



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Granskningsutlåtande

Datum: 2018-03-20

Diarienummer: 0369/12

Aktbeteckning: 2-5350

Sirpa Ruuskanen Johansson

Telefon: 368 17 87

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

Detaljplan för Gator vid Backaplan inom stadsdelen Backa i Göteborg

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt 22 mars 2016 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 6 april – 26 april 2016.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteket under tiden 6 april – 26 april 2016. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak dagvatten, risk farligt gods, luftkvalitet, buller samt trafikstrukturfrågor. Här finns också synpunkter gällande genomförande, t ex angående flytt av ledningar. Från trafiknämnden och Trafikverket finns önskemål om mindre justering av planbestämmelser.

Efter justering och förtydliganden av handlingarna finns från nämnder och myndigheter inga kvarstående erinringar.

Länsstyrelsen vill se förtydliganden gällande samordning med Trafikverket, dagvattnets påverkan på Kvillebäcken, hantering av sekundär transportled och påverkan på bef. industrifastighet gällande farligt gods, luftkvalitet, bullerskydd och klimatanpassning för E-områden med höjdsättning på plankartan. Upplysningar finns också gällande artskydd och förorenad mark. Frågorna har kompletterats i handlingarna och utredningsmaterialet.

Bland sakägare och boenden finns synpunkter gällande trafik och buller, där man bland annat ifrågasätter beräkning av trafikmängder. Synpunkter finns också gällande intrång av allmän platsmark på fastigheter. Tillsammans med Yimby menar flera att den övergripande föreslagna trafikstrukturen i första hand gynnar biltrafiken och att nya barriärer skapas. Här finns också flera kvarstående erinringar. Inlösenförfarande för allmän platsmark kan komma att bli nödvändigt.

Kontoret konstaterar att detaljplanen hanterar och löser frågor i ett betydligt större område i staden, där ett antal viktiga stadsbyggnadsprojekt är beroende av lösningarna i denna detaljplan. Exempelvis delar av det sk Västsvenska paketet, nya Backaplan, framtida utökad kollektivtrafik i området, nya Frihamnen mm. Dvs projekt som skapar ny attraktiv och hållbar blandstad i centrala lägen och med god tillgång till kollektivtrafik. Dessa är högt prioriterade mål inom staden. Planen ligger också i linje med de planeringsförutsättningar för Backaplan som tidigare godkänts av byggnadsnämnden.

Kontoret har gjort avvägningen mellan samhällsnyttan i dessa förutsättningar och enskilda intressen. Man bedömer att med de förutsättningar planen ger, samt de intentioner avseende gestaltning och genomförande som planen föreskriver, kan lösningar skapas som ger ett hållbart resultat.

Ett antal mindre justeringar och kompletteringar har gjorts av handlingarna för att tillmötesgå synpunkter.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, trafikkontoret och intressent 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 tillstyrker detaljplanen med beaktande av de synpunkter som redovisas under överväganden och under förutsättning att detaljplanen är fullt finansierad. Fastighetsnämnden framställer också till kommunstyrelsen att utöka nämndens investeringsram för perioden 2016-2019 med 10 miljoner kronor för att kunna ersätta markintrång mm till följd av detaljplanen.

Fastighetsnämnden godkänner samtidigt den sammanfattning av genomförandefrågorna som redovisas i fastighetskontorets tjänsteutlåtande.

Det är viktigt att de ”impediment” och ytor som finns kring föreslagna gator och behövs för säkerhetsavstånd till gata och järnväg samt trafiktekniska anläggningar, som tex slänter, förstärkningsområden och dagvattenmagasin, utformas på ett ”stadsmässigt” sätt och med hänsyn till den planerade utvecklingen av Backaplan och framtida utveckling av Brunnsbo.

Detaljplanen har en relativt stor påverkan på Brunnsbo och området runt Brunnsbo torg, framför allt genom stängningen av Brunnsbomotet men även genom förändringen av Lillhagsvägen. Det är viktigt att arbetet från Stadsbyggnadsstudien av Backaplan/Brunnsbo beaktas i framtida planarbete för Brunnsbo så att områdets koppling till Backaplan stärks.

Ledamöterna för MP, S och V lämnade också ett särskilt yttrande:

I samrådsskedet avstyrkte fastighetsnämnden planförslaget eftersom utformningen in-
nebar att trafiklösningarna tog alltför mycket yta. Förslaget nu är något justerat där trafiklösningen har tajtats till en del. Vi vill betona vikten av att fortsätta arbetet med att vara yteffektiva för att minska barriäreffekterna mellan Backaplan och Brunnsbo samt för att möjliggöra till utbyggnad av bostäder, handel och kontor så nära tågets hållplatsläge som möjligt. Så snart som möjligt bör planarbete startas för nybyggnation på Brunnsbosidan av järnvägen, för att säkra yteffektiv utbyggnad och minskade barriäreffekter.

Kommentar:

Synpunkter från nämnden har vidarebefordrats till berörda i det fortsatta utredningsarbetet gällande Backaplan och Brunnsbo. Synpunkter gällande genomförande har vidarebefordrats till trafikkontoret och fastighetskontoret för beaktande i genomförandeskedet.

2. Göteborg Energi AB, fjärrvärme

Göteborg Energi´s har inget att erinra mot detaljplanen, men lämnar ett antal synpunkter gällande ledningar.

Befintliga fjärrvärmeledningar i och omkring Lillhagsvägen korsar planerad gata på ett flertal ställen inom planområdet. Göteborg Energi önskar att behålla befintlig fjärrvärmeledning och att den planerade vägen anpassas efter befintlig underjordisk infrastruktur. Om vissa ledningssträckor ändå måste flyttas eller skyddsåtgärder vidtas vilket

medför kostnader skall kostnadsfördelning ske enligt markupplåtelseavtalet. Skälig hänsyn skall tas till anläggnings ålder vilken är yngre än 10 år.

Vidare ligger idag bland annat fjärrvärmeledning inom fastighet Backa 166:4 västra del, vilken placering i gatan skall företrädesvis vara i ett körfält. Samma ledning ser i plankartan ut att gå rakt genom planerad rondell, vilket inte godkänns och därför bör ledningen eller rondellen flyttas. Om fjärrvärmeledningen flyttas skall kostnadsfördelning ske enligt markupplåtelseavtalet där särskild hänsyn skall tas till ledningens ålder, vilken är yngre än 15 år.

Vid planerad rondell (Backa 766:907), går fjärrvärmeledningar genom fastigheten. Göteborg Energi har idag en icke nedstigbar fjärrvärmekammare innehållande ventil och luftare. Kammarens placering och bevarande skall beaktas i vidare arbete. Från kammaren går en tryckt fjärrvärmeledning i nord/västlig riktning. Ledningen korsar in och utfart till rondell och går vidare parallellt med fastighetsgräns Backa 166:2. Beakta kammaren och ledningarnas höjder i vidare arbete med rondellen.

Vid rondellen inom fastighet Backa 766:976 måste ett tryckslag för FV-ledning flyttas. Göteborg Energi och Trafikkontoret har arbetat fram en ny placering av slaget.

För övrigt gäller samma synpunkt som vid samrådet. Ledningen i den gångbara kulverten skall flyttas och detta sker i samråd med TK. Eftersom ledningen är större än DN200 kommer Göteborg Energi att ansöka om ledningsrätt.

Kommentar:

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

3. Göteborg Energi Nät AB

Har inga ytterligare synpunkter utöver de som finns i samrådsredogörelsen.

Kommentar:

Synpunkterna från samrådet har arbetats in i handlingarna.

4. Göteborgs Hamn AB

Har inga ytterligare synpunkter utöver de som finns i samrådsredogörelsen.

Kommentar:

Synpunkterna från samrådet har arbetats in i handlingarna.

5. Idrotts- och föreningsnämnden

Idrotts- och föreningsnämnden har inga synpunkter på rubricerade ärende.

6. Nämnden för kretslopp och vatten

Nämnden lämnar ett antal synpunkter på detaljplaneförslaget.

Gällande avfall påverkas vissa befintliga hämtställen i anslutning till Lillhagsvägen av den nya vägdragningen. Några förändringar i planhandlingarna behövs dock inte.

Gällande VA-Ledningsutbyggnad finns ett flertal för Kretslopp och vatten viktiga ledningar som behöver läggas om på grund av projektet. Projektering av dessa omläggningar hanteras i redan pågående möten mellan projektör och Kretslopp och vatten.

Dagvattenutredningen behöver uppdateras till att beskriva den senaste tekniska lösningen gällande föroreningsberäkningar som ska ligga till grund för anmälan av anslutningspunkt till Miljöförvaltningen.

Följande principer ska följas vid utformning av dagvattenhantering. Dagvattensystemet ska göras trögt och föroreningar ska avskiljas nära källan. Dagvattenavrinningen ska minimeras och grundvattenbildning maximeras. Detta uppfylls genom att andelen grönytor och andra permeabla ytor prioriteras samt med ett öppet dagvattensystem. Där hårdgjorda ytor krävs utformas dessa som genomsläppliga. Vid höjdsättningen ska hänsyn tas till översvämningens risk, ett regn med 100-års återkomsttid ska ej skada byggnader. Ekosystemtjänster ska beaktas och lyftas fram i utformningen. En ökad och diversifierad grönmassa ökar förutsättningar för rekreation, biologisk mångfald. Luft- och vattenrening, minskad avrinning och bullerdämpning.

Fördröjning av dagvatten minskar risken för översvämningar och förbättrar kvaliteten på dagvattnet, vilket i sin tur minskar belastningen på miljön. I kombinerade nät minskas bräddning av förorenat avloppsvatten till vattendrag.

Tekniskt känsliga anläggningar så som styrning av pumpstationer säkras för skyfall och för högt vatten.

Vid trädplantering gäller att ett skyddsavstånd på 4 m mellan trädets rothals och ytterkant ledning ska hållas. Avsteg kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från Kretslopp och vatten som då kan komma att ställa krav på att skyddsåtgärder, exempelvis rotspärrar ska uppfyllas.

Kretslopp och vatten förutsätter att inga kostnader för omläggningar av ledningar belastar VA-kollektivet.

Kommentar:

Gällande avfall och VA har synpunkterna vidarebefordrats till fastighetskontoret och trafikkontoret för beaktande i genomförandeskedet.

Angående föroreningsberäkningar har handlingarna kompletterats med sådan för dagvattenhanteringen och belastning på Kvillebäcken.

Gällande dagvatten, trädplantering och tekniskt känsliga anläggningar har synpunkterna vidarebefordrats till fastighetskontoret och trafikkontoret för beaktande i genomförandeskedet. Plankartan har också kompletterats med bestämmelse om lägsta plushöjd för E-områden.

7. Lokalnämnden

Nämnden har inga synpunkter på rubricerade detaljplan.

8. Miljö- och klimatnämnden

Miljö- och klimatnämnden tillstyrker planen under förutsättning att synpunkter i ytt-rande beaktas.

Nämnden bedömer att dagvattenutredningen måste kompletteras med en belastningsberäkning som visar förväntade föroreningshalter i dagvattnet samt reningseffekten med föreslagen dagvattenrening. I planarbetet bör man säkerställa att det finns tillräckligt

utrymme och möjlighet att anlägga dagvattenanläggningen. Åtgärder för skötsel och drift ska beskrivas, samt att det ska finnas en upplysning i plankartan om anläggningen är anmälningspliktig.

Gällande buller anser nämnden att det om möjligt ska säkerställas i detaljplanen var det är möjligt anlägga bullerskydd utmed Bohusbanan och utmed vägar där det behövs för att skydda de boende från ökat buller.

Nämnden anser också att de naturvärden som identifierats i området och inom områdets influensområde skyddas. Samt att skyddsåtgärder vidtas så att naturvärdena inte heller skadas under byggskedet.

Kommentar:

Angående belastningsberäkningar har handlingarna kompletterats med sådan för dagvattenhanteringen och belastning på Kvillebäcken. Plankartan har också kompletterats med bestämmelse om möjlighet till dagvattendammar och upplysning om anmälningsplikt. Angående bullerskydd innefattar enligt PBL användningsbestämmelse för väg- och järnvägsområde möjlighet till uppförande av bullerskydd.

Gällande skyddsåtgärder under byggskedet har synpunkterna vidarebefordrats till trafikkontoret och Trafikverket för beaktande under genomförandeskedet.

9. Park- och naturnämnden

Nämnden har inga förslag på förändringar i planförslaget.

Gällande planförslagets påverkan på befintliga värden/förvaltningens planering menar nämnden att detaljplanens syfte är bland annat att underlätta en utbyggd kollektivtrafik. Indirekt är planen en förutsättning för genomförandet av ett nytt Backaplan, med blandstaden som förebild, det vill säga en socialt hållbar stadsdel och kan därför anses bidra till en förbättrad social miljö.

Detaljplanen är primärt ett trafikprojekt. Genom utbyggnaden av gång- och cykelväg förbättras trafiksäkerheten och tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanterna markant jämfört med dagens situation.

10. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten, RSK, anser att Lillhagsvägen, som är klassad som sekundär transportled för farligt gods, inte är hanterad i riskutredningen. I planbeskrivningen anges det att nuvarande Lillhagsvägen på en delsträcka blir lokalgata och då ersätts av ”nya Lillhagsvägen”. Det är oklart om tanken är att den ”nya Lillhagsvägen” då ska ta över klassningen som sekundär transportled farligt gods, och hur det i sådana fall skulle påverka riskbilden inom området.

COWI konstaterar i riskutredningen att ”då risken ökar för vissa områden men minskar för andra förblir risknivån i samma storleksordning för både nollalternativet och vid utbyggnad” och att resultatet blir positivt ur samhällsrisksynpunkt då risken minskar för bostäder och ökar för handel/verksamheter. RSG kan instämma i denna bedömning. I framtida arbete med Backaplan kommer dock verksamheter och bostäder hamna närmare aktuellt detaljplanområde från sydväst, så i förlängningen blir inte samma argument gällande. Ökade samhällsriskenivåer kommer behöva hanteras i det detaljplanarbetet.

RSG saknar resonemang kring Lillhagsvägen och ”nya Lillhagsvägen” och eventuell

omklassning som sekundär transportled för farligt gods, samt om det har någon inverkan på riskbilden.

Kommentar:

I och med att godstrafiken flyttar på delar av nuvarande Lillhagsvägen till ett nytt läge i nya Kvilleleden, längre från bostäder, har kontoret bedömt att riskbilden i området inte försämras. Då planerna för det nya Backaplan idag inte är fastlagda, får bedömning gällande ev framtida bostadsbebyggelse hanteras i kommande detaljplaner. Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande gällande denna fråga.

11. Stadsdelsnämnden Norra Hisingen

Stadsdelsnämnden tillstyrker förslaget till detaljplan under förutsättning att nämndens synpunkter beaktas.

Barriäreffekter

Stadsbyggnadskontoret menar i sin sociala konsekvensanalys att trafikprojekt och nya gator i sig kan skapa barriäreffekter men att det nu liggande trafikförslaget inte skapar några nya barriärer. Förvaltningen delar inte denna slutsats.

Föreliggande projektet med en ny tvärförbindelse mellan Minelundsvägen och Lundbyleden kommer tillsammans med Trafikverkets utbyggnad av dubbelspår på Bohusbanan, nytt trafikmot vid Kville och stängning av Brunnsbomotet ge stora effekter för Brunnsbo. Området mellan Brunnsbo och Backaplan, som är Backas södra entré, kommer förses med fler barriärer och tillgängligheten till Brunnsbotorget kommer i vissa avseenden försämrats.

Givet det faktum att dessa projekt behöver genomföras för att skapa nya anslutningar till Marieholmsförbindelserna får de lösningar som föreslås, generellt anses vara utformade på ett sådant sätt att de ändå försöker hålla nere sin barriärpåverkan.

Samtidigt visar Trafikverkets förslag att stor omsorg har lagts på att utforma undergångarna för att skapa en så trygg miljö som möjligt.

Stråk och kopplingar

Nämnden menar att föreslagen koppling mellan Brunnsbo och Backaplan med nedsänkt passage innebär att de visuella kopplingarna mellan Backaplan och Brunnsbo försämrats. Dock riskerar järnvägen att upplevas som ”slutet av staden” om inte högre byggnader placeras på vardera sidan av järnvägen. Försämrade visuella kopplingar kan skapa otrygga gaturum under järnvägen för gående och cyklister. Genom att skapa ett flertal målpunkter i direkt anslutning till underfarten och gestalta den väl kan denna negativa aspekt minskas.

För att motverka dessa negativa effekter är det viktigt att kommande planarbete för området tar sin utgångspunkt i dessa rekommendationer och redan nu tänka in det gröna i stadsgestaltningen.

Kollektivtrafik

En framtida pendeltågsstation som är tänkt att bli en knutpunkt med god koppling till stadstrafiken ökar människors möjligheter att enkelt förflytta sig och är positivt för tillgänglighet och nåbarhet till arbetsplatser, handel och service.

Backa är en expansiv stadsdel som inom de kommande åren står inför nybyggnad av hundratals nya bostäder. Tillgängligheten till den nya stationen vid Brunnsbo måste säkras från Backahållet och mark för en framtida pendelparkering bör reserveras inom ramen för projektet.

Borttagande av befintlig busshållplats vid Anekdotgatan är olyckligt. Boende med många äldre vid Anekdotgatan får då längre till kollektivtrafik och avståndet till närmsta busshållplats, som nu blir vid Brunnsbo torget, ökar från ett par hundra meter till drygt femhundra meter.

Mellanrum

För att Brunnsbo skall utvecklas från bytespunkt till tyngdpunkt behövs en förtätning av bostäder och verksamheter. De stora vältilltagna parkeringarna som frontar huvudstråket genom området har stor potential att omvandlas till bebyggelseyta och skapa rumslighet i anslutning till det centrala stråket genom området.

Förvaltningen menar att ett helhetsgrepp om Brunnsbo nu behöver tas i ett programarbete där Brunnsboområdets möjligheter till förtätning med bostäder och verksamheter analyseras mer ingående utifrån de rekommendationer som lämnas i stadsbyggnadsstudien.

Påverkan på Brunnsbotorget

Planförslaget innebär att det kommer bli mer omständigt att nå Brunnsbo torg med bil från Aröd och Lillhagen. Detta i kombination med stängning av Brunnsbomotet innebär att Brunnsbo torg kommer bli svårare att nå för biltrafik både söder ifrån och norr ifrån vilket i förlängningen kan komma att innebära att lokal handel i Brunnsbo väljs bort till förmån för andra platser, t.ex. för handel på Backaplan.

Ur stadsbyggnadskontorets stadsbyggnadsstudie för Backaplan/Brunnsbo går att utläsa att det möjligtvis kommer ske en förskjutning av händelser från torget om en pendelstation på Bohusbanan byggs i höjd med Brunnsbo. Om funktionen av Brunnsbotorget skall bevaras och utvecklas är ett möjligt tillvägagångssätt att planera och placera framtida målpunkter så att de främjar en rörelse mellan pendeltågstationen och torget. Ett hållplatsläge för framtida spårväg eller buss mellan de båda målpunkterna är ett exempel på hur detta kan göras. På samma sätt kan ett väl planerat gaturum främja rörelser mellan målpunkterna och skapa en ram runt mötesplatserna.

Ett borttagande av Brunnsbomotet förändrar förutsättningarna för torget med en sämre närhet för bilburna men med möjlighet att utnyttja den mark som i dagsläget upptas av trafikområde till bebyggelse. En stängning av motet innebär större möjligheter att skapa ett attraktivt och tryggt gaturum för gående och cyklister.

Förvaltningen hade önskat en djupare utredning kring trafikåtgärdernas inverkan på det lokala torget i Brunnsbo. De lokala torgens överlevnad och utveckling är en strategiskt viktig fråga för stadsdelen och dess invånare.

Gång och cykel

Stadsbyggnadsstudien menar att pendelcykelstråket längs med Lundbyleden skall riktas mot Brunnsbotorget, för att markera torget som central mötesplats och för att inte begränsa ytan för framtida hållplatser och linbana. Stråket får på detta vis även en naturlig sträckning norrut.

Förvaltningen ställer sig något frågande till vad denna riktning norrut innebär i praktiken men förutsätter att GC-banan kommer anläggas på ett sådant sätt att pendling både norrut och söderut, mot Backaplan, Frihamnen och city, blir möjlig och smidig.

Buller

De är positivt att Trafikverket väljer att placera bullerskärmar så nära spåren som möjligt för att på så sätt hålla nere höjden på dem och minska dess barriäreffekt.

Förslaget innebär att bullervallar och bullerskär placeras utmed den östra delen vid Lundbyleden, söder om Brunnsbo. Det framgår emellertid inte ur planhandlingen hur denna bullerskyddande lösning visuellt kommer se ut och på vilken yta den kommer byggas. Förvaltningen önskar att planhandlingen kompletteras med beskrivning och bilder av hur de tilltänka bullerskyddsåtgärderna på östra delen vid Lundbyleden, söder om Brunnsbo, kommer att se ut.

Kommentar:

Som nämnden konstaterar har stadsbyggnadskontoret 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. I kommande detaljplaner kommer också tillgängligheten till ny station vid Brunnsbo att säkerställas, och eventuell pendelparkering att studeras. I samband med detta kommer också kopplingarna för gående och cyklister i allmänhet och kopplingen mot Brunnsbo Torg i synnerhet, att studeras närmare.

Kontoret delar synpunkten att problem med barriäreffekter föreligger. Emellertid är trafikfrågan knuten till lösningar för ett betydligt större område och avvägning har gjorts mot dessa intressen. Samtidigt poängteras i handlingarna vikten av att i gestaltning utföra undergångar och kopplingar etc så attraktiva som möjligt.

Kontoret avser att i närtid starta ett programarbete för Brunnsboområdet för att klarlägga möjligheter till utveckling.

Indragningen av hållplatsen vid Anekdotgatan har stämts av med Västtrafik. I samband med projektet kommer Västtrafik att behöva se över hela trafikeringen av området. Ny hållplats är också föreslagen strax väster om planområdet på Backavägen.

Bullerfrågan har i granskningshandlingen utretts av trafikkontoret och Trafikverket. Detaljplanen tillåter bullerskyddsåtgärder inom trafik- och järnvägstrafikområden, men föreskriver inte exakt utförande. Kontoret konstaterar emellertid att lösning finns och vidarebefordrar synpunkten till trafikkontoret för beaktande i genomförandet.

12. Stadsdelsnämnden Lundby

Nämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att framförda synpunkter beaktas.

Nämnden anser att avgörande frågor ur stadsbyggnads- och trygghetssynpunkt som inte kan regleras via denna detaljplan på ett ansvarsfullt sätt förs vidare till de sammanhang där de kan hanteras framöver.

Nämnden ser att detaljplanens syfte är att sammanlänka infrastrukturen i gränslandet mellan olika planer och mellan stadsdelar, i ett område som idag präglas av flera barriärer. Möjligheterna till att göra detta på ett bra sätt som minskar dagens barriäreffekter är styrda av ett antal fasta förutsättningar, exempelvis Brunnsbomotets stängning och

Kvillemotets tillkomst. En grundproblematik är att denna detaljplan behöver göras för att arbetet med Backaplan ska kunna komma vidare, och därmed innan avgörande bitar av det större pusslet kring Brunnsbo, till exempel den eventuella pendeltågstationen, finns framme.

Nämnden ser därför positivt på att ett flertal fördjupande studier har gjorts mellan samråd och granskning, även om det givetvis hade varit att föredra att den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen påbörjats samtidigt med planen, enligt stadens arbetssätt. Nämnden uppfattar att det i analyserna samt i stadsbyggnadsstudien konstateras att ett flertal åtgärder är nödvändiga för ett gott resultat av den förändring planen medför, men att samtliga åtgärder ligger utanför det som detaljplanen i sig kan styra. Av denna anledning behövs en tydlig redovisning av hur detta ska tas om hand. Detta saknas (mycket på grund av att arbeten där detta kan landa in ännu inte har startats), men det som konstateras är att stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, trafikverket och fastighetskontoret har ett delat ansvar, med tyngdpunkten för samordningen på trafikkontoret och trafikverket. Nämnden vill framhålla att det är av högsta vikt att dessa aktörer hittar tillvägagångssätt som möjliggör att viktiga frågor ur socialt perspektiv följer med projektet och tas vidare in i kommande plansammanhang där de kan omsättas i praktiken.

Det är olyckligt att redovisningen av den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensen inte tydliggör vad som är viktigt ur jämställdhetsperspektiv respektive barnperspektiv. Stadsbyggnadsstudien, som för övrigt är av god kvalitet, omnämner inte heller barns och ungas perspektiv. En koppling mellan stadsbyggnadsstudien och utförd SKA och BKA hade varit önskvärd.

Kommentar:

Kontoret avser att i närtid starta ett programarbete för Brunnsboområdet för att klarlägga möjligheter till utveckling. Synpunkterna vidarebefordras också till berörda förvaltningar gällande fortsatt planeringsarbete i närområdet.

13. Trafiknämnden

Nämnden föreslår att planen tillstyrks med följande ändringar/kompletteringar. Detaljplanen behöver av geotekniska skäl kompletteras med lastbegränsningar i anslutning till de båda planskildheterna. Lasterna behöver även i något fall regleras utanför planområdet. I plankartan saknas U-område för ledningar under järnvägen, och bestämmelse T2 (Huvudgata) kan ändras så att kravet på erforderlig fri höjd är 4,7 meter över gata.

Man föreslår också att området för tekniska installationer, E-området, i anslutning till korsningen mellan Norra Deltavägen och Deltavägens förlängning samt korsningen Norra Deltavägen och Backavägen, minskas något till förmån för en gång- och cykelbana.

De kommunala åtgärderna redovisade i detaljplanen är kostnadsbedömda till ca 464 Mkr i 2015 års prisnivå. Inriktningsbeslutet är att Västsvenska paketet ska finansiera ovanstående med ca 294 Mkr i 2015 års prisnivå. Resterande del föreslås finansieras genom Trafiknämndens investeringsplan, där erforderliga medel finns avsatta.

Kommentar:

Gällande reglering av lastbegränsning har kontoret i samråd med trafikkontoret bedömt att plankartan inte behöver kompletterats med ytterligare plushöjder för mark. Däremot har mindre justeringar av tidigare angivna plushöjder genomförts. Plankartan har också kompletterats gällande u-område samt reviderats gällande fri höjd och utbredning av E-område.

14. Göteborgs Stads Parkerings AB

Parkeringsbolaget har inga synpunkter på planen, utan utgår ifrån att parkering för cykel och bil i anslutning till pendeltågstationen kommer att lösas i tillräcklig omfattning i annan detaljplan.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.**15. Lantmäterimyndigheten**

Lantmäterimyndigheten lämnar följande synpunkter:

Allmännyttiga ledningar

Av samrådsredogörelsen framgår det att det inom planområdet finns flertalet markför-lagda ledningar av viktig allmännyttig karaktär (kablar för riks – och lokal tele/datakommunikation, 130kV starkströmskablar mm).

Lokaliseringen av ledningarna och om dessa erhåller planstöd framgår ej fullt ut av planhandlingarna. Lantmäterimyndigheten påtar vikten av markreservat (u-områden) inom kvartersmark i det fall ledningarna avses fortsatt vara förlagda inom planområdet. Detta för att säkerställa genomförandet av planen i denna del.

Servitut

Under rubriken *servitut* (fastighetsrättsliga frågor) beskrivs de ändrade utfartsförhållanden vissa fastigheter får som en följd av att Lillhagsvägen förändras. Aktuell del av Lillhagsvägen ingår ej i planområdet. De ändrade utfartsförhållandena blir därför inte direkt en konsekvens av den nya detaljplanen utan av ändringen av Lillhagsvägen. Lantmäterimyndigheten upplyser dock om att säkerställande av ny utfart/utfartsrätt för nämnda fastigheter kan kräva ändring av gällande stadsplan ifall åtgärden inte bedöms förenlig med planen.

Kommentar:

Plankartan har reviderats med avseende på u-område. Angående utfart på Lillhagsvägen har kontoret bedömt att denna åtgärd är förenlig med gällande detaljplan.

16. Polismyndigheten

Myndigheten är positiv till tvärförbindelsen som är tänkt att avlasta Gustaf Dahléns-gatan, Minelundsvägen och Björlandavägen, och som detaljplanen omfattar.

Dessutom anser man att en framtida station kommer kunna stärka trygghetsupplevelsen för kollektivtrafikanter; om de inte behöver färdas så långt till fots som idag i det ganska vidsträckta området.

17. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen behöver kompletteras i ett antal frågor, både vad gäller i underlag och bestämmelser på plankartan, som berör riksintresse för kommunikation, för att planen inte ska komma att prövas av Länsstyrelsen om planen antas.

Riksintresse för kommunikation

Trafikverket har lämnat ett yttrande och Länsstyrelsen konstaterar att det finns kvarstående frågor kring utformningar av planområdet och dess planbestämmelser som behöver justeras för att överensstämma med Trafikverkets kommande väg och järnvägsplan. Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande i sin helhet i denna fråga.

MKN vatten

Gällande dagvattnets påverkan på Kvillebäcken anser Länsstyrelsen att planhandlingarna bör förtydligas angående vilket reningsbehov som föreligger, vilken reningseffekt som kan förväntas av de olika föreslagna dagvattenlösningarna och om dagvattenflödet till Kvillebäcken kan förväntas öka jämfört med nuläget. Dessa uppgifter är av betydelse för bedömningen av påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten. Ytor för anläggande av dammar behöver säkerställas i planen.

Farligt gods

Länsstyrelsen ser att det vore önskvärt att man hade tagit hänsyn till det arbete som pågår med Göteborgs lokala trafikföreskrift för transport av farligt gods (LTF). Länsstyrelsen ser det nämligen som sannolikt att den nya vägen kan komma att ersätta Lillhagsvägens (mellan Brunnsbomotet och Minelundsvägen) funktion som sekundär transport led för farligt gods. Länsstyrelsen anser att frågan behöver belysas och riskbedömas i planen.

I områdets norra del kommer det nya spåret närmare befintlig kontorsbyggnad och hamna på ett avstånd om 10-15 meter. Åtgärd för att hindra mekanisk konflikt kan komma att krävas står det i riskbedömningen. Vilken diskussion/resonemang har man haft kring sådana eventuella åtgärder?

En samordning bör ske mellan kommunen och Trafikverket så att det blir tydligt vilka åtgärder som avses genomföras och vem som ansvarar för dessa. Detaljplanen behöver dock medge de skyddsåtgärder som ska uppföras för att planen ska kunna anses vara lämplig för sitt ändamål.

Det framgår av planbeskrivningen att det föreslås separationsåtgärder för att förhindra spridning av brandfarlig vätska mot verksamheter norr om Lundbyleden. Den riskanalys som finns i planhandlingarna hanterar dock enbart Bohusbanan och det är den som finns med i referenslistan. Finns det ytterligare handlingar till ärendet som inte redovisats?

Översvämningsrisker

Länsstyrelsen kan acceptera de lösningar som kommunen kommit fram till i planen men vill framhålla att kommunen borde utgått från sin planeringsnivå på + 2,8 meter, eller i föreliggande fall då det handlar om gator, den marginal som behövs ur framkomlighetsaspekt. Länsstyrelsen vill även poängtera vikten av att i ett större sammanhang börja analysera framkomligheten på strategiska stråk inom kommunen. Ett arbete som bör genomföras i samverkan med Trafikverket.

Buller

Det framgår av planbeskrivningen att åtgärder för att klara gränsvärden för buller vid intilliggande fastigheter kommer att göras vid Trafikverkets genomförande av väg- och järnvägsplanen. Länsstyrelsen anser dock att i de fall bullerskydden ska utföras inom aktuellt planområdet behöver de även säkerställas i planen.

Luftkvalitet

Luftkvalitetsberäkningarna utgår från en högre trafikmängd 2035 jämfört med idag. Länsstyrelsen har svårt att se om det är planen i sig som bidrar till ökade trafikmängder eller om det är en bedömning som gäller även för nollalternativet 2035. Utifrån nuvarande redovisning är det dessutom mycket svårt att bedöma om planen kan komma att ha negativ påverkan på luftkvaliteten vid näraliggande bostäder och på platser där människor vistas vid tidpunkten för planens färdigställande 2021 jämfört med ett nollalternativ samma år.

I beräkningarna av partiklar (PM10) som dygnsmedelhalter är det svårt att jämföra resultaten för nollalternativet och planalternativet 2035 eftersom skalorna är olika. Det är därmed svårt att bedöma om planen bidrar till högre halter av partiklar i området jämfört med nollalternativet.

Det beskrivs i granskningshandlingen att det inom Göteborgs stad finns åtgärdsprogram från 2004 för att minska utsläppen av kvävedioxid och partiklar. Länsstyrelsen vill uppmärksamma på att åtgärdsprogrammet för partiklar avslutades 2012. Det bedömdes att åtgärderna i partikelprogrammet hade genomförts med önskad effekt. Åtgärdsprogrammet för kvävedioxid håller för närvarande på att revideras. I stort sett har samtliga åtgärder i programmet från 2004 genomförts, men halterna av kvävedioxid har inte minskat i tillräcklig omfattning. Åtgärdsprogrammen från 2004 kommer således inte att leda till vidare utsläppsminskningar av vare sig partiklar eller kvävedioxid i Göteborg.

Generellt avseende luftkvaliteten i Göteborg skrivs i luftutredningen att halterna har en nedåtgående trend. I stort instämmer Länsstyrelsen i detta, men det finns tveksamheter när det gäller kvävedioxid i trafikerade miljöer.

Länsstyrelsen lämnar också råd enligt PBL och MB;

Förorenad mark

Det framgår att kompletterande undersökningar är nödvändiga innan arbetena kan påbörjas. Omfattningen av undersökningarna samt mål för saneringen och nödvändiga skyddsåtgärder ska bestämmas i samråd med miljöförvaltningen som är tillsynsmyndighet för förorenade områden.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Artskydd

Länsstyrelsen påpekar att mindre vattensalamander är fridlyst enligt 6 § artskyddsförordningen. Om arbeten i småvatten utförs utanför den period då mindre vattensalamander uppehåller sig i vatten krävs inget separat samråd med länsstyrelsen angående artskydd.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts, se bilaga 2.

Kommentar:

Gällande kommunikation, se punkt 19 nedan.

Gällande MKN vatten har handlingar kompletterats med belastningsberäkning för föreslagna dagvattenhantering, vilken pekar på en förbättrad situation för Kvillebäcken. Plankartan har kompletterats med bestämmelse för möjlighet att anlägga dagvattendammar.

Angående farligt gods och sekundärled, är det kontorets bedömning att förflyttning av trafik från Lillhagsvägen till den nya Kvilleleden inte försämrar risksituationen. Planbeskrivningen har förtydligats gällande detta. För närhet till kontorsbebyggelse i planens norra del, är det kontorets uppfattning att spåret inte kommer närmare. Enligt riskexpertis avseende sannolikhet för mekanisk konflikt mellan urspårad tågagn och den befintliga byggnaden har sannolikheten för denna händelse bedömts mycket låg. Planbeskrivningen har förtydligats gällande detta.

Gällande samordning har handlingarna förtydligats med att Trafikverket har ansvaret för att ev. åtgärder utförs. Detaljplanen hindrar inte heller genomförande av skyddsåtgärder. De separationsåtgärder vid Lundbyleden som föreslås i planen har föreslagits som möjliga åtgärder i samband med förprojekteringen till omdaning av Lundbyleden. Åtgärderna har inte bedömts nödvändiga i denna detaljplan, men planen hindrar inte genomförande av sådana ev. skyddsåtgärder.

Gällande översvämningrisk har kontoret i samråd med Göteborg Energi bedömt att de två transformatorstationer som ingår i planen inte är samhällsviktiga. Krav på lägsta nivå på +2,85 har införts i planhandlingarna. Planbeskrivningen har kompletterats gällande beskrivning av anläggningar. Gällande synpunkten om framkomlighet på strategiska stråk, har detta vidarebefordrats till trafikkontoret och Trafikverket.

Angående bullerskydd innefattar enligt PBL användningsbestämmelse för väg- och järnvägsområde möjlighet till uppförande av bullerskydd, varför kontoret anser att detta inte behöver markeras särskilt i planen.

Gällande luftkvalitet har Trafikverket och Göteborgs stad samordnat sina luftberäkningar för att se på den kumulativa effekten av utbygganden av Backaplans gator och Lundbyleden. År 2035 har valt som prognosår till följd av att Trafikkontorets trafikstrategi sträcker sig dit. Att titta på miljökonsekvenserna vid år 2021 när projekten väntas vara färdigbyggda bedöms inte vara betydelsefullt utifrån den planerade utvecklingen i projektområdet.

Planhandlingarna har förtydligats gällande läsbarheten av diagrammen för partikelhalterna. Beskrivningen av Göteborgs stads åtgärdprogram har förtydligats i planbeskrivningen.

Gällande förorenad mark och artskydd har planbeskrivningen kompletterats med upplysning avseende detta. Synpunkterna har också vidarebefordrats till trafikkontoret och Trafikverket för beaktande i genomförandeskedet.

18. Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerade ärenden och har ingenting att erinra mot upprättade förslag.

19. Trafikverket

Trafikverket planerar för ombyggnation av Lundbyleden på sträckan Brantingmotet – Ringömotet samt ombyggnation av Bohusbanan till dubbelspår vid Brunnsbo. Förnärvarande tas en kombinerad väg- och järnvägsplan fram.

Aktuellt detaljplaneförslag har arbetats fram i nära samverkan mellan Göteborgs stad och Trafikverkets projekt. Det finns dock kvarstående frågor kring utformningar av planområdet och dess planbestämmelser som behöver justeras för att överensstamma med Trafikverkets kommande väg- och järnvägsplan. Det gäller bland annat förändring-

ar av egenskapsgräns mellan allmän plats och kvartersmark, ändring av begränsningar i höjd över Lundbyleden, behov av lastrestriktioner vid underfarter under järnväg för att inte äventyra järnvägens stabilitet samt säkerställa mark för ledningar. Ytterligare synpunkter framförs vid samråd mellan Trafikverket och Göteborg Stad. Dessa justeringar skall ske innan detaljplanen kan gå vidare för antagande

Kommentar:

Kontoret har i samråd med Trafikverket kommit överens om mindre justeringar av användningsgränser och höjder, vilka har justerats på plankartan. Då den aktuella marken utgörs av allmän platsmark huvudgata och då projektering och genomförande genomförs i samarbete mellan trafikkontoret och Trafikverket. Gällande reglering av lastbegränsning har kontoret i samråd med trafikkontoret och Trafikverket bedömt att plankartan inte behöver kompletteras med ytterligare plushöjder för mark. Mindre justeringar av tidigare angivna höjder har genomförts.

20. Västtrafik AB

Västtrafik har tagit del av ovan nämnda förslag till detaljplan.

Västtrafik har inget att erinra mot planen, men vill påminna om vikten av att skapa trygga och säkra gångvägar till hållplatserna.

Sakägare

21. Göteborgs stads bostadsaktiebolag

Bostadsbolaget menar att Brunnsbo ligger centralt placerat och har pekats ut som en av de så kallade noderna i Göteborg där kraftsamling ska ske. I och med lagt planförslag finns stora risker att området klipps av då förslaget skapar en stor barriär mellan Backaplansområdet och Brunnsbo. Effekterna av förslaget har inte ur ett socialt perspektiv utretts i någon större omfattning vilket bolaget ser som en stor brist i materialet. Detta måste belysas mer. Vidare har området norr om planförslaget exkluderas trots att påverkan på detta område är stort och ett flertal frågor står olösta i förslaget. Utfarten från Anektdotgatan är olöst, utfarten från de två villorna i nordväst är olöst, effekten av ökat buller är olöst osv. Generellt ställer vi oss positiv till stadsutveckling. I aktuellt fall anser vi att planen måste arbetas igenom mer och inkludera de områden som kommer beröras av förändringen.

Kommentar:

Kontoret menar att de sociala frågorna har belysts tillräckligt och att en socialkonsekvensanalys genomförts, vilken har arbetats in i handlingarna. Genomförd stadsbyggnadsanalys har också övergripande belyst frågorna kring kopplingar och samband mellan bl a Brunnsbo och Backaplan. Kontoret har för avsikt att påbörja ett programarbete för utveckling av området kring Brunnsbo, där ett fördjupningsarbete av dessa frågor kommer att genomföras.

Frågor om anslutningar etc utanför planområdet hanteras utifrån gällande detaljplaner och i överenskommelser med fastighetsägare. Förslag till lösningar har presenterats, vilka ska avtalas om mellan fastighetskontoret och berörda innan planen antas.

22. Blomsterlandet , Backa 170:2

Påpekar att angöring till handelsplatsen för kunder sker till parkeringsplatser vid kvarters nordöstra del. Varuleveranser till Blomsterlandet och Biltema sker också via kvarters nordöstra del. Godstransporter sker med lastbil (ofta med släp) alla dagar i veckan.

Utfarten för lastbilar sker till Backavägen via en separat utfart vid byggnadens baksida. Här ligger också verksamhetens samtliga inlastningsportar.

Utrymmet mellan byggnadens baksida och fastighetsgräns mot söder erfordras i sin helhet för lossning av lastbilar och transport in i byggnaden samt för hantering av tomemballage och sophantering för verksamheten.

Lossning sker oftast med hjälp av truckar. Dessa moment kräver ett inhägnat område så att tredjeman inte kommer i direkt kontakt med denna del av verksamheten.

För att bedriva en rationell godshantering och utan att bygga om stora delar av byggnaden till mycket stora kostnader krävs en utfart mot Backavägen även efter det att Backavägen byggts om enligt förslag till ny detaljplan som nu är i granskningskedet.

Den nya rondellen i planförslaget vid kvarterets nordöstra hörn kommer att minska antalet parkeringsplatser varför företaget förutsätter att man kompenseras med ytterligare kvartersmark för utökning av parkering.

Det skall också tas i beaktande att verksamheterna kommer att gå miste om vägen som idag går mellan Blomsterdagen, Biltema och järnvägen.

Det exakta antalet parkeringsplatser som erfordras får fastställas vid detaljprojektering av rondellen.

Kommentar:

Detaljplanen och underliggande trafikförslag tillåter fortfarande angöring från Backavägen och omöjliggör inte heller angöring på västra sidan av byggnaden. Gällande kompensation av parkeringsplatser vidarebefordras frågan till fastighetskontoret för beaktande i genomförandeskedet.

23. Biltema Buffin Real estate, Backa 170:3

Den nya rondellen i planförslaget vid kvarterets nordöstra hörn kommer att minska antalet parkeringsplatser samt så försvinner infartsvägen till området som är en stor fördel för handelsområdet. Detta förslag kommer att påverka tillgängligheten till vårt område negativt och ska vi få en fungerande handel utan större hinder så vårt krav är att vi förvärvar mark i anslutning till fastigheten där vi (Blomsterlandet och Biltema) kan bygga fler parkeringsplatser samt en väg som går utanför parkeringsområdet för att underlätta lastbilstrafiken till baksidan och för att undvika direktkontakt med kunder.

För övriga synpunkter se punkt 22, de fyra första styckena.

Kommentar:

Detaljplanen och underliggande trafikförslag tillåter fortfarande angöring från Backavägen och omöjliggör inte heller angöring på västra sidan av byggnaden. Det nya trafikmotet ändrar mycket riktigt angöringen till Backaplansområdet, men ingår i en större struktur och är dimensionerat för att klara av trafikströmmar från ett större område i staden. Kontoret har härvid gjort en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Gällande kompensation av parkeringsplatser har frågan vidarebefordrats till fastighetskontoret för beaktande i genomförandeskedet.

24. Palmung Melin Fastigheter AB, Backa 166:4

Den nya Deltavägen har i förslaget placerats nästan helt inom vår tomträtt. Vår förhoppning efter samrådsförslaget var att denna skulle kunna förskjutas åt nordväst, men intrånget på vår mark har istället blivit större. Intrånget på vår tomträtt är oacceptabelt stort och belastar vår befintliga användning väldigt mycket. Tillgängligheten för transporter försämras och möjligheterna till lastning och lossning likaså.

I diskussionen efter samrådsförslaget fick vi i vår diskussion med Kommunen uppfattningen att vi skulle kunna erbjudas en väsentligt större ersättningsmark som kompensation för intrånget på tomträten. Vi fick också intryck av att vårt önskemål sedan 2007 om att friköpa tomträten skulle kunna bli möjligt när planerna för området klarnat.

I Förslaget till detaljplan har ersättningsmarken, som i förslaget ej får bebyggas, blivit betydligt mindre än vad vi förväntade oss och har bl a belastats med en teknisk anläggning. Vidare har vår fråga om eventuellt friköp av marken förklarats inte ha med planarbetet att göra, vilket säkert är korrekt.

Planförslaget har sammanfattningsvis blivit till större nackdel än vad vi förväntat oss och de fördelar vi hoppats uppnå som kompensation har istället blivit betydligt mindre. Vi motsätter oss därför intrånget på vår tomträtt.

Kommentar:

Planförslaget ingår i en övergripande struktur att bland annat lösa trafikföring för ett större område i staden. Kontoret har att göra avvägningar mellan det allmänna och enskilda intressen, men har i förslaget arbetat utefter att göra ett så litet intrång som möjligt. De kompensationsytor som avsatts i planen är mycket riktigt inte möjliga att uppföra bebyggelse på, men av betydligt större yta än vad intrånget omfattar.

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

Ytterbygg äger fastigheterna Aröds Industriväg 3, och 10 och arrenderar ytor söder om sin fastighet, vid Minelundsgatan inom detaljplanens norra del. Bolaget har behov av dessa parkeringar för dels parkering och dels exponering då infarten mot Aröds industriväg flyttas i framtiden.

Vi önskar därför att dessa ytor inte blir planlagda som allmänplatsmark, utan att det lämnas utan planläggning eller planläggs som kvartersmark.

Kommentar:

Planförslaget ingår i en övergripande struktur att bland annat lösa trafikföring för ett större område i staden. Kontoret har att göra avvägningar mellan det allmänna och enskilda intressen, där föreslagna ytor ingår i trafikområde och bland annat behövs för lösande av dagvattenfrågan.

26. AB Slesing & Co, Backa 866-200, Asico Kläder

Anser att konsekvensen av åtgärderna utmed Lillhagsvägen kommer att påverka vårt företag i en omfattning som gör att fortsatt drift av butiken kan omöjliggöras. Den planerade sträckningen av Lillhagsvägen kommer att innebära stora inskränkningar i våra ansträngningar att erbjuda kunderna tillgänglighet. Företaget förutom i sitt ordinarie sortiment, också ett av landets större sortiment kläder i större storlekar och för äldre kunder, handikappade eller överviktiga. Tillgängligheten utgör därför grunden för verksamheten.

Idag kan kunden enkelt ta sig ända fram till entrén med egen bil, taxi eller färdtjänst. Den del av parkeringen som ansluter mot Lillhagsvägen rymmer förutom fem vanliga parkeringsplatser även fyra extra breda handikappplatser, en förutsättning för att taxi- och

färdtjänstbilar skall kunna parkera, eller vända och backa mot entrén. Dessa är utan jämförelse våra mest "säljande parkeringsplatser". På Detaljplan för Gator vid Backaplan, illustrationsritning 2-5350, finns ingen infart till fastigheten Backa 866 200 redovisad. Det kunde vara av intresse att få veta hur denna planerats och hur kunder från gång- och cykelbanor på andra sidan Lillhagsvägen skulle kunna ta sig till denna.

En breddning av Lillhagsvägen, men anslutande grönyta, skulle effektivt radera ut dessa parkeringsplatser, då utrymme att vända en bil där, efter breddningen, inte längre existerar. De kunder som idag kommer med buss har ca 50 meter från hållplatsen fram till butiksentrén. Om hållplatsen flyttas söderut kommer avståndet att bli så stort att de som har svårt att gå avstår att besöka butiken.

Fartbegränsningen till 30km/h vid dagens busshållplats gör att trafiken saktas in något, även om farten oftast överskrider 50km/tim. Med en flyttning av busshållplatsen och en ökning av hastighetsbegränsningen till 70km/tim kommer situationen att bli ohållbar.

Redan nu är bullernivån vid butiken hög, både inom- och utomhus. Bullernivån vid fastigheten ligger idag, enligt bullerutredningen, på 60-65dB, på ömse sidor. Med en fartökning på Lillhagsvägen beräknas ljudnivåerna öka med 1-3dB. Med en framtida utbyggnad till dubbelspår järnväg beräknas ljudnivåerna från banvallen att öka med 3-4dB.

Bullerskydd har föreslagits både längst järnvägen och Lillhagsvägen. Kommer dessa till stånd kan ljudnivån vid järnvägen komma att minska en aning, däremot ökar bullret från Lillhagsvägen flerfaldigt om bullerskydd anläggs på östra sidan av vägen.

Kommentar:

Detaljplanen och underliggande trafikförslag omöjliggör inte angöring till fastigheten, utan innebär samma lösning som idag, även vad gäller parkering. Kontorets bedömning är att berörda parkeringsplatser kan bibehållas. Handlingarna har förtydligats gällande detta.

Angående kollektivtrafik innebär planförslaget en flyttning av busshållplats med ca 40 m söderut. Kontoret har bedömt att detta är en acceptabel förändring.

Trafikkontoret gör bedömningen att gällande hastighetsgräns 50 km/h ska bibehållas på berörd sträcka av Lillhagsvägen.

Gällande buller omfattar inte detaljplanen Bohusbanan vid aktuell fastighet, varför buller härifrån inte hanteras i denna detaljplan.

Planförslaget ingår i en övergripande struktur att bland annat lösa trafikföring för ett större område i staden. Kontoret har att göra avvägningar mellan det allmänna och enskilda intressen.

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

Då denna nya väg kraftigt kommer påverka våra infartsmöjligheter inkommer vi här med ett antal synpunkter och önskemål från oss boende i fastigheterna 866:261 och 866:260.

Tydlighet i exakt hur vår utfart kan komma att gestalta sig saknas i planbeskrivningen. Som vi tolkat det och dessutom som vi önskar det framför jag härmed att förlängning av Berättelsegatan fram till Anekdotgatan, dvs sista stummen som nu är GC väg ändras till bilväg. Därefter fortsatt passage över studentbostädernas parkering (garagelängan) och där göra en sväng upp till vår vändplats. Ev. möjlighet att köra ut på parkeringen 866:266 skulle kunna anläggas för framtida bruk men vi motsäger oss att det skulle vara vår enda utfart då denna parkering har mkt bristande underhåll och dessutom tillfälliga

bosättningar som täcker vår ev. utfart.

Dessutom önskar vi en ändring av infarten in till Berättelsegatan från Brunnsbotorg, nämligen möjlighet att nyttja bussinfarten i västra rondellen för att på det viset minska ner den extra sträcka och antal rondeller som vi kommer behöva köra dagligen.

Slutligen, hoppas vi och utgår ifrån att vår nuvarande bilinfart ändras så den istället ansluter till gång och cykelbanorna och blir en del i GC nätet så vi slipper gå långa omvägar. Dessutom bör det ju också ses som en fördel för boende i studentbostäderna.

Dessa ändringar av vår utfart anser vi behöver åtgärdas snarast så det är på plats vid byggstart. Vi vill inte riskera att byggas in under längre perioder eller att sämre kortvariga lösningar skapas som sen riskerar att permanentas.

Tunnlar under järnvägen mm får inte bli mörka passager som man helst undviker under natten. Inte heller bör detta upplevas som en barriär som stänger ute oss på Brunnsbosidan.

Kommer någon ny hållplats byggas för att ersätta nuvarande Anekdotgatan? Kommer Tingstadsvass hållplatsen kunna finnas kvar? Att plocka bort två hållplatser mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Brunnsbotorget kan väl inte anses ligga i stadens önskan om att främja kollektivtrafiken då det istället kommer öka bilismen.

Förhoppning om bullerinsatser för oss närmast boende under byggandet.

Självklart inser vi att denna byggnation kommer påverkas oss och har fullförståelse för det men hoppas insatser görs och att vi är i åtanke å påverkan blir så minimal som möjligt. Dessutom vill vi helst ha kontaktuppgifter till ansvariga på bygget ifall störningar upptäcks efter arbetstid så som elavbrott eller blockering av infart mm.

Finns någon tanke på övergång för gående i höjd med nuvarande Anekdotgatan? Detta är något som skulle kunna binda samman för cyklister och gående i denna miljö och speciellt om pendeltågsstationen skulle byggas. Detta är ju ett område folk bor i och inte bara ett pendelstråk för cyklister, vilket därför kräver möjligheter till rörelse utan långa omvägar.

Slutligen hoppas vi att Göteborgs stad tar tillfället i akt nu när en nytt grönt område skapas på gamla delen av Lillhagsvägen och inrättar parkmiljö och lekplats mm, vilket saknas i detta område, så att detta inte blir en tom outnyttjad yta som förfaller.

Kommentar:

I granskningshandlingarna redovisades två förslag för angöring till aktuella fastigheter, där ett av dessa är det som fastighetsägarna föredrar.

Frågor om anslutningar etc utanför planområdet hanteras utifrån gällande detaljplaner och i överenskommelser med fastighetsägare. Förslag till lösningar har presenterats, vilka ska avtalas om mellan fastighetskontoret och berörda.

I samband med Brunnsbomotets stängning kommer de befintliga cirkulationsplatserna att behöva ses över. Därför behöver infarter och vägkopplingar vid Brunnsbo att studeras närmare i kommande program och planer.

Indragningen av hållplatsen vid Anekdotgatan har stämts av med Västtrafik. I samband med projektet kommer Västtrafik att behöva se över hela trafikeringen av området.

Avsikten är att kopplingen mellan Brunnsbo och Backaplan ska göras så attraktiv och tillgänglig som möjligt, vilket inte minst avser fotgängare. Bland annat ligger gång- och cykelbana på en betydligt högre höjd under Bohusbanan för att underlätta passage.

Användningen av den gamla Lillhagsvägen kommer att studeras i det programarbete som kontoret avser att påbörja för området kring Brunnsbo. Synpunkten vidarebefordras till berörda handläggare.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

28. Boende på Femte Kvillängsvägen 3

Anser att ansvar bör tas för störande buller från järnvägen och förespråkar därmed en förlängning av planerade bullerskydd från Fjärde Kvillängsvägen vidare norrut mot Aröd.

Detta för att dels minska buller från godstrafiken, dels för att förhindra att otillåtna och helt oskyddade fotgängare korsar spåret till och från Aröds industriområde.

Boenden ser en befintlig och ökande risk med dessa passager. Redan i dagsläget utnyttjas den bristande personsäkerheten runt spåret som en farlig genväg för att nå kollektivtrafiken på Lillhagsvägen.

Med den massiva ombyggnationen av planlösningen vid Minnelundsgatan, Lillhagsvägen finns en påtaglig risk för en ökande exponering av personer som uppehåller sig kring och på spåren norrut från Fjärde Kvillängsvägen.

Finns det en framtagen riskbedömning kring dessa frågor? Bullerskydd skulle försvåra denna passage samtidigt som störande bullernivåer kan hållas nere i närområdet.

Kommentar:

Gällande buller omfattar inte detaljplanen Bohusbanan norr om undergången vid Minnelundsgatan, varför buller härifrån inte kan hanteras i denna detaljplan. Emellertid kommer föreslagna åtgärder söder om denna punkt också ha positiv påverkan på bullersituationen vid Kvillängsgatorna.

Gällande säkerheten i spårområdet är detta Trafikverkets ansvar och kontorets bedömning är att en ombyggnad av korsningen Lillhagsvägen-Minnelundsgatan snarare minskar riskexponeringen för fotgängare, då den nya undergången höjer säkerheten för passerande gång- och cykeltrafikanter.

29. Företrädare för Femte Kvillängsvägens Samfällighetsförening

Lämnar de samlade synpunkterna för Femte Kvillängsvägens Samfällighetsförening. I likhet med flera av grannarna i området Kvillängen är man mycket oroad över att bullerfrågan har bedömts felaktigt i detaljplanen. Man är även bekymrade över att de planerade åtgärderna för att minska buller är otillräckliga.

Vid kontakt med Perry Ohlsson(Trafikverket) angående bullerutredningen har det framkommit att det är data från äldre mätningar som använts för beräkningar av vägtrafiken på Lillhagsvägen. Perry hänvisar oss till trafikkontorets statistik vilket visar på att den senaste mätdatan för sträckan närmast Minnelundsvägen – Sjunde Kvillängsvägen, är från 2011. Det är 5 år sedan och mycket har hänt sedan dess!

Att basera beräkningar och bedömningar i alternativet som tar hänsyn till utbyggnad av järnväg och väg på så gammal data anser föreningen vara felaktigt. Beräkningar för både nuläget och alternativet med utbyggnad måste baseras på färskare mätdata för att ge en rättvisande bild. Boenden i området Kvillängen har märkt av en ökning av framför allt vägtrafik på senare år och är mycket oroad över att vägtrafiken kommer att öka ytterligare i och med utbyggnationen vilket kommer att medföra mer buller och upplevas störande för boende i området.

Man ifrågasätter därför rapporten som bedömer att "I Kvillängen förväntas ljudnivåerna att minska om Lillhagsvägen flyttas", men hoppas såklart att personerna bakom bullerutredningen har rätt men ställer sig dessvärre mycket frågande till att det är en korrekt bedömning.

Anledningarna är flera. Fler byggda och planerade bostäder Dessutom har expansionen av handelsmöjligheter runt Backaplan lett till ökat trafikflöde på Lillhagsvägen. Vägtul-

lar har högst sannolikt påverkat trafikflödena under senare år. Vi är dessutom bekymrade över att den ännu ej beslutade placeringen av ytterligare vägtullstation (som skulle innebära att vissa fordon ej behöver betala vägtull om de passerar denna station) kommer att ske någonstans i vårt område.

Föreningen har noterat att gränsvärden och riktvärdena för trafikbuller har höjts från och med Januari 2016 enligt Trafikverket.

Detta är bekymmersamt eftersom det redan i dagsläget upplevs som höga nivåer av trafikbuller och dessa gränsvärden löper stor risk att överskridas vid en ombyggnad av järnväg och väg om inte ordentliga bullerskyddsåtgärder inkluderas i detaljplanen, varför bullerskyddsåtgärder som riktar sig till vägtrafiken behöver inkluderas i detaljplanen.

Man är mycket positiva till förslaget att för Bohusbanan föreslås låg spårnära bullerskärmar och skärmar på järnvägsbroarna och har starka önskemål om att de spårnära bullerskärmarna fortsätter ända bort till Sjunde Kvillängsvägen.

Kommentar:

Trafikkontoret och Trafikverket har upprättat en gemensam trafikprognos för framtida trafikströmmar för det aktuella trafikförslaget. Denna baseras bland annat på historisk data, övergripande trafikscenarier för staden och ett utvecklat Backaplan med omgivning.

Frågor kring trängselskatter hanteras ej i planarbetet.

Gällande buller omfattar inte detaljplanen Bohusbanan norr om undergången vid Minnelundsgatan, varför buller härifrån inte kan hanteras i denna detaljplan. Emellertid kommer föreslagna åtgärder söder om denna punkt också ha positiv påverkan på bullersituationen vid Kvillängsgatorna. Önskan om förlängning av bullerskydd längs Bohusbanan har vidarebefordrats till Trafikverket.

Gällande gränsvärden för buller har de nya regler för bostäder som införts från juni 2015 inneburit totalt sett en höjning av tillåten bullernivå. Detaljplaner som startats innan detta datum hanteras efter de tidigare reglerna, vilket också inarbetats i handlingarna. Enligt bullerutredningen förbättras bullersituationen efter planens genomförande.

Övriga

30. Boende på Anekdotgatan 4

Anser att många av detaljplanens punkter är onödiga och förstår inte varför området måste byggas om.

1. Kommunikationerna från Brunnsbo in till centrum, och även till Backaplan och längre ut på Hisingen är mycket god. Jag förstår därför inte varför man har behovet av att bygga ut spårvagnen till Brunnsbo. Enda gången då kommunikationerna är dåliga är efter kl 01:00 på vardagar, men då skulle man ju kunna sätta in fler nattbussar.
2. Jag finner att en pendelstation vid Brunnsbo är onödig. Då jag kommer från Grebbestad, Bohuslän, åker jag ofta Bohusbanan och finner inte att det är en sådan stor omväg att först åka in till centrum, och sedan tillbaka ut på Hisingen och de flesta som pendlar norrifrån föredrar expressbussarna.
3. Jag tycker inte det är bra att kommunen överväger att bygga en undergång under Bohusbanan vid Lillhagsvägen/Backavägen. Backavägen som löper längs ett industriområde känns för mig som ung kvinna redan osäker kvällen och nattetid och en tunnel i området kommer endast att göra området mer otryggt.

Kommentar:

Planförslaget ingår i en övergripande struktur att bland annat lösa trafikföring för ett större område i staden, där kontoret har att göra avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen. Bland annat innebär detaljplanen en delösning för det framtida Backaplansområdet och i det sk Västsvenska paketet.

Framtida spårväg till bland annat Brunnsbo ingår i de fastställda planeringsförutsättningarna för Backaplan.

En pendeltågstation vid Brunnsbo har i det övergripande strategiska arbetet för utbyggnaden av staden och regionen setts som en viktig pusselbit, vilket bland annat framförts av Västra götalandregionen och Västtrafik.

Frågan om barriäreffekt och trygghetsupplevelse i samband med undergångarna har hanterats i handlingarna, där det poängteras vikten av att i gestaltning utföra undergångar och kopplingar etc så attraktiva, trygga och säkra som möjligt. Frågan har vidare befordrats till berörda handläggare för det programarbete som kontoret avser att påbörja för området kring Brunnsbo.

31. Boende på Brämaregatan 13A

Tycker ett omtag behöver tas i detaljplanen. Med den forskning som finns kring motorleder och inducerad trafik så borde vi bygga bort motorleder i och kring städer, inte bygga fler! För varje ny förbifart och motorled som Stockholm bygger så ökar trafiken både på den nya leden och på vägarna runt omkring. Detta gäller även i alla de andra städer som gjort liknande saker runt om i världen. Att med denna vetskap bygga en led för att avlasta Gustav Dahlensgatan när troligtvis trafiken bara kommer öka är ju väldigt märkligt. Jag trodde vi skulle minska trafiken för att klara miljömålen, inte öka den! Motorleder skapar barriärer och otrygga platser och går precis emot alla visioner som ställts upp i översiktsplanen för Göteborg. Det går utmärkt att bygga de öppna dagvattensystem som ska finnas i en urban miljö med stadsgator där trafiken leds naturligt på parallella vägar genom bebyggelse. Detta hade även kunnat binda ihop Backaplan med Brunnsbo istället för att skärma av som nu är planen.

Kommentar:

Planförslaget ingår i en övergripande struktur att bland annat lösa trafikföring för ett större område i staden, där kontoret har att göra avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen. Bland annat innebär detaljplanen en delösning för den framtida hållbara blandstaden Backaplansområdet och i det sk Västsvenska paketet.

Stadens målsättning enligt är att långsiktigt minska bilberoendet till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Samtidigt finns gällande krav på framkomlighet.

Målsättningen är att utföra de föreslagna gatorna så stadsmässigt som möjligt. Dels gällande utformning av sektion och hastighetsbegränsning etc, men även möjlighet att kunna inordna sig i kommande kvarterstruktur i Backaplan. Samtidigt finns restriktioner gällande bland annat farligt gods och buller att förhålla sig till.

32. Stadsplaneringsforum Centrala Hisingen(SCH)

Har formulerat några synpunkter i följande 8 punkter, samt avslutar med en sammanfattning:

1. SCH ser inte hur vårt föregående yttrande (dat 2014-06-16) har beaktats i det reviderade förslaget, förutom på punkten om att SKA och BKA har utförts.

2. Hur uppfyller föreslagen lösning stadens framtida mobilitetsbehov, avseende framtida fördelning mellan olika trafikslag?

3. SCH tycker det är glädjande bra att "Stadsbyggnadsstudio Backaplan/Brunnsbo" genomförts och vill framhålla att flertalet rekommendationer är att gå i rätt riktning
4. Är föreslagen lösning hållbar? Är den jämlik stadens befolkning?
5. SCH saknar en redovisning hur staden med denna lösning når Sveriges beslutade miljö- och klimatmål.
6. SCH undrar på vilket sätt föreslagen lösning bidrar till Trafikstrategin,
7. Har Fyrstegsprincipen, som slår fast att nya vägar är en sistahandslösning om inget fungerar, använts som utgångspunkt i framtagandet av förslaget?
8. Vad menas med det tågrälsliknande rastret som lagts över Lundbyleden på kartan sid 13 i Stadsbyggnadsstudio Backaplan/Brunnsbo?

Sammanfattning

SCH anser att presenterad detaljplan inte uppfyller planeringsförutsättningarna och avstyrker detaljplanen. Genom att göra ett omtag så hinner arbetet med Backaplan, Brunnsbo, Ringön, "Boulevard Björlandavägen" etc komma ikapp så att aktuellt planområde kan utformas tillsammans med sin omvärld. SCH vill föreslå att ett nytt förslag tas fram med utgångspunkt i "Stadsbyggnadsstudio Backaplan/Brunnsbo" samt följande:

- A. Genomför en medborgardialog för att få input till arbetet.
- B. Genomför en bred analys gällande prognos om trafikmängder för samtliga trafikslag. Används rätt underlag?
- C. Utred ett finmaskigt gatunät med trottoarer, cykelbanor och korsningar (inte rondeller) och möjliga byggrätter intill/ovan/integrerat i gaturummet (tänk stad!). Kan en sådan lösning lösa uppgiften istället för föreslagen Kvilleled/kvillemot? Denna uppgift kräver framtagande av en plan som inkluderar samtliga anslutande fastigheter. Minimera yta för trafik och utred en maximering av möjliga byggrätter (använd 3d-fastighetsbildning). Redovisa tänkt gatunät för hela Backaplan, inkl kopplingar till Brunnsbo.
- D. Hur kan bohusbanan utformas så att bebyggelse och offentliga rum/stråk kan skapas i dess omedelbara närhet? Är det t ex möjligt att höja upp bohusbanan ytterligare, genom att t ex lägga rälsen i tråg på bropelare, för att på så sätt skapa en bredare passage eller flera passager mellan stadsdelarna som kan fyllas med stadsmässiga stråk? Utred hur dessa stråk ska utformas för att på bästa sätt knyta samman stadsdelarna. Utred en stationsbyggnad som en del i kopplingen mellan stadsdelarna.

För övrigt ställer sig SCH även bakom Yimby Göteborgs yttrande.

Kommentar:

Staden har en långsiktig målsättning om ett minskat bilberoende till förmån för gångcykel och kollektivtrafik. I planeringsförutsättningarna för Backaplan har skisserats de lösningar till trafikföring som omfattas i denna detaljplan, för att bland annat skapa möjlighet till en levande socialt jämlik och hållbar kvartersstad i Backaplan.

Samtidigt har förvaltningarna ett uppdrag att lösa framkomlighet för bland annat kollektivtrafik, gods och övrig vägtrafik enligt de ramar och förutsättningar som råder. Denna lösning till trafikstruktur, som ingår i en trafiklösning för ett stor del av staden, är alltså en förutsättning för flera andra stadsbyggnadsprojekt i staden. Planens trafiklösning har studerats ingående i framtagandet av planeringsförutsättning-

arna och målsättningen har varit att både lösa tillräcklig framkomlighet och finna så stadsmässiga gatustrukturer som möjligt.

Trafikkontoret och Trafikverket har upprättat en gemensam trafikprognos för framtida trafikströmmar för det aktuella trafikförslaget. Denna baseras bland annat på historisk data, övergripande trafikscenarier för staden och ett utvecklat Backaplan med omgivning.

Planeringsförutsättningarna för Backaplansområdet ligger till grund för förslaget.

Planförslaget medverkar till en avsevärt förbättrad kollektivtrafik i området, vilket möjliggör målsättningarna i trafikstrategin. I kommande exploatering av Backaplansområdet kommer bl.a. parkeringstal för nya bostäder och verksamheter att anpassas utefter trafikstrategins målsättningar.

Frågan om placering av bebyggelse utefter Bohusbanan är starkt kopplat till frågan om bullerstörning och risk med hänsyn till transport av farligt gods. Detta skapar begränsningar för möjligheten till bebyggelse, vilket tydligt framgår i de utredningar som tagits fram. Samtidigt får kommande detaljplaner för Brunnsbo och Backaplan utreda detta vidare med målsättningen att hitta lösningar som kan gå i riktningen mot sammanhållen stad, som föreslås i stadsbyggnadsstudien. Samtidigt kommer en pendeltågstation i Brunnsbo att öka tillgängligheten och stärka möjligheterna till en hållbar stad.

Planen trycker också på att undergångar görs så attraktiva och trygga som möjligt, bland annat i avsikt att minska barriäreffekten.

Höjden av spåret, vilket har höjts med två meter vid Brunnsbo jämfört med samrådshandlingen, är kopplad till övrig sträckning och en ytterligare höjning skulle innebära förändring på en sträcka långt utanför vad denna detaljplanen kan hantera.

Rastret i stadsbyggnadsstudien ska ses som ett tydliggörande av Lundbyleden som genomfartsled.

33. Boende på Sörhallstorget 21

Den framtida stationen vid Brunnsbo bör istället ligga i anslutning till Hjalmar Brantingsplatsen för att slippa extra byten och undvika onödigt mycket kollektivtrafik genom det nya bostadsområdet. (Järnvägen för persontrafik dras som dubbelspår via kvillebangården sedan nergrävd under Lundbyleden och under hela Backaplanområdet fram till Minneslund och ansluter där till godståg som fortsätter att gå på enkelspår i nuvarande sträckning) Vägarna och rondellerna tar upp alldeles för mycket värdefull i framtiden byggbar mark. Huvudstråket från Minneslundsvägen fram mot Tingstadstunneln bör gå i övertäckt tråg för att minska störningar, och för att "lokaltrafiken" då kan förläggas ovanpå. Då finns det också möjlighet att få till en bättre koppling mellan Tingstadstunneln och nuvarande Brunnsbotorget än den dåliga skrivbordsprodukt att snurra sig igenom så många rondeller så att det behövs en "instruktionsfilm" för att förklara hur det skall gå till.

Det är nu när hela området skall grävas upp som vi har möjlighet att göra rätt och rejält från början istället för att snåla nu och få dyra dåliga kompromisslösningar i framtiden. Vi kan vara övertygade om att när Backaplansområdet väl är utbyggt enligt nuvarande planer är det dags att starta "förtätning" och planera för skyskrapor där Biltema och Blomsterlandet ligger idag.

Vi behöver också tänka nytt och inte bygga ut mer spårväg på Hisingen, förutom den snabbspårväg mellan Ringön och Lindholmen som ingår i Gårdagruppens snabbspårvägsring.

För delen mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Backa/Kärra, försök att tänk in någon form av högbana i planerna så att den kan få en naturlig sträckning utan kompromisser när kollektivtrafiken lämnar 1900-talet och rustar för framtiden.

Avslutar med en rent allmän undran. Varför skall det vara betongplattor på gångbanorna? Det är inte bekvämt att promenera på, särskilt inte när dom har legat i ett par år, och ännu värre är det med rullatorer och barnvagnar. Därför väljer många att istället gå på den asfalterade cykelbanan, som ofta ligger i anslutning, och därmed skapas stor irritation.

Kommentar:

Frågan om placering av pendeltågstation har utretts ingående i och med arbetet med planeringsförutsättningarna. Dessutom styr järnvägstekniska parametrar pendeltågsstationens placering.

Omfattningen av bebyggelsen vid Backaplan kommer att studeras i kommande detaljplaner och om högre bebyggelse lämpar sig i skapandet av den hållbara staden, får det arbetet utvisa.

Detaljplanen tar höjd för framtida spårvägstrafik, bland annat som en del i förslaget att skapa spårvagnstrafik till Backa. Förslag finns också på linbanstrafik över älven, som i ett alternativ skulle kunna angöra i Brunnsbo. Detta hanteras dock ej i föreliggande detaljplan.

Målsättningen är att undergångar, gång- och cykelvägar ska göras så attraktiva, trygga och funktionella som möjligt. Illustrationerna i handlingarna gör inte anspråk på att vara slutligt utseende, utan synpunkten har vidarebefordrats till trafikkontoret för beaktande i projektering och genomförandet.

34. YIMBY Göteborg

Allmänt

Yimby Göteborg instämmer i att det är viktigt att planens intentioner som bland annat innebär att minska trafikbelastningen på Gustav Dahléngsgatan avseende trafik från Björlanda och väster för vidare passage till Lundbyleden uppfylls. Det är även positivt att skapa förutsättningar för en framtida pendeltågstation vid Bohusbanan för Backaplan och Brunnsbo. Tyvärr riskerar planen att förstöra vidare stadsbebyggelse i området då en storskalig biltrafiklösning med uselt markutnyttjande har föreslagits. Yimby Göteborg avstyrker därför planen och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Göteborgs gleshet är en direkt orsak av att bilen har fått en framträdande plats i planeringen. För att vända trenden måste förtätning få en framträdande plats istället, inte sitta fast i stigberoende.

Därför behövs en plan som läker ihop östra och västra sidorna av järnvägen istället för att förstärka dess barriäreffekter. I dagsläget har planeringen av boulevardisering av gamla motortrafikleder påbörjats i Göteborg. Vi tycker därför det är ytterst märkligt att samma tjänstemän kan föreslå en lösning som var omodern redan på 1960-talet.

På vilket sätt uppfyller liggande planförslag den utredning om stadsbyggnadsstudie (citat ovan) i Backaplan-Brunnsbo som genomförts?

I förslaget diskuteras mycket de gröna kopplingarna som ska stärkas i området, men mycket lite utrymme ägnas åt hur staden ska bindas samman när den nya vägen står färdig. Vägen riskerar att skapa en otrygg och ogästvänlig miljö för de som rör sig i området. Istället för att prioritera gröna stråk (som av många upplevs som otrygga) måste fokus ligga på att skapa befolkade och levande stadsmiljöer.

Istället för att leda trafiken runt Backaplan och Kvillebäcken bör SBK utreda om det är möjligt att leda trafiken genom områdena på stadsgator med låg hastighet.

Kommentar:

Staden har en långsiktig målsättning om ett minskat bilberoende till förmån för gångcykel och kollektivtrafik. I planeringsförutsättningarna för Backaplan har skisserats de lösningar till trafikföring som omfattas i denna detaljplan, för att bland annat skapa möjlighet till en levande, socialt jämlik och hållbar kvartersstad i Backaplan.

Lundbyleden och Hamnbanan är av riksintresse för kommunikation, med avseende på transporter till och från Göteborgs Hamn. Godsets framkomlighet är alltså prioriterat i detta stråk. Dessa utgör också led för farligt gods vilket sätter gränser för hur nära man får bebygga.

Gällande stadsbyggnadsstudien konstateras att mycket av lösningarna för dess förslag ligger utanför denna detaljplanen och trycker på att undergångar görs så attraktiva och trygga som möjligt, bland annat i avsikt att minska barriäreffekten och skapa förutsättningar för bra kopplingar.

Gällande trafikföring så blir Kvilleleden mellan Kvillemotet och Minelundsvägen huvudvägen för trafiken mot nordväst längre ut på Hisingen. Syftet är också att därmed avlasta Gustaf Dahléns gatan från trafik, och den täta stadsbebyggelse som Östra Kvillebäcken utgör. Att leda denna trafikmängd genom kvartersstaden har bedömts orealistiskt.

35. Boende på Kustroddaregatan 5 a

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

36. Boende på Kärrdalsvägen 51

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

37. Boende på Långängen 17a

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Det är obegripligt att bilen fortfarande har en så central roll och tillåts ta så mycket plats. Det borde vara av högsta prioritet att bygga tät sammanhängande stad istället för barriärer.

Kommentar:

Se punkt 34.

38. Boende på Badvädersgatan 21

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

39. Boende på Åsgatan 2

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

40. Boende på Gamla Björlandavägen 37

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

41. Boende på Färgfabriksgatan 14

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34

42. Boende på Ekebergsgatan 5

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

43. Boende på Slätten 2

Anser inte att föreslagen plan stämmer överens med stadens vision om att minska bilåkandet och att bygga en tät och sammanhållen stad och instämmer därför tillfullo i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

44. Boende på Godhemsgatan 10

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

45. Boende på Föreningsgatan 3b

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

46. Boende på Linnégatan 52

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

47. Boende på Ankargatan 14

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

48. Boende på Lindholmsallén 59

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Göteborg behöver avveckla biltrafiken snarare än att utveckla den. Förtäta staden.

Kommentar:

Se punkt 34.

49. Boende på Håltavägen 9c

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

50. Boende på Sandhamnsgatan 36

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

51. Boende på Elisedal/Fredriksdal

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

52. Boende på Jöns Rundbäcks Plats 3

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

53. Boende på Brämaregatan

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds..

Vidare vill jag påpeka att som boende i Kvillestaden så har jag erfarenhet av hur barriärskapande de större bilederna är. Vi i Kville är helt omringade av dom och således instängda. De skapar en känsla av otrygghet när man rör sig till fots men framför allt minimerar man rörligheten mellan de olika områdena. Samtidigt vill jag också informera om att forskningen visar på att det är svårt att minimera biltrafik (vilket Göteborg säger sig vilja) genom att bygga nya bättre vägar. Inducerad trafik heter fenomenet.

Kommentar:

Detaljplanens intentioner och framtida utbyggnadsplaner för hela Backaplansområdet går i linje med Göteborgs Stads Trafikstrategi.

I övrigt se punkt 34.

54. Boende på Miraallen 23

Vill stoppa Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds. Deras förslag anser jag vara förkastligt.

55. Boende på Mimersvägen 42c

Varför bygga ett nytt trafikmot när det redan finns ett något längre fram. Jag trodde att grundtanken med att vi skulle bygga en nära storstad öppen för världen var att binda ihop Hisingen och centrala Backaplan med stan? Vi behöver inte flera Röde orm som skär av och delar staden. Bygg ihop, Läk ihop. Bygg stad.

Kommentar:

Se punkt 34.

56. Boende på Högsbogatan 14

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Den lösning som har föreslagits är representant för ett föråldrat syn på både stad och trafik och skapar en oreparabel trafikbarriär där det skulle kunna finnas sammanlänkande gatustråk istället.

Kommentar:

Se punkt 34.

57. Boende på Anekdotgatan 5

År orolig för hur det blir med avgaser och buller från ett eventuellt bygge, då Bostadsbolaget ännu inte har kunnat fixa mina och grannars fönster på många år, som inte är riktigt täta.

Buller borde kunna minskas med mobila bullerplank eller liknande, eller någon annan åtgärd, då det är känt att buller påverkar den allmänna hälsan. Och frågan är till hur sent som arbetarna i sådana fall kommer att jobba. Hur blir det för folk som jobbar på nätterna?

Sedan undrar jag om det kommer att sättas upp ännu fler lampor som kommer lysa upp mitt i natten utan dimning. Huset står på en rätt ostabil grund, då huset darrar till när tåg åker förbi i närheten. Kommer ett eventuellt bygge påverka grunden, så att det blir hus-

darrningar stup i kvarter? Hur kommer kollektivtrafiken att gå är det tänkt? Hur underlättar ni för ålderspenionärer med tillgänglighet till kollektivtrafiken?
Finns det någon karta att se digitalt någonstans som tar upp alla de uppräknade områdesnumrena som Backa 166:2, 166:4 etc? Jag hittar bara en väldigt suddig karta som knappt är läsbar.

Kommentar:

För störningar vid byggnation finns regelverk som ska uppfyllas. Synpunkten har vidarebefordrats till trafikkontoret och Trafikverket för beaktande i genomförandeskedet. Belysning kommer att hanteras i genomförandeskedet, där den finns med som en viktig gestaltungsfråga.

I detaljplanen konstateras att bullerskydd kommer att behövas för genomförande av planen, vilket kommer att bevakas i bygglovsskedet.

Gällande kollektivtrafiken bedöms den kortsiktigt inte att förändras, förutom att busshållplatsen vid Anekdotgatan flyttas till väster om nuvarande Biltema. Planen skapar samtidigt förutsättning för framtida spårväg till Brunnsbo, samt en pendeltågstation, vilket kommer att öka utbudet av kollektivtrafik. I samband med projektet kommer Västtrafik att behöva se över hela trafikeringen av området.

Fastighetsbeteckningarna framgår bäst på grundkartan, som finns med i planhandlingarna.

58. Boende på Ludde Gentzels väg 19

Ny spårväg till Brunnsbo finns med i den sk Sverigeförhandlingen och bör därför vara med som "Ny spårväg" i st f "Framtida spårväg". Innebär att spårväg också skall med i alla sektioner och skisser på sid 15 - 20.

Kommentar:

Detaljplanen tar mycket riktigt höjd för framtida spårväg till Backa, som finns med i diskussionen angående den sk Sverigeförhandlingen. Denna är emellertid under förhandling och inga slutgiltiga beslut är tagna.

59. Boende på Trappgången 9

Nuvarande område är på många sätt tänkt för snabba av och påfarter från leden men ifall man studerar tankarna för framtiden så är det här en viktig del av tät blandstad. Anpassning till en rutnätstruktur som med raka hörn etc.som inte inbjuder till höga hastigheter behöver göras. En ny lösning med fokus på flexibilitet och korta resvägar istället för höga hastigheter behöver skapas.

Hänvisning till Yimbys yttrande.

Jag ber er skapa ett nytt förslag. Det här kommer fungera för dåligt i framtiden och bara stöta på problem.

Kommentar:

Se punkt 34.

60. Boende på Flötevägen 6

Anser att trafikplatserna är bilanpassade och lämnar förslag på mer cykel- och gånganpassade trafikplatser.

Runt cirkulationsplatser - cyklister vill också kunna cykla runt en rondell på alla sidor, precis som bilister. Inte bara på någon enstaka sida.

I rapporten Regionalisering Klimatscenario framgår att bla Göteborg måste minska sin biltrafik med 30 procent fram till år 2030 jämfört med 2010. Göteborgs tidigare mål är att biltrafiken ska minskas med 25 procent till år 2035. Kommer planerna för Backaplansområdet inklusive nybyggnad av Kvillemotet att underlätta eller motverka denna biltrafikminskning?

Jag har tidigare skickat in andra synpunkter. Nedanstående synpunkter KOMPLETTERAR mina tidigare synpunkter.

Jag instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

I synpunkterna jag skickade in första gången, gav jag förslag på en stor mängd gc-banor kors och tvärs. Det förslaget var dock ett sätt att mildra den skada som biltrafiklösningen i det nuvarande förslaget åsamkar.

Kommentar:

Planförslaget medverkar till en avsevärt förbättrad kollektivtrafik i området, vilket möjliggör målsättningarna i trafikstrategin. I kommande exploatering av Backaplansområdet kommer bl.a. parkeringstal för nya bostäder och verksamheter att anpassas utefter trafikstrategins målsättningar.

Trafikförslaget har sedan samrådet utvecklats vad gäller gång- och cykelbanor i området. Förslaget har stämts av med trafikkontoret.

I övrigt, se punkt 34.

61. Boende utan angiven adress

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

62. Boende utan angiven adress

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

63. Boende utan angiven adress >

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

64. Boende utan angiven adress

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

65. Skrivelse utan angiven adress

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

66. Boende utan angiven adress

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds..

Kommentar:

Se punkt 34.

67. Boende utan angiven adress

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Inga fler hemska stadsmotorvägar som blir stora barriärer mellan öar av bebyggelse.

Kommentar:

Se punkt 34.

68. Boende utan angiven adress

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

69. Satcube AB

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

70. Boende utan angiven adress

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att småskaliga lösningar för biltrafiken utreds.

Kommentar:

Se punkt 34.

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Mindre redaktionella justeringar har gjorts.

- Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande angående dagvattenpåverkan på Kvillebäcken, sekundär transportled och skyddsåtgärder för befintlig industribyggnad gällande farligt gods, luftkvalitet, förorenad mark, artskydd och klimatanpassning för teknisk anläggning.
- Utredning gällande luftkvalitet har förtydligats. Dagvattenutredning har kompletterats med belastningsberäkning för Kvillebäcken.
- På plankartan har införts bestämmelse gällande möjlighet till anläggande av dagvattendammar samt krav för lägsta höjd gällande E-område.
- På plankartan har plushöjd för frihöjd under järnväg och gata justerats, mindre justeringar av användningsgränser, mindre justering av plushöjder samt justeringar gällande u-område.
- Illustrationskartan har förtydligats angående infart och anslutning till fastigheten Backa 866:200 och cirkulationsplatsen med gång- och cykelväg i väster vid Deltavägens förlängning.

Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning.

Karoline Rosgardt
Planchef

Sirpa Ruuskanen Johansson
Konsultsamordnare

Bilagor:

1. Sändlista utställning
2. Länsstyrelsens yttrande

Bilaga 1

Sändlista (granskning)

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
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
PostNord Produktion VO Göteborg
Skanova Nätplanering
Svenska Kraftnät
Trafikverket, Region Väst
Vattenfall Eldistribution AB
Västrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt
Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt
Fortum
Göteborgs kyrkonämnd
Handikappfören. Samarbetsorgan
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Svensk Handel
Swedegas



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsavdelningen
Paula Franco de Castro
Kulturgeograf
010-2244784
paula.franco.de.castro
@lansstyrelsen.se

Yttrande
2016-05-02

Diarienummer
402-12739-2016

Sida
1(6)

Göteborgs stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.se

Granskningsyttrande över detaljplan för Gator vid Backaplan inom stadsdelen Backa, i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2016-03-22 för samråd enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen behöver kompletteras i ett antal frågor, både vad gäller i underlag och bestämmelser på plankartan, som berör riksintresse för kommunikation, MKN för vatten och luft, farligt gods, översvämningsrisker samt buller, för att planen inte ska komma att prövas av Länsstyrelsen om planen antas.

Motiv för bedömningen

Riksintresse för kommunikation

Trafikverket har lämnat ett yttrande (dat 2016-04-22) över föreliggande plan. Trafikverket planerar för ombyggnation av Lundbyleden på sträckan Brantingmotet – Ringömotet samt ombyggnation av Bohusbanan till dubbelspår vid Brunnsbo. För närvarande tas en kombinerad väg- och järnvägsplan fram. Föreliggande plan har därför arbetats fram i nära samarbete mellan staden och Trafikverket. Det finns dock kvarstående frågor kring utformningar av planområdet och dess planbestämmelser som behöver justeras för att överensstämma med Trafikverkets kommande väg- och järnvägsplan som behöver säkerställas innan detaljplanen kan gå vidare för antagande. Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning och hänvisar till Trafikverkets yttrande i sin helhet i denna fråga och bifogar Trafikverkets yttrande här.

MKN vatten

I dagvattenutredningen anges att dagvatten från planområdet är klass 3 (30 000 fordon/dygn) vilket innebär höga föroreningshalter. Vidare anges att Kvillebäcken tillhör prioriteringsklass 2 enligt Vattenplan för Göteborg vilket leder till att det finns ett behov av behandling av dagvattnet (se tabell 4 s 14 i dagvattenutredningen). Områdets dagvattenledningar ansluts dels till en kombinerad ledning och dels till dagvattenledningar och diken som mynnar i Kvillebäcken. I dagvattenutredningen anges som en princip för

dagvattenhanteringen att en så stor del av området som möjligt bör ledas till Kvillebäcken för att inte vidare belasta reningsverket.

Planhandlingarna bör förtydligas angående vilket reningsbehov som föreligger, vilken reningseffekt som kan förväntas av de olika föreslagna dagvattenlösningarna och om dagvattenflödet till Kvillebäcken kan förväntas öka jämfört med nuläget. Dessa uppgifter är av betydelse för bedömningen av påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten.

Ett förslag till dagvattenhantering är dammar för utjämning och viss rening. Ytor för anläggande av dammar behöver säkerställas i planen.

Farligt gods

Efter samrådet har kommunen tagit fram en kvantitativ riskutredning daterad juni 2015. I utredningen ser Länsstyrelsen att det vore önskvärt att man hade tagit hänsyn till det arbete som pågår med Göteborgs lokala trafikföreskrift för transport av farligt gods (LTF). Länsstyrelsen ser det nämligen som sannolikt att den nya vägen kan komma att ersätta Lillhagsvägens (mellan Brunnsbomotet och Minelundsvägen) funktion som sekundär transport led för farligt gods. Länsstyrelsen anser att frågan behöver belysas och riskbedömas i planen.

I områdets norra del kommer det nya spåret närmare befintlig kontorsbyggnad och hamna på ett avstånd om 10-15 meter. Åtgärd för att hindra mekanisk konflikt kan komma att krävas står det i riskbedömningen. Vilken diskussion/resonemang har man haft kring sådana eventuella åtgärder?

Eventuella åtgärder uppges ske vid Trafikverkets genomförande av väg- och järnvägsplanen. En samordning bör ske mellan kommunen och Trafikverket så att det blir tydligt vilka åtgärder som avses genomföras och vem som ansvarar för dessa. Detaljplanen behöver dock medge de skyddsåtgärder som ska uppföras för att planen ska kunna anses vara lämplig för sitt ändamål.

Det framgår av planbeskrivningen att det föreslås separationsåtgärder för att förhindra spridning av brandfarlig vätska mot verksamheter norr om Lundbyleden. Den riskanalys som finns i planhandlingarna hanterar dock enbart Bohusbanan och det är den som finns med i referenslistan. Finns det ytterligare handlingar till ärendet som inte redovisats?

Översvämningsrisker

Det finns idag inget beslut om ett storskaligt skydd eller älvkantsskydd varför Länsstyrelsen inte kan se att det går att tillgodoräkna sig ett sådant i sitt resonemang. Ett pågående arbete i frågan finns dock genom det tematiska tillägget för vatten och där kommunen har en dialog med Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen kan dock acceptera de lösningar som kommunen kommit fram till i planen men vill framhålla att kommunen borde utgått från sin planeringsnivå på + 2,8 meter, eller i föreliggande fall då det handlar om gator, den marginal som behövs ur framkomlighetsaspekt.

Länsstyrelsen vill även poängtera vikten av att i ett större sammanhang börja analysera framkomligheten på strategiska stråk inom kommunen. Ett arbete som bör genomföras i samverkan med Trafikverket.

Under rubriken ”Samhällsviktiga anläggningar” (sid 12, ”PM-Översvämningsrisk”) står *”Det finns anläggningar, transformatorstationer i området vars detaljutformning ska ta hänsyn till översvämningsrisk orsakad av nederbörd. Marginal ska finnas mellan vitala anläggningsdelar och marknivån så att funktionen kan upprätthållas vid översvämning av kraftig nederbörd. Om anläggningsdelarna inte bedöms som samhällsviktiga bör det föreligga skäl att kunna frångå detta anpassningskrav.”*

Det framgår inte vad dessa transformatorstationer försörjer. Samhällsviktiga anläggningar bör säkras med en högre marginal än andra verksamheter som inte bedöms som samhällsviktiga. I Göteborg Stads TÖP (utkast) står under Planeringsriktlinjer i bilaga 1 att ”Tekniska installationer nödvändiga för fastigheters funktion får inte förekomma under planeringsnivå för byggnader.” Länsstyrelsen anser att måste framgå vad transformatorstationerna försörjer. Två transformatorstationer kommer att rivas och flyttas till nya ställen. Är dessa två de enda eller finns det fler, som inte kommer att flyttas?

Vidare undrar Länsstyrelsen vilka anläggningsdelar som avses ovan, är det något i transformatorstationerna? Trafikverket säger i sin väg- och järnvägsplan att de kommer att säkra anläggningens tekniska och ekonomiska värden mot skador, genom att bland annat utforma anläggningen så att bärighetsproblem inte uppstår, att tekniska system inte riskerar slås ut vid extremväder och att dagvattensystemet dimensioneras på ett sådant sätt att det klarar tidvis extrema nederbördsmängder. Beroende på vikten av ovanstående vill Länsstyrelsen lyfta frågan om anläggningarna behöver skyddas i plan?

Buller

En uppdaterad bullerutredning har genomförts som tar hänsyn till bl a Lundbyleden och Kvillemotet samt ökad trafik på Bohusbanan och Hamnbanan. I bullerutredningen föreslås ett antal åtgärder som kan reducera ljudnivån med upp till 4 dB vid närmsta bostäder vilket behövs för att uppfylla aktuella riktvärden vid bostäder. Dessa åtgärder omfattar bullervallar och bullerskärmar utmed Lundbyleden samt låga spårnära bullerskärmar och skärmar på järnvägsbroarna för Bohusbanan. Dessa åtgärder framgår inte av plankartan. Det framgår av planbeskrivningen att åtgärder för att klara gränsvärden för buller vid intilliggande fastigheter kommer att göras vid Trafikverkets genomförande av väg- och järnvägsplanen. Länsstyrelsen anser dock att i de fall bullerskydden ska utföras inom aktuellt planområdet behöver de även säkerställas i planen.

Luftkvalitet

Luftkvalitetsberäkningarna utgår från en högre trafikmängd 2035 jämfört med idag. Länsstyrelsen har svårt att se om det är planen i sig som bidrar till ökade trafikmängder eller om det är en bedömning som gäller även för nollalternativet 2035. Utifrån nuvarande redovisning är det dessutom mycket svårt att bedöma om planen kan komma att ha negativ påverkan på luftkvaliteten vid näraliggande bostäder och på platser där människor vistas vid tidpunkten för planens färdigställande 2021 jämfört med ett nollalternativ samma år.

I beräkningarna av partiklar (PM10) som dygnsmedelhalter är det svårt att jämföra resultaten för nollalternativet och planalternativet 2035 eftersom skalorna är olika. För nollalternativet motsvarar röd färg överskridande av miljökvalitetsnormen och gul överskridanden av miljömålet Frisk luft. För planalternativet motsvarar röd, orange och gul färg överskridande av miljökvalitetsnormen och samtliga färger överskridande av miljömålet Frisk luft. Det är därmed svårt att bedöma om planen bidrar till högre halter av partiklar i området jämfört med nollalternativet.

Det beskrivs i granskningshandlingen att det inom Göteborgs stad finns åtgärdsprogram från 2004 för att minska utsläppen av kvävedioxid och partiklar. Länsstyrelsen vill uppmärksamma på att åtgärdsprogrammet för partiklar avslutades 2012. Det bedömdes att åtgärderna i partikelprogrammet hade genomförts med önskad effekt. Åtgärdsprogrammet för kvävedioxid håller för närvarande på att revideras. I stort sett har samtliga åtgärder i programmet från 2004 genomförts, men halterna av kvävedioxid har inte minskat i tillräcklig omfattning. Åtgärdsprogrammen från 2004 kommer således inte att leda till vidare utsläppsminskningar av vare sig partiklar eller kvävedioxid i Göteborg.

Generellt avseende luftkvaliteten i Göteborg skrivs i luftutredningen att halterna har en nedåtgående trend. I stort instämmer Länsstyrelsen i detta, men det finns tveksamheter när det gäller kvävedioxid i trafikerade miljöer. I regional bakgrundsluft och i urban bakgrundsluft (Femman) är trenden nedåtgående. Men för kvävedioxidhalterna vid Gårda visar trendanalyser att det inte finns någon statistisk säkerställt förändring för års- och dygnsmedelhalter mellan 1997 och 2014. Analys av timmedelhalterna visar på en signifikant ökning under perioden, vilket är bekymmersamt.

Råd enligt PBL och MB

Förorenad mark

Det framgår att kompletterande undersökningar är nödvändiga innan arbetena kan påbörjas. Omfattningen av undersökningarna samt mål för saneringen och nödvändiga skyddsåtgärder ska bestämmas i samråd med miljöförvaltningen som är tillsynsmyndighet för förorenade områden.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Artskydd

Naturvårds- och groddjursinventering Lundbyleden har bedömt att det finns lämpliga och mindre lämpliga småvatten för mindre vattensalamander i området.

Vid samtliga 3 inventeringstillfällen har man i ett av småvattnen (markerat i fig. 6 i inventeringsrapporten) påträffat mindre vattensalamander.

Mindre vattensalamander är fridlyst enligt 6 § artskyddsförordningen. Det innebär att det är förbjudet att döda, skada, fånga eller på annat sätt samla in exemplar och ta bort eller skada ägg, rom, larver eller bon. Däremot är inte livsmiljöerna i sig skyddade. Mindre vattensalamander uppehåller sig i vatten under perioden april-nov. Uppvandringen på land påbörjas i augusti men kan under år med sen sommar/mild höst pågå ända in i november.

Om arbeten i småvatten utförs utanför den period då mindre vattensalamander uppehåller sig i vatten krävs inget separat samråd med länsstyrelsen angående artskydd.

Detta beslut har fattats av Nina Storsveen efter föredragning av Paula Franco de Castro. I den slutliga handläggningen har även naturavdelningen, miljöskyddsavdelningen, samhällsavdelningen och vattenavdelningen, deltagit.

Nina Storsveen

Paula Franco de Castro

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2016-04-22

Kopia till:

Trafikverket

Länsstyrelsen/

Naturavdelningen, Helena Irene

Miljöskyddsavdelningen, Susann Lundman, Annika Svensson

Samhällsavdelningen, Patrik Jansson
Vattenavdelningen, Sigrid Häggbom

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

sbk@sbk.goteborg.se
vastragotaland@lansstyrelsen.se

Kopia till:

Diariet-avslut
L Olsson, Investering
B Hallman, Planering

Trafikverkets yttrande gällande detaljplan för gator vid Backaplan inom stadsdelen Backa, Göteborgs kommun

Ärende

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna rörande ovanstående ärende och vill framföra följande synpunkter.

Syftet är att i detaljplan pröva att möjliggöra ett övergripande gatunät för bland annat bussgata, pendeltågstation på Bohusbanan vid Brunnsbo samt ett nytt Kvillemot på Lundbyleden. Planarbetet ska samordnas med Trafikverkets projekt för nytt Kvillemot och ny pendeltågstation.

Tidigare samråd

Trafikverket har i samrådsskedet lämnat ett yttrande (TRV 2014/35035).

Synpunkter

Trafikverket planerar för ombyggnation av Lundbyleden på sträckan Brantingmotet – Ringömotet samt ombyggnation av Bohusbanan till dubbelspår vid Brunnsbo. För närvarande tas en kombinerad väg- och järnvägsplan fram.

Aktuellt detaljplaneförslag har arbetats fram i nära samverkan mellan Göteborgs stad och Trafikverkets projekt. Det finns dock kvarstående frågor kring utformningar av planområdet och dess planbestämmelser som behöver justeras för att överensstämja med Trafikverkets kommande väg- och järnvägsplan. Det gäller bland annat förändringar av egenskapsgräns mellan allmän plats och kvartersmark, ändring av begränsningar i höjd över Lundbyleden, behov av lastrestriktioner vid underfarter under järnväg för att inte äventyra järnvägens stabilitet samt säkerställa mark för ledningar. Ytterligare synpunkter framförs vid samråd mellan Trafikverket och Göteborg Stad. Dessa justeringar skall ske innan detaljplanen kan gå vidare för antagande

Kvillemotet skapar en bättre tillgänglighet till Backaplan och centrala Hisingen än nuvarande trafikplatser. Lundbyleden är utformad för att möta anslutningar från Marieholmsförbindelsen och Tingstadstunneln i öster och ansluta till Lundbytunnelns fyra körfält i väster. Leden får den kapacitet som är befogad med avseende på funktion och anslutning i var ände. Till granskningen av detaljplanen har en stadsbyggnadsstudie Backaplan/Brunnsbo tagits fram. Trafikverket ser framemot fortsatt samverkan i pågående och kommande arbeten med detaljplaner för Backaplan, Frihamnen, Brunnsbo och Ringön med flera. I det fortsatta arbetet är det viktigt med samverkan kring den lokala trafik som alstras och kommer att alstras inom områdena och hur den trafiken hanteras av lokala lösningar såsom gång- cykel och kollektivtrafik och lokalt vägnät. Lundbyledens huvudfunktion är att hantera genomgående trafik samt trafik till och från området.

Ärendenummer
TRV 2016/32035
Ert ärendenummer
0369/12

Dokumentdatum
2016-04-22
Sidor
2(2)

Avslutningsvis ser Trafikverket framemot samråd kring ovan nämnda justeringar av aktuellt planförslag innan den kan gå vidare för antagande.

Med vänlig hälsning

Josefin Axelsson
Samhällsplanerare