen (Dnr 0642/11) är ett annat exempel på lämplig skala. Rondeller har en i yttre trafikleder, i staden har en korsningar.

3. Det är förbluffande stora markarealer som tas i anspråk för fordonstrafiken. Vad är poängen med att flytta gatan väster om Bohusbanan? Visst, vi ser poängen med att trafiken från Björlandavägen slipper passera järnvägsöverfarten och att detta möjligen innebär att trafiken minskas på Gustav Daléngsgatan och Wieselgrensgatan, men förslaget innebär ju att marken öster om Bohusbanan blir helt obrukbar samt att en tar värdefull

mark i den nya täta staden i anspråk. Dessutom, hur hållbart är det att bygga nya rondeller 10 meter från den befintliga? SCH tycker det är sorgligt att en fortfarande ger bilen så stort utrymme och utformar stora trafikapparater.

4. SCH gillar kollektivtrafik och tycker det är glädjande att se att pendeltågstationen nu finns med. Dock borde den inte vända sig inåt, utan utåt mot Backaplan och Brunnsbo. En ska inte behöva passera en fyrfilig stadsmotorväg för att komma till kollektivtrafiken – det är att prioritera fel när en ska bygga stad. I linje med Översiktsplanen och Planeringsförutsättningarna borde man lägga pendeltågstationen vid en torgliknande plats där trafiken får passera på de gåendes villkor likt en gångfartsgata. Föreslagen utformning ser ut som hämtad från en förstad planerad på 1960-talet, och inte den centrala blandstaden vi väl vill skapa. Den andra hållplatsen ser mer lovande ut.

5. Om vi vill skapa en hållbar stad måste vi inför varje förändring, som innebär ett stort energiuttag, ifrågasätta och fundera över förändringens miljöbelastning. Tillför föreslagen förändring verkligen så stora värden så att det motiverar energiuttaget förändringen innebär? SCH ifrågasätter verkligen inte förslaget syfte och behovet av förändringen. Men går det att uppnå motsvarande värden genom att behålla mer av det befintliga och bygga utifrån det vi har idag?

6. SCH ställer sig bakom SDF Lundbys förslag att göra en SKA och en BKA (Social- och Barnkonsekvensanalys). Exempelvis gällande social hållbarhet; hur gynnar detta förslag en ökad kontakt mellan människor, en ökad förståelse för olika kulturer och livsstilar?

Kommentar:

Trafiklösningen utgår från de utarbetade planeringsförutsättningarna för Backaplan. Det är ett första steg för att tillskapa den täta, gröna blandstaden i exempelvis Backaplan eller Frihamnen. De övergripande trafikströmmarna för Hisingen måste hanteras någonstans. I denna infrastrukturplan finns ett antal övergripande trafikfrågor som ska lösas. I detaljplanen finns också andra försvårande faktorer, som exempelvis transporter med farligt gods, vilket försvårar och i flera fall förhindrar planering av ny bebyggelse.

Stadsbyggnadskontoret kommer att påbörja ett arbete med utredning om hur området kring Brunnsbo kan utvecklas. Till exempel hur kopplingen till en framtida pendeltågstation kan komma att se ut.

Stadsbyggnadskontoret har också genomfört en stadsbyggnadsstudie för Backaplan/Brunnsbo, där kopplingarna med omgivande stadsdelar behandlas. I denna poängteras vikten av en bra koppling mellan Brunnsbo och Backaplan. Mycket av rekommendationerna rör i första hand Brunnsbo och Backaplan, men bland annat pekar man på vikten att skapa en kontinuitet av stad genom ett stadsmässigt stråk som löper genom Backaplan och vidare genom Brunnsbo mot Selma Lagerlöfs torg.

41. Boende på Gamla Björlandavägen 37

Finns det positivt med en pendeltågstation vid Bohusbanan, vilket främjar kollektivt resande och minskar biltrafik. Mindre positivt anses den stora trafikapparat man planerat in mellan Brunnsbo och Backaplan. Detta kommer att innebära trafikinducering och ökat bilberoende för boende i norr om trafikplatsen men även för boende i övriga Göteborg. Många personer och familjer i Göteborg äger inte bil. Om tanken är att minska trafiktrycket på Gustaf Dalensgatan som i dagsläget är högt så är det en dyr lösning. Åtgärden bör vara vad som anges i Översiktsplanen, ett ökat kollektivt resande med utbyggd kollektivtrafik. Köerna kommer att minska den dag kollektivtrafiken blir

ett tidsmässigt jämbördigt alternativ till biltransport. Och på så vis kan köerna i dag vara bra då de visar på att bilpendling är ineffektiv sätt att resa samt att kollektivt resande är det mest fördelaktiga transportsättet!

Planskiljda korsningar och undergångar hör till det förgångna och upplevs otrygga och skrämmande kvällstid men också dagtid. Då Backaplan omdanas till en tät och levande stadsdel som lockar till sig besökare under dygnets alla timmar, kommer fotgängare till och från Brunnsbo tvingas passera genom dessa undergångar, eller portar som de kallas för här. Alternativt tar de genvägen ovan mark, över de fyrfiliga gatorna och över järnvägen samtidigt utgör de en fara för sig och andra. Goda kopplingar till omgivande stadsdelar skapas genom att MINSKA trafiksystemens barriäreffekter står det i Översiktsplanen, hur uppfyller planen den aspekten? Trafikplatsen kommer, oavsett attraktiva portar, utgöra en kraftig barriär såväl fysiskt som psykiskt.

Har det gjorts någon studie på de sociala aspekter planen innebär? Som jag tidigare nämnde så har inte alla bil och bilägandet minskar i Sverige för varje år. Troligt är att besökare till Backaplan också i fortsättningen väljer att ta sig dit med bil.

Är det ekonomisk hållbart att bygga en ny fyrfilig väg (som det är frågan om och inte gata) precis intill befintlig väg? Det råder bostadsbrist, är det då motiverat att bygga fyrfiligt som konkurrerar med yta för bostäder och verksamheter men även framtida stadsodlingar?

Mitt råd är att försök utnyttja befintlig väg som går norr om Bohusbanan. Bygg tät kvartersstad med kort överblickbart gatunät och med verksamheter i bottenplan. Hägna in Bohusbanan, fotgängare och cyklisterna som passerar Bohusbanan kan göra det vid korsningar med bommar eller via GC-viadukter över järnvägen. Spårvagnslinje mot Brunnsbo kan med fördel dra sträckningen Hjalmar Brantingsplatsen – Västra Madängsgatan och där ansluta till Bohusbanans pendeltågstation vid en hållplats under mark.

Kommentar:

De nuvarande och kommande trafikströmmarna har utretts ingående av trafikkontoret, där det föreslagna gatunätet ingår som en viktig del i strukturen för stora delar av Hisingen och där förslaget har fått väga av många olika kravställningar. Förslaget har som målbild att skapa förutsättningar för ett så stadsmässigt uttryck som möjligt, med bland annat trädplanteringar, tvåfiliga lösningar och i övrigt stadsmässiga gatusektioner. Planfria lösningar föreslås, bland annat för att öka säkerheten och ge möjlighet för framtida spårväg. Då är det viktigt att dessa utförs så attraktivt som möjligt, där barriäreffekter minskas.

I övrigt se kommentar för punkt 40.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar har följande ändringar gjorts:

- Planområdet har minskats i väster/söder, samt ökats något vid Kvillemotet.
- Planbeskrivning förtydligas med avsnitt gällande områdets lämplighet över tid och konsekvenser samt åtgärder för eventuella klimatförändringar.
- Planbeskrivning förtydligas med avsnitt gällande trafik, gestaltning, buller, klimatanpassning, natur, markmiljö och luftkvalitet.
- Planbeskrivning förtydligas med avsnitt gällande konsekvenser.
- Plankarta justeras med att bestämmelser gällande byggnader inom stationsområde utgår. Bestämmelse om tillgänglighet för underjordiska ledningar, sk u-område har införts.
- Ny kvartersmark för användning kontor/ industri som inte får bebyggas, har införts inom planen.
- Illustrationskartan har reviderats med nytt trafikförslag.
- Nya utredningar gällande buller, luftkvalitet, naturvärden, risk farligt gods, markmiljö, klimatanpassning och stadsbyggnadsstudie för Backaplan/Brunnsbo har tillförts handlingarna. Revidering av dagvattenutredning har genomförts.

Karoline Rosgardt
Planchef

Sirpa Ruuskanen Johansson
Konsultsamordnare

Bilaga: 1. Samrådskrets
 2. Länsstyrelsen, yttrande

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Hamn AB
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretslopp och vattennämnden
Kulturnämnden
Lokalnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden Norra Hisingen
Stadsdelsnämnden Lundby
Stadsledningskontoret
Trafiknämnden
Utbildningsnämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Polismyndigheten
Länsstyrelsen
Posten AB
Skanova Nätplanering
Svenska Kraftnät
Trafikverket, Region Väst
Vattenfall Eldistribution AB
Västtrafik AB

Sakägare

Hämtas från fastighetsförteckningen

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

Fortum
Göteborgs kyrkonämnd
Handikappfören. Samarbetsorgan
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Svensk Handel
Swedegas
Jernhusen AB, Region Väst



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Ingemar Braathen
Arkitekt
010-22 44 366

ingemar.braathen@lansstyrelsen.se

Samrådsyttrande
2014-06-26

Bilaga 2

Diarienummer
402-16952-2014
Dossienummer
F 2569

Sida
1(4)

Stadsbyggnadskontoret
Göteborgs stad
sbk@sbk.goteborg.se

Förslag till detaljplan för Gator vid Backaplan i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2014-05-07 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att samrådshandlingen inte på ett tillfredsställande sätt uppfyller det angivna syftet att pröva möjligheten till ett övergripande gatunät för bland annat biltrafik, bussgata, framtida spårväg, pendeltågsstation på Bohusbanan och ett nytt trafikmot på Lundbyleden. Länsstyrelsen anser att en övergripande trafikstudie behöver göras som behandlar flöden och framkomlighet för de olika trafikslagen såväl inom planområdet som mellan närliggande stadsdelar.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

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

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse

Länsstyrelsen befarar att ett genomförande enligt planförslaget kommer att öka belastningen av lokal trafik på Lundbyleden som är av riksintresse för kommunikationer. Riksintressets primära funktion är att ansluta riksintressena Göteborgs hamn och hamnanknuten industriell produktion med det nationella vägnätet. Åtgärder som medför tillkommande lokal trafik kan därför medföra påtaglig skada på riksintressets funktion.

Planbeskrivningen anger att syftet med planförslaget är att med utgångspunkt från det tidigare arbetet med den fördjupade översiktsplanen pröva möjligheten till ett övergripande gatunät för bland annat biltrafik, bussgata, framtida spårväg, pendeltågsstation och ett nytt trafikmot på Lundbyleden. I avsaknad av den fördjupade översiktsplanen anser Länsstyrelsen att planhandlingarna ska omfatta en övergripande trafikstudie där det säkerställs att det övergripande gatunätet kan omhänderta lokal trafik, såväl inom planom-

rådet som in och ut ur det, utan att riksintresset Lundbyleden belastas ytterligare.

Hälsa och säkerhet

Beträffande trafikbuller redovisar planbeskrivning och underliggande bullerutredning höga bullernivåer, både under nuvarande förhållanden och efter planens genomförande. Förutom bullerskärm längs Bohusbanans östra sida redovisas inga bullerdämpande åtgärder. Bullerdämpande åtgärder för väg- och gatutrafiken behöver därför studeras vidare och redovisas i granskningshandlingen. Eftersom Lundbyleden och ny trafikplats ingår i planområdet behöver trafikbuller även från dessa ingå i bullerutredningen.

MKN

Enligt 2 kap. 10 § PBL skall miljö kvalitetsnormer **följas** vid planläggning. Planförslaget måste utvecklas ytterligare avseende dagvattenhanteringen som skall omfatta även berörd del av Lundbyleden och den tillkommande trafikplatsen.

Planförslaget redovisar höga luftföroreningshalter under nuvarande förhållanden och konstaterar att planförslaget omfördelar och flyttar den föroreningsalstrande trafiken men redovisar inga åtgärder för att uppnå god miljö kvalitet.

I planförslaget illustreras, bland annat genom typsektioner genom gaturummen, en framtida förändring av intilliggande kvartersstruktur som tillsammans med indelningen av gaturummet för flera olika trafikslag kommer att påverka såväl kapacitet och framkomlighet för trafiken som koncentration och spridning av luftföroreningar samt möjligheterna att anordna dagvattenutredningens förslag till dagvattenhantering.

I granskningshandlingen ska redovisas att god miljö kvalitet kan uppnås.

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

Planförslaget refererar till tidigare arbete med fördjupad översiktsplan för Backaplan. I avsaknad av denna fördjupade översiktsplan bör arbetets målsättningar framgå av planhandlingen i sådan omfattning att planens måluppfyllelse kan bedömas.

Naturmiljö

Planområdet anges huvudsakligen omfatta gatumark men eftersom området även omfattar större markområde kring den tillkommande trafikplatsen vid Lundbyleden bör detta område inventeras för att identifiera eventuella naturvärden.

Koppling till miljömålen

Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken,

enligt dess 2 kap 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken.

En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer, det nuvarande miljö-tillståndet och planinnehållets förhållande till detta saknas, vilket gör det svårt att bedöma föreslagna åtgärder från miljösynpunkt.

Klimatanpassning

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

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

Gestaltning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder

Av planförslaget framgår, bland annat genom typsektioner genom gaturum och av illustrationsplanen, viss gestaltning av planens gatusystem. Eftersom planen även omfattar ny trafikplats vid Lundbyleden och denna kan förmodas ges karaktären av större trafikled bör planen redovisa vilka gator som kommer att ges karaktären av trafikled och vilka gator som planeras ges karaktär enligt typsektionerna.

Orienterbarhet bör vara vägledande i gestaltungsarbetet så att inte lokaltrafik, såsom idag, i onödan leds ut på Lundbyleden.

Vatten

Se synpunkter ovan beträffande dagvatten under rubriken MKN.

Trafikfrågor

Länsstyrelsen noterar att Lillhagsvägen omfattas av illustrationsplanen men att den inte ingår i planområdet. Lillhagsvägen har, och kommer även i framtiden att ha, en viktig funktion som förbindelse för lokal trafik mellan olika stadsdelar på Hisingen. Med ett nytt stationsläge enligt planförslaget kommer Lillhagsvägen och området kring denna och stationen att behöva utformas för att hantera förutom genomfartstrafiken även utökad kollektivtrafik och angöringstrafik till järnvägsstationen.

Trafikverket anger i ett separat yttrande att det i dagsläget inte finns några utbyggnadsåtgärder för Bohusbanan upptagna i den nationella planen för

infrastruktur men att det i en idéstudie behandlas förutsättningarna för att på medellång sikt anlägga station vid Brunnsbo.

Länsstyrelsen anser att planens syfte att pröva möjligheten till pendeltågsstation på Bohusbanan endast kan uppfyllas om planområdet även omfattar Lillhagsvägen och ett större område kring det planerade stationsläget. För att påvisa om stationsläget är lämpligt bör tillgänglighet och stationsnära markanvändning utredas. Därutöver behöver stationens konsekvenser på såväl gatusystemet som på järnvägen beskrivas.

Synpunkter i övrigt eller enligt annan lagstiftning

Vägplan

Eftersom planområdet även omfattar ny trafikplats vid Lundbyleden som planeras enligt väglagen bör det av planhandlingarna tydligare framgå vad som omfattas av vägplan respektive av detaljplan samt hur samordning av planprocesserna ska ske.

Trafikbuller

Trafikverket noterar i separat yttrande att bullerutredningens resultat indikerar att en om- eller utbyggnad av Bohusbanan kan medföra krav på att klara riktvärden i enlighet med 'väsentlig ombyggnad' och att det därför vore önskvärt att detaljplanen säkrar framtida möjligheter att anlägga bullerskydd utmed Bohusbanan.

Länsstyrelsen vill påpeka att bullerskydd även från gatutrafiken bör säkras i planen.

Behovsbedömning

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

Beredning

Ärendet har handlagts av Ingemar Braathen och granskats av Roger Lind. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

Ingemar Braathen

Roger Lind

Detta yttrande är digitalt signerat i Länsstyrelsens diariesystem

Kopia till:

Trafikverket – goteborg@trafikverket.se