



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Utställningsutlåtande

Datum: 2013-12-17

Diarienummer: 0883/09 (FIIa 5192)

Sirpa Ruuskanen Johansson

Telefon: 031-368 17 87

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

## Detaljplan för Bostäder vid Långströmsparken inom stadsdelarna Kyrkbyn och Biskopsgården i Göteborg

---

## Utställningsutlåtande

### Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 30 april 2013 att låta ställa ut detaljplaneförslaget. Detaljplaneförslaget har varit utställt för granskning på stadsbyggnadskontoret under tiden 22 maj – 18 juni 2013.

Planförslaget har under samma tid sänts till berörda nämnder, styrelser och föreningar enligt bifogade lista över samrådsrets, bilaga 1.

### Sammanfattning

Sammanlagt har det kommit in yttranden från 13 statliga, regionala och kommunala remissinstanser och 13 sakägare (varav en samfällighetsförening med 23 medlemmar), 12 övriga personer, företag och föreningar (varav en skrivelse med 51 namnunderskrifter och en förening med ett okänt antal medlemmar).

Yttrande utan erinran har inkommit från Göteborg Energi AB (Fjärrvärme), Lokalförvaltningen, Räddningstjänsten Storgöteborg, Västtrafik, Svenska Kraftnät, Vattenfall och Länsstyrelsen.

De kommunala och statliga instanserna har tillstyrkt detaljplaneförslaget. Förutom SDN Västra Hisingen som avstyrker förslaget.

Inkomna yttranden berör i huvudsak trafik och främst val av tillfartsväg till planområdet. Kvarstående erinringar finns från sakägare samt övriga.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1§ PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

# 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** tillstyrker planförslaget. Ställer sig positiv till föreslagen bebyggelse. Planförslaget utgör ett bra underlag för kompletteringsbebyggelse och möjliggör ett tillskott av bostäder med äganderätt alt. bostadsrätt som ett alternativ till den övervägande upplåtelseformen hyresrätt i området.
2. **Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)** har inget att erinra.
3. **Göteborg Energi Nät AB** ser att ett E-område för transformatorstation infördes i den nord västra delen av planområdet och detta tillfredsställer GENAB:s behov för en ny nätstation.

För att med säkerhet kunna bedöma hur stor den tillkommande belastningen är till elnätet behövs mer detaljerade uppgifter om bostädernas uppvärmningsform. Under förutsättningar:

1. att planerade nya bostäder skulle anslutas till fjärrvärmenät
2. att GENAB kan lägga elledningar i u-området och i kvartersmark på Balder Hisingen AB bostadsområdet som visas i Bild 1

kan planerade bostäder elförsörjas via transformatorstation 1367 Långströmsgatan och behov av en ny transformatorstation kan upphöra. Förutsättningar kan utredas under projektering.

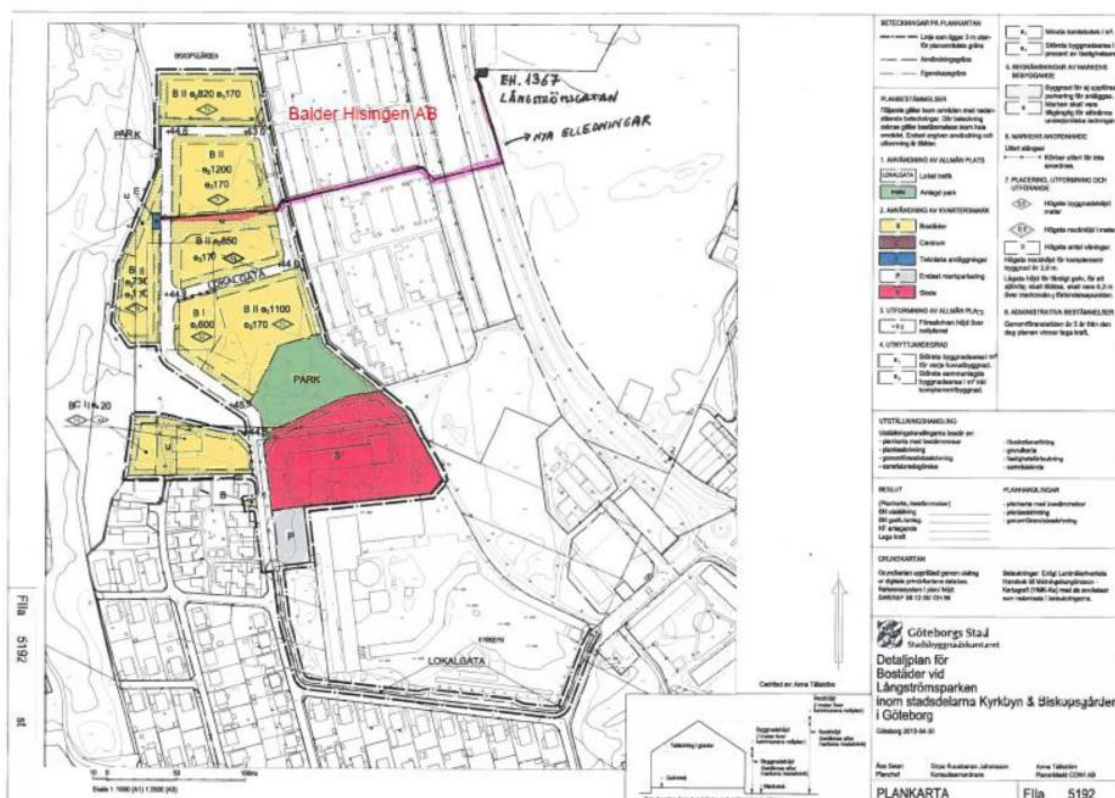


Bild 1

Om särskilda krav kommer att ställas på fristående transformatorstationers utformning ska detta anges i planhandlingen och beskrivas i närmare detalj i gestaltningsprogram för detaljplanen eller liknande. Om så är fallet vill vi delta i arbetet med gestaltningsprogrammet. Vi strävar efter en utformning som kräver så lite underhåll som möjligt men ändå uppfyller krav på att transformatorstation skall smälta in i den intilliggande miljön utan att göra avkall på gällande säkerhets- och funktionskrav. De eventuella merkostnader som utformningskraven medför kommer att tas ut som ökade anslutningsavgifter av de kunder som ansluts till transformatorstationen.

Då det redan vid byggstart behövs elström, är det synnerligen viktigt att stations- och ledningslägen kommer in i planeringen på ett så tidigt stadium som möjligt. Ett provisorium för byggström innebär onödiga kostnader.

Vi önskar delta vid detaljplanens slutarbete genom deltagande vid slutmöte eller liknande.

Vi önskar få antagandehandling tillskickad oss när denna finns tillgänglig.

Kommentar:

Det har inte varit aktuellt med ett gestaltningsprogram i detaljplanearbetet.

Yttrandet delges exploatör för beaktande vid planens genomförande. Eventuell placering av ledningar inom u-området ska stämmas av med ledningsägaren, som i detta fallet är Kretslopp och vatten.

Antagandehandlingen kommer att finnas på Göteborgs stads hemsida.

4. **Kretslopp och vattennämnden** anser att ett alternativ då återvinningsplats inte inkluderas i detaljplanen skulle kunna vara att skapa en yta för gemensamt miljöhus för områdets avfallshantering söder om radhusen, i närheten av BmSS. Ett sådant gemensamt hus skulle möjliggöra sortering i flera fraktioner nära bostäderna. Renhållningsfordonen skulle då heller inte behöva köra in bland de nya bostadshusen.

Vill att texten på plankartan under rubrik 7, ”Lägsta höjd för färdigt golv, för att självfall skall tillåtas, skall vara 0,3 m över marknivån i förbindelsepunkten.” ska ändras till: ”Lägsta nivå på färdigt golv för att anslutning med självfall skall tillåtas, ska vara minst 0,3 meter över marknivå vid förbindelsepunkt.”

Anslutning till dricksvatten kan ske till allmänt ledningsnät i Långströmsgatan efter förlängning av dricksvattenledningen, se bild 2 på ledningskarta med förslag till ledningsutbyggnad. Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt kommer att motsvara nivån +83 enligt Göteborgs lokala höjdsystem GH 88.

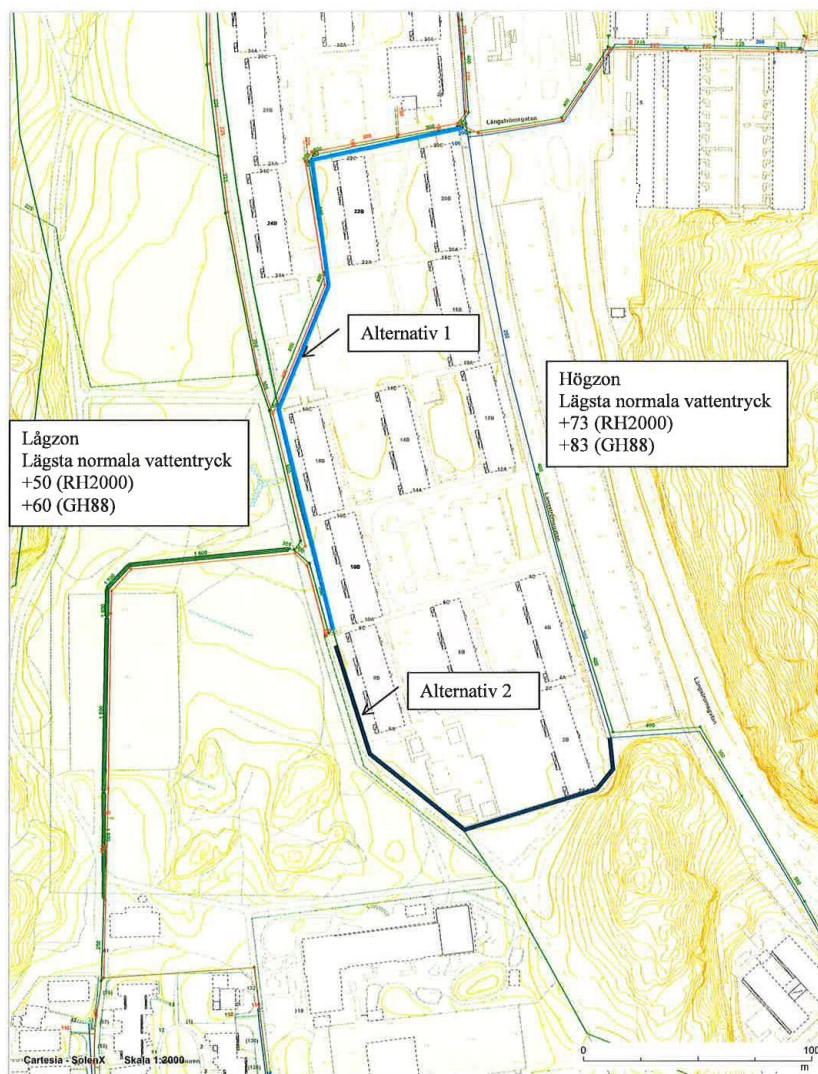


Bild 2

Anslutning till spillvatten kan ske till allmänt ledningsnät som finns i direkt anslutning till planområdet i öst och till allmänt ledningsnät i Kölnåsgatan och Hakefjordsgatan.

I övrigt har Kretslopp och vatten inget ytterligare att invända.

#### Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret delar inte förvaltningens åsikt avseende miljöhus då den yta som förvaltningen hänvisar till ligger utanför planområdet, och till stor del består av ett ledningsområde. Motiveringen att renhållningsfordon inte skulle behöva köra in bland den föreslagna bebyggelsen stämmer inte riktigt då de behöver åka en bit in i planområdet för att kunna vända och göra en backmanöver, som inte förespråkas ur säkerhetsaspekt. Alternativt att renhållningsfordonet kör runt området för att slippa denna backmanöver. Då är inget vunnet vad gäller minskad tung trafik.

Plankarta revideras utifrån förvaltningens synpunkter avseende ”Lägsta nivå på färdigt golv för att anslutning med självfall skall tillåtas, ska vara minst 0,3 meter över marknivå vid förbindelsepunkt.”

Övrigt delges exploitör för beaktande vid planens genomförande.

#### 5. *Lokalnämnden* har inget att erinra.

6. **Miljö- och klimatnämnden** anser att det är mycket bra att Stadsbyggnadskontoret (SBK) har gjort en avstämning mot stadens miljö kvalitetsmål. Miljö- och klimatnämnden har dock en synpunkt på redovisningen av påverkan på målet. Ett rikt växt- och djurliv. Avstämningen är formulerad som att planförslaget inte omöjliggör förutsättningarna för ett rikt växt- och djurliv i området. I planbeskrivningen konstaterar SBK att den natur som finns inom planområdet till stor del försvinner. De träd som tas ner ska placeras ut i närliggande skogsområde, vilket är en bra åtgärd. Det kan dock inte ersätta alla delar av blommande sälgers värden för insekter och andra djur. Vi anser att det är tydligare om bedömningen formuleras som att planförslaget ger en viss negativ påverkan (men att den mildras genom utläggningen av nedtagna träd).

Kommentar:

Planbeskrivningen revideras utifrån miljö- och klimatnämndens synpunkter.

7. **Park- och naturnämnden** anser att de fått gehör för de flesta av sina synpunkter i samrådsskedet. Det kvarstår dock frågetecken runt planeringen av den trädallé som nu har hamnat utanför planområdet. Förvaltningen ställer sig tveksam till om detta fungerar i praktiken då mellanrummet mellan lokalgatan och gångväg troligen blir för smalt. Förvaltningen anser att det bör ske en viss återplantering av sälg på lämplig plats i, eller i planområdets närhet då sälgens funktion som tidigt blommande träd är viktig för insekter och fåglar.

Att lek bör skrivas in i plankartan och inte enbart visas i illustrationen.

Platser och områden ska utformas så att de blir användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Öppna diken som ingår i dagvattensystem tar inte förvaltningen funktionsansvar för.

Skydda befintliga träd som ska bevaras med avspärning under byggtiden. Schaktning får ej ske inom ett avstånd på 4 m från kronans droppzon.

Kommentar:

Yttrandet delges exploatör för beaktande vid genomförandet. Kontoret förutsätter att exploatör följer gällande lagstiftning avseende anläggande av lektyta inom kvarteretsmark.

8. **Räddningstjänsten Storgöteborg** har inget att erinra.

9. **Stadsdelsnämnden Västra Hisingen** avstyrker utställningsförslaget. Förvaltningen ser ett mycket stort värde i att de föreslagna bostäderna byggs och delar helt stadsbyggnadskontorets beskrivning i handlingen att bostäder är prioriterade.

Mot bakgrund av den föreslagna lösningen för tillfart avstyrker dock förvaltningen utställningsförslaget. Boende i området uttrycker stora farhågor inför ökad trafik och en otrygg trafiksituation bland annat för barnen i området och förvaltningen ser inte tillfart via Hakefjordsgatan som ett bra alternativ. Den trafikanalys som är bilagd utställningshandling, där för- och nackdelar med de fyra alternativen beskrivs, är framtagna 2008 och utgår från en förväntad trafikökning på ca 200 fordon. I handlingen från 2008 står: ”Det är svårt att hitta ett idealiskt läge för en ny anslutning till det nya exploateringsområdet. Denna studie visar dock att det mest lämpliga troligen är att förlänga Hakefjordsgatan, trots att detta medför ökade störningar för några närliggande fastigheter. De ökade trafikrörelserna blir inte så omfattande att de kommer att försämrings miljön på ett avgörande sätt”. I utställningshandling, daterad maj 2013, är den förväntade trafikökningen nu



uppräknad till 320 fordon per dygn, vilket är en avsevärd skillnad. Förvaltningen föreslår därför att en fördjupad analys görs av alternativen.

#### *Yrkande*

Bifall till tjänsteförslaget med följande tilläggsyttrande från (FP) med instämmande från (M): *När nämnden yttrade sig över denna detaljplan i samrådsskedet i maj 2012 var vi kritiska till den föreslagna vägdragningen till det planerade nybygget. Anslutningen via Hakefjordsgatan innebär en, enligt stadsbyggnadskontoret själva, avsevärd ökning av trafikmängden genom området och förbi Jättestenskolan och förskolan Hakefjordsgatan. Den trafikstudie som analysen baseras på är utförd 2008. Sedan dess är både förskolan och skolan om- och tillbyggda och rymmer nu gemensamt cirka 620 barn, varav många lämnas och hämtas med bil. Skolan och förskolan nämns dock bara med en mening vardera i trafikstudien. Istället nämns ett tiotal hushåll längs med norra änden av Hakefjordsgatan som de enda som i större omfattning skulle påverkas av den ökade trafikmängden. Vi anser att 33%-igt ökad trafik, varav de allra flesta resor självklart kommer att äga rum morgon och eftermiddag i samband med skolans start och slut, kraftigt skulle minska säkerheten för barnen. Det finns dessutom planer på att bygga en ny förskola mellan Sunnerviksgatan och Korsklevegatan. Även denna skulle påverkas av den ökade trafiken om vägen dras enligt förslag 1. Nämnden förespråkade i sitt tidigare yttrande vägdragning nr 4, med ny direktanslutning från Långströmsgatan. Enligt trafikstudien skulle detta betyda att en kulle med "högt naturvärde" skulle försvinna och att boende hindras att fritt släppa barn att leka i detta grönområde. Detta känns som ett ganska tunt argument då det torde röra sig om väldigt få barn i det närmsta huset som idag leker på kullen, jämfört med alla de barn som rör sig till och från skolan/förskolan längs Norrviksgatan och Hakefjordsgatan. Om den totala trafikmängden på Hakefjordsgatan, efter nybygget, kan anses harmlös för de barn som bor och rör sig där, kan knappast en ny tillfartsväg till det planerade området bli någon omfattande barriär. Det talas i utställningshandlingen också om en del av flerfamiljshuset vid Långströmsgatan måste rivas, detta nämns dock inte i trafikstudien. Det enda trovärdiga argumentet mot denna vägdragning är att det blir kostsamt. Vi vill därför fortsatt hävda att alternativ 4 med en ny väg från Långströmsgatan till det planlagda området är den bästa lösningen.*

#### Kommentar:

De fyra alternativ till vägdragning som redovisas i trafikstudien är underlag till planförslaget. Det har tillkommit information om de olika förslagen i trafikstudien under arbetets gång, vilket lett fram till att alternativen utöver en förlängning av Hakefjordsgatan inte längre är aktuella.

En förlängning av Hakefjordsgatan är det förslag kontoret i samråd med trafikkontoret valt att gå vidare med, och som presenterats i samrådsskedet samt utställningsskedet.

Skälen till att förslaget med trafikmatning via Hakefjordsgatan kvarstår som kontorets förslag är för att det uppfyller de krav som ställs avseende stadsmässighet samt att Trafikkontoret anser att förslaget trafikmässigt sett är acceptabelt. Jämfört med samrådsförslaget har det till utställningshandlingen tillkommit trottoarer på båda sidor av gatorna kring skolan och farthinder.

Dessa åtgärder har tagits fram för att öka tryggheten och trafiksäkerheten utifrån förskolan och skolans expansion. Det underlättar för barn, föräldrar och boende i området att ta sig till skola och förskola till fots och lämna bilen hemma, som är ett av Västra Götalands miljömål (God bebyggd miljö).

Att villagator har några hundra fordon per dygn är inget ovanligt. Det förväntade trafikflödet på drygt 300 fordon/dygn är därför inget skäl till att göra en fördjupad analys.

**10. Trafiknämnden** har inget att erinra mot förslaget. Den ökade trafikmängden på återvändsgatan Hakefjordsgatan kommer inte att innebära några anmärkningsvärda trafikmängder för en villagata i Göteborg, men det kommer att upplevas som en klar försämring jämfört med dagens situation för de berörda fastighetsägarna. Dels får de relativt sett mycket mer trafik än de hade innan och dels är den tillkommande trafiken genomfartstrafik.

Trafikkontoret bedömer att detaljplanens förslag fungerar trafikmässigt. Möjligtvis kan de föreslagna farthinderlägena ändras.

**11. Västtrafik** har inget att erinra.

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

**12. Länsstyrelsen** bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer att prövas av Länsstyrelsen om den antas. De synpunkter som tidigare framförts i ärendet har beaktats.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts, se bilaga 2.

**13. Svenska Kraftnät** har inget att erinra.

**14. Vattenfall** har inget att erinra.

## **Sakägare**

**15. Klostermurens samfällighetsförening** är positiv till bebyggelsen men accepterar inte tillfartsvägen som de anser vara ett oacceptabelt alternativ som de kommer att överklaga. De är dessutom mycket förvånade att vi inte tagit hänsyn till deras synpunkter då en nämnd, två föreningar, sakägare och övriga har uttryckt sin åsikt om att dra en ny väg via Hakefjordsgatan är ett oacceptabelt alternativ.

De anser att om vi inte tar till oss och anpassar förslaget efter vad majoriteten av närboende anser är detta inte en demokratisk och uppriktig process. Vad utgör då ett samråd för nytta?

Utställningsskedet visar att väg till södra Långströmsparken kommer dras via Hakefjordsgatan. Klostermurens samfällighet anser inte att detta är den bästa lösningen för Jättestensområdet vare sig för gamla eller det nya området då denna väg idag är högt belastad vid flera tider på dygnet.

Klostermurens samfällighet består av 12 radhus med entréer in mot gård. De har gångvägar inne på sin gård som leder ut till trafikvägarna runt om Klostermuren bl.a. mot Hakefjordsgatan.

För närvarande så är vi 45 personer som bor på Klostermuren. De har 18 barn på Klostermuren och två dagbarnvårdare som har ca 14 barn som går i skolan eller kommer att gå i skolan.

Den tillkommande trafiken beräknas uppgå till ca 320 fordon per dygn dvs. en ökning med ca 33 %.

Detta innebär att de måste se till att få en säkrare miljö i området. Om vägen kommer dras via Hakefjordsgatan måste det tillkomma väggupp vid gångvägen ut mot Hakefjordsgatan. De anser att det krävs tre stycken platåupp för att säkert ta sig från Klostermuren till skolgården. Enligt dem är platåupp mycket effektivt och används ofta för att sänka hastigheten vid övergångsställen och korsningar, genom att förhöja gångöverfarter. Detta tillsammans med övergångsskyltar, farthinderskyltar, sidomarkeringsstolpar, kör sakta skyltar, trafikspegel och hastighetsskyltar skulle kunna utgöra en säkrare miljö.

De tillkommande farthindren och dylikt är ett tillägg till Stadsbyggnadskontorets förslag på farthinder. De anser att de av dem föreslagna farthindren tillsammans med de i förslaget är det som behövs för att göra det mer säkert i deras område.

#### Kommentar:

Detaljplanen har handlagts i enlighet med Plan- och bygglagen, PBL. Ytterst handlar detaljplaneringen om att avväga enskilda intressen mot allmänna intressen. Besluten under processens gång fattas av politikerna i Byggnadsnämnden.

Plan- och bygglagen lägger stor vikt vid att planprocessen ska vara demokratisk och att planarbetet drivs med stor öppenhet så att alla berörda kan vara delaktiga.

Yttranden som inkommit under samrådstiden respektive utställningstiden sammanfattas för att handlingarna ska bli hanterbara. Viktiga synpunkter och frågor som berör planen måste framgå, särskilt de synpunkter som inte tillgodoses i avvägningar som görs. Alla yttranden i original finns tillgängliga på Stadsbyggnadskontoret. Alla synpunkter beaktas, men alla kan inte tillgodoses eftersom olika och motstridiga intressen måste avvägas. Stadsbyggnadskontorets roll är att avväga de synpunkter som kommit in från nämnder, myndigheter, sakägare och övriga. Slutsatserna och avvägningarna är Stadsbyggnadskontorets samlade bedömning efter intern handläggning inför byggnadsnämndens beslut.

Övriga synpunkter avseende platåupp mm delges trafikkontoret för beaktande vid planens genomförande.

Gatornas standard anses vara god utifrån befintliga förhållanden, tillsammans med de åtgärder som föreslås med trottoar på båda sidor gata samt ny angöring till förskola och skola. Med kompletterande farthinder så är avsikten att trafiksituationen längs med Hakefjordsgatan, Norrviksgatan och Sunnerviksgatan ska bli trafiksäkrare.

Om farthinder ska anläggas och vilken typ av farthinder avgörs av trafikkontoret. trafikkontoret är tacksam för synpunkterna om farthinder. Exakt utformning och lägen tas fram i projekteringsskedet (och då är det till hjälp att veta vad de boende föredrar).

Vid skolor strävar trafikkontoret efter att hålla nere hastigheterna till 30 km/tim. Det innebär ofta att farthinder placeras med 60 - 80 m mellanrum på sträckor där det annars skulle bli högre farter. Med farthindren medföljer normalt skyltar och sidomarkeringsstolpar. Övergångsställen anläggs sällan på lokalgator där farten ändå är dämpad.

- 16. Fastighetsägare, Kyrkbyn 67:3 Hakefjordsgatan 118, Erik Lööf** anser att förslaget om förlängning av Hakefjordsgatan är helt oacceptabelt. Gatan med tillfarter är ej byggd och avsedd för omfattande genomgångstrafik. Det förstod man redan 1947 när gatan anlades. Ökande trafikmängd är en stor social olägenhet och nedsätter fastighetsvärden. Kommer att överklaga till högsta instans om förslaget fastlägges.



Annan synpunkt: Varför denna plan i skuggan av de fula och nedgångna 3 vån. husen? Verkar vara kortsiktigt. Totalplanera området och bygg moderna 5-7 våningshus.

Kommentar:

Gatans standard anses vara god utifrån befintliga förhållanden, tillsammans med de åtgärder som föreslås med trottoar på båda sidor gata samt ny angöring till förskola och skola. Med kompletterande farthinder så är avsikten att trafiksituationen längs med Hakefjordsgatan, Norrviksgatan och Sunnerviksgatan ska bli trafiksäkrare.

Den tillkommande trafiken beräknas uppgå till ca 320 fordon per dygn dvs. en ökning med ca 33%. Denna ökning är avsevärd, men i förhållande till standard på gata fullt acceptabel.

Planområdet ingår i ett större område, se Program för Biskopsgården. Husen längs med Långströmsgatan har en privat fastighetsägare och är utanför kommunens förvaltning.

- 17. Fastighetsägare, Kyrkbyn 69:5 Norrviksgatan 12 Diana Franzén** har synpunkter på den tänkta väg som ska gå utanför skolan. Anser att den är redan högt belastad under dagtid speciellt vid vissa tidpunkter, samt att trafiksäkerheten för elever som går till och från skolan själva blir väldigt mycket sämre. Redan nu körs det med mycket hög hastighet, trots ett nybyggt farthinder som inte får ner hastigheten på bilarna. Jag är rädd varje gång man går ut på gatan och ännu mer så när mina barn ska gå ut. Det måste vara säkrare att använda sig av en annan väg för att fördela upp trafiken, att använda sig av småvägar för alla de boende i området. Ska man vara rädd för trafiken i sitt bostadsområde? Det finns bättre alternativ som att dra vägen direkt från Långströmsgatan, för att som sagt fördela upp trafiken, en ökning på 33 % är väldigt mycket, och enligt många boende inte acceptabel. Eller att dra vägen vid slutet på Långströmsgatan?

Kommentar:

Gatornas standard anses vara god utifrån befintliga förhållanden, tillsammans med de åtgärder som föreslås med trottoar på båda sidor gata samt ny angöring till förskola och skola. Med kompletterande farthinder så är avsikten att trafiksituationen längs med Hakefjordsgatan, Norrviksgatan och Sunnerviksgatan ska bli trafiksäkrare.

Den tillkommande trafiken beräknas uppgå till ca 320 fordon per dygn dvs. en ökning med ca 33%. Denna ökning är avsevärd, men i förhållande till standard på gata fullt acceptabel.

Trafikkontoret avser att studera hur trafiksituationen blir på Norrviksgatan, Korsklevegatan och Hakefjordsgatan. Är hastigheterna för höga kan det i efterhand bli aktuellt med ytterligare någon åtgärd.

Övrigt se punkt 16.

- 18. Fastighetsägare, Kyrkbyn 69:6 Norrviksgatan 10 Lisa Liljefeldt & Göran Karlsson** tycker att vägförslaget Sunnerviksgatan/Norrviksgatan och Hakefjordsgatan är det sämsta förslaget av de 4 föreslagna då de anser att belastningen på vägen blir oacceptabelt stor.

Så som de ser det är det redan nu under vissa tider på dygnet väldigt tungt trafikerat och de har varit nära att krocka flera gånger då folk har bråttom att hämta/lämna sina barn, åka till och från jobbet. Mängden bilar som trafikerar gatan har ingen jämn strömning utan är oftast här under samma timmar på dygnet. De ser ett stort problem med att få ännu fler bilar som kör på gatan under dessa tidpunkter.

33% ökning av trafik i ett område där husen ligger tätt kommer att medföra att barn som skall gå till skola eller dagis kommer att få en farligare väg att ta sig fram på. En bredare gata kommer dessutom göra att ännu fler föräldrar kommer att vilja köra sina barn till skolan då det blir ännu mer osäkert att korsa gatan. Den ökning med 333+ bilar/dag (33%) som vi kalkylerar med kan därför ev. ökas ännu mer.

Ett annat problem de ser med en bredare väg är att hastigheterna kommer att öka. Stadsbyggnadskontoret skriver att fler vägbulor är planerade för att hålla nere hastigheten men så som det ser ut idag sänker inte bilarna hastigheten för att det finns vägbulor, de sänker hastigheten för att det är för trångt för att mötas på de avsnitten som är smala. En bredare väg skulle därför medföra en högre hastighet.

Lekplatsen på skolgården är en attraktiv plats för barn i området att vara på även då det inte är skoltid. Att göra gatan mer trafikerad kommer att minska säkerheten för dessa barn då de måste korsa gatan för att komma dit. Anser att barn ska kunna gå dit utan att föräldrar ska vara rädda för att släppa iväg dem eller vara tvungna att skjutsa dit dem (vilket flera personer gör redan nu).

Förstod av att titta på detaljplanen så är det dessutom planerat för ett dagis vid gatan. Detta kommer att få hit ännu fler bilar och barn vid samma tidpunkter på dygnet och därmed så är de rädda för att det kommer att bli mer ännu mer kaotiskt än vad det redan är här under veckorna.

I deras ögon är det en mycket bättre idé att ge de nya bostäderna en egen väg att åka på direkt ifrån Långströmsgatan. Den vägen kommer då ha de 333+ bilarna vi räknar med i vår mätning och inte vara så hårt trafikerad. Två mindre trafikerade vägar känns säkrare än en hårt trafikerad.

Andra aspekter på vad som kommer att hända med mer trafik på gatan är att det kommer att medföra ökad nedsmutsning, fler partiklar i luften och att husvärdet eventuellt kommer att gå ner.

De hade tänkt igenom sitt beslut både en och två gånger extra om att flytta hit om de vetat om det här för ett år sedan.

#### Kommentar:

Det är inte fyra förslag utan det förslag som redovisats i utställningen som man kan yttra sig över. De fyra alternativ till vägdragning som redovisas i trafikstudien är underlag till planförslaget. Det har tillkommit information om de olika förslagen i trafikstudien under arbetets gång, vilket lett fram till att alternativen utöver en förlängning av Hakefjordsgatan inte längre är aktuella. För ytterligare information se punkt 9.

Gatornas standard anses vara god utifrån befintliga förhållanden, tillsammans med de åtgärder som föreslås med trottoar på båda sidor gata samt ny angöring till förskola och skola. Med kompletterande farthinder så är avsikten att trafiksituationen längs med Hakefjordsgatan, Norrviksgatan och Sunnerviksgatan ska bli trafiksäkrare.

Den tillkommande trafiken beräknas uppgå till ca 320 fordon per dygn dvs. en ökning med ca 33%. Denna ökning är avsevärd, men i förhållande till standard på gata fullt acceptabel.

Trafikkontoret avser att studera hur trafiksituationen blir på Norrviksgatan, Korsklevegata och Hakefjordsgatan. Är hastigheterna för höga kan det i efterhand bli aktuellt med ytterligare någon åtgärd.

Infart via Långströmsgatan ha varit ett alternativ men det har valts bort - bland annat på grund av ingrepp i naturmark, ingrepp i trafikfritt stråk och lekområde som

ansetts viktigt för hela området. Även vid infart via Långströmsgatan skulle en del boende bli störda.

Ingen ytterligare förskola medges i denna detaljplan.

Förslaget fanns utställt på samråd för ett år sedan, 7 mars – 17 april 2012. Som husköpare har man själv undersökningsplikt.

- 19. Fastighetsägare, Kyrkbyn 69:7 Norrviksgatan 8 Christian Boström** inkom med klagan över den tilltänkta genomfartsleden till det nya bostadsområdet i Långströmsparken. Anser att det måste finnas en annan lösning på trafiken även om det medför merkostnader.

Kommentar:

Flera alternativa infarter har studerats, men valts bort av olika anledningar.

Skälen till att förslaget med trafikmatning via Hakefjordsgatan kvarstår som kontorets förslag är för att det uppfyller de krav som ställs avseende stadsmässighet samt att Trafikkontoret anser att förslaget trafikmässigt sett är acceptabelt. Jämfört med samrådsförslaget har det till utställningshandlingen tillkommit trottoarer på båda sidor av gatorna kring skolan och farthinder.

Dessa åtgärder har tagits fram för att öka tryggheten och trafiksäkerheten utifrån förskolan och skolans expansion. De underlättar för barn, föräldrar och boende i området att ta sig till skola och förskola till fots och lämna bilen hemma, som är ett av Västra Götalands miljömål (God bebyggd miljö).

Nackdelar med övriga alternativ som studerats har bland annat varit ingrepp i naturmark, ingrepp i lek område vid skolan och ingrepp i trafikfritt stråk som ansetts viktigt för hela området.

- 20. Fastighetsägare, Kyrkbyn 150:3 Klostermuren 3 Martin Thureson & Marie Brattefjäll** skickade in sina synpunkter sist förslaget var ute för utställning, men kände sig då tyvärr helt överkörda när de fick se stadsbyggnadskontorets kommentarer på vad de och många med dem hade att säga. De håller med de som ifrågasätter tanken bakom ett samråd om man ändå inte tar till sig vad som sägs bland de som faktiskt bor i området man vill bebygga och fylla med mer trafik.

De är mycket positiva till att bebygga delar av parken som ärligt talat inte skötts ordentligt och skulle må fint av en uppfräschning. Det nya området i sig verkar välplanerat och genomtänkt, men tyvärr så gäller det inte tillfartsvägen. Anser att det lyser igenom mycket klart att det handlar om pengar. Självklart är det billigare att använda sig av en befintlig väg. I detta fallet Hakefjordsgatan. Billigare för byggprojektet, men i andra änden är det de som bor längs gatan som kommer få betala. De hoppas bara för allas skull att ingen kommer behöva betala med sitt liv på grund av detta.

Det som oroar dem med denna byggnation är trafiken. Redan idag kör här under vissa tider fler bilar än vad gatorna klarar av. På morgon och eftermiddag är här rent ut sagt kaosartat när alla ska köra sina barn till skola och förskola. På de få trottoarer som finns i området står det parkerade bilar. I området finns också alldeles för få farthinder så folk kör alldeles för fort.

De anser att det inte är fråga ifall om det kommer att ske en olycka, utan frågan är bara när.

De har själva varit nära att bli påkörda då de skulle lämna sin bostad. Hur ska då ett litet barn över huvudtaget ha en chans? Det handlar om att barnen ska förflytta sig inom området till förskola och skola.

Om vi trots uppenbara säkerhetsrisker tänker driva igenom detta förslag med tillfartsväg via Hakefjordsgatan kommer det krävas stora insatser för att trygga deras barn. Mängder med farthinder, sänk hastighet osv. Det förslag vi ställt ut nu senast är inte acceptabelt. De bor mitt emot förskolan längst norrut på Hakefjordsgatan och kommer definitivt överklaga om förslaget blir antaget. Den enda enkla anledningen är att de är oroliga för sina barns fortsatta levnad!

De hoppas denna gång på en bättre och mer mänsklig respons på sina åsikter. De har också skickat mail till trafikkontoret för att upplysa dem om våra planer och vad de anser att de kommer behöva göra för deras säkerhet om detta vansinne sätts i verket.

#### Kommentar:

Trafikkontoret är delaktiga och insatta i planarbetet.

Jämfört med samrådsförslaget har det till utställningshandlingen tillkommit trottoarer på båda sidor av gatorna kring skolan och farthinder.

Gatornas standard anses vara god utifrån befintliga förhållanden, tillsammans med de åtgärder som föreslås med trottoar på båda sidor gata samt ny angöring till förskola och skola, Med kompletterande farthinder så är avsikten att trafiksituationen längs med Hakefjordsgatan, Norrviksgatan och Sunnerviksgatan ska bli trafiksäkrare.

Trafikkontoret avser att studera hur trafiksituationen blir på Norrviksgatan, Korsklevegatan och Hakefjordsgatan. Är hastigheterna för höga kan det i efterhand bli aktuellt med ytterligare någon åtgärd.

Övrigt se punkt 15.

- 21. Fastighetsägare, Kyrkbyn 150:13 Klostermuren 13 Margit Broddeson** vill påtala ett antal problem/brister som de anser finns i planområdets sydvästra del, vid Kölnåsgatans slut i norr.

Vägen utmed aktuell fastighet är 3 meter bred. Detta ledde till att när fastigheten på motsatt sida gata byggdes innebar det att man endast med stora svårigheter kunde köra in på garageinfarten. Lösningen på detta blev att infarten på tomten fick breddas samt att dåvarande ägaren till fastigheten på motstående sida gata anlade en slipersmur ca 0,5 meter in på sin tomt.

Något utrymme för snövallar vintertid blev det dock inte, utan de har själva fått flytta den upplogade snön på vägen norrut in på det nu planerade planområdet för att det ska fungera.

Att sopbilen kör ända fram till scoutstugan medför problem i form av ökad olycksrisk då fordonen backar samt att vägen, som är avsedd för gångtrafik, sätter sig och utförda lagningar får kort livslängd. Kanten mot gräsytan körs också sönder av dessa fordon, vilket leder till problem med att vattnet från den asfalterade ytan leds in på gräsytan som sluttar mot fastighet Kyrkbyn 150:13.

Av ovan angivna orsaker så ser inte vederbörande att trafik ska ledas in över denna trånga sektion av Kölnåsgatan, utan som en gångbanefortsättning norrut vilket också möjliggör snöskottning med maskin lika idag. I planförslaget är denna förbindelse borttagen.

Att det nu planeras nya vägar i området öppnar nu andra möjligheter till angöring av området med scoutstugan.

Fastigheten Kyrkbyn 150:13 är som den lägsta anlagda fastigheten beroende av fungerande dränering av närområdet, samt att avrinning från såväl asfaltytor som gräsytor åtgärdas/hanteras då brister härvidlag leder till att vattnet leds in på fastigheten.

Påpekas kan att föreslagen dagvattenhantering/dagvattenutredning helt saknar förslag för området som tillkommit runt scoutstugan.

Anser att om inga åtgärder utförs och om förslaget ser ut som det nu gör bör området runt scoutstugan kvarstå som parkområde. En ersättningsplantering utförs av de åldrade träd som tagits ner på gräsytan då detta visat sig haft en bidragande påverkan.

Kommentar:

Yttrandet delges fastighetskontoret dagvattenhantering för eventuella åtgärder avseende Kyrkbyn 150:13. Yttrandet delges även trafikkontoret samt kretsloppskontoret angående sophantering.

**22. Fastighetsägare, Kyrkbyn 150:14 Hakefjordsgatan 132 Tommy Johansson & Marie Larsson** emotsätter sig den trafikdragningsplan som är planerad. Detta då det i första hand innebär en ökning med 200-300 bilar som kommer att köra förbi skolan vid för- och eftermiddagsrusning. Att vägar som redan är smala för den trafik som sker idag, ökningen av kommer alltså öka på ytterligare av den risk det innebär för barnen.

Korsklevegatan som skulle vara en alternativ väg för in- och utkörande bilar är redan idag trång med parkerade bilar på gatan. Räddningstjänsten knorrar ju redan om svårighet att komma fram hur skulle det inte bli med ytterligare trafik? De ser det också som mindre tillförlitligt att stötta sig mot en trafikstudie som är utförd 081125 där trafiksituationen är snart fem år gammal.

De emotsätter sig inte själva byggnationen då den behövs i vår stad men de ser till de stora risker det innebär med en ökad trafik förbi skola och daghem och förespråkar därför alternativ 3 och som näst bästa alt är 4:a.

Kommentar:

Räddningstjänsten har som remissinstans inte haft några synpunkter avseende svårigheter med framkomlighet inom området.

Gatornas standard anses vara god utifrån befintliga förhållanden, tillsammans med de åtgärder som föreslås med trottoar på båda sidor gata samt ny angöring till förskola och skola, Med kompletterande farthinder så är avsikten att trafiksituationen längs med Hakefjordsgatan, Norrviksgatan och Sunnerviksgatan ska bli trafiksäkrare.

Den tillkommande trafiken beräknas uppgå till ca 320 fordon per dygn dvs. en ökning med ca 33%. Denna ökning är avsevärd, men i förhållande till standard på gata fullt acceptabel.

Trafikkontoret avser att studera hur trafiksituationen blir på Norrviksgatan, Korsklevegatan och Hakefjordsgatan. Är hastigheterna för höga kan det i efterhand bli aktuellt med ytterligare någon åtgärd.

Det har varit en sammanvägning av trafikala skäl och stadsbyggnadsskäl som gjort att alternativet med angöring via Hakefjordsgatan totalt sett bedömts lämpligast. Nackdelar med övriga alternativ har bland annat varit ingrepp i naturmark, ingrepp i lekområde vid skolan och ingrepp i trafikfritt stråk som ansetts viktigt för hela området.

## Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

### Övriga

**23. Jättestens villaförening** är fortsatt positiva till att få nya grannar i södra Långströmsparken och hoppas på att inte behöva överklaga byggplanerna. Liksom mer än 90 % av övriga som yttrat sig om tillfarten till byggområdet är de dock mycket kritiska till den planerade infarten via Hakefjordsgatan. De hänvisar till sina argument som de framförde i samrådet. Efter samrådet har de dock förståelse för svårigheterna med att anlägga en tillfart direkt från Långströmsgatan, och förordar därför att GC-stråket öster om skolan byggs om till lokalkörbana till södra Långströmsparken. Här anser de inte att omgivande bostäder störs av trafikökningen. Några som yttrat sig i samrådet menar att det är otryggt att gå här kvällstid. Dessutom trafikeras stråket redan idag av trimmade mopeder trots att detta inte är tillåtet. En stor fördel med en sådan lösning är att det finns en parallell gångväg här. Den ligger innanför skolans staket och löper utefter hela skolområdets östra sida bara 3-5 meter väster om GC-stråket. I norr avslutas den med en liten förbindelse med det nuvarande GC-stråket.

I sitt yttrande till den utställning som nu föreligger riktar de sig mot själva samrådsprocessen. De behöver förstå vad som hänt i den demokratiska process som kallas samråd, och bygger sitt yttrande på följande frågor:

- Hur kan flera olika yttranden räknas som ett yttrande, bara för att avsändarna bor på samma gata?
- Varför bjuder vi in till samråd när synpunkterna från de två sakägarna (Klostermuren och Västkuststugan), SDN Västra Hisingen och boende i Jättesten ändå avfärdas helt?  
Enligt deras beräkningar har ca 98 % av alla yttranden som behandlat tillfarten till södra Långströmsparken avstyrkt Hakefjordsalternativet.
- Varför beaktas olägenhet med mer trafik för boende på Långströmsgatan, medan boende i Jättesten avfärdas med att det är ”stadsmässigt” med 33 % mer trafik några få meter från köksfönstret?
- Vad innebär samrådet som demokratisk process? I telefonsamtal har handläggare på SBK sagt att de måste lita på experterna. Gäller inte plan- och bygglagens lagtext om att boende ska få möjlighet att påverka?

#### *Förtydligande av deras frågor*

Jättestens Villaförening utgår från att plan- och bygglagen (2010:900 5 kap § 12) gäller. Enligt denna ska kommunen samråda med *boende som berörs* (§ 11) för att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt, samt ge närboende möjlighet till *insyn och påverkan* (§ 11).

I samrådsredogörelsen kan de läsa att yttranden från 17 statliga, regionala och kommunala remissinstanser, 2 sakägare och 23 övriga personer har svarat. De som sammanställt samrådet verkar dock inte ha räknat antal yttranden, eftersom skrivelser från samma gata tycks ha buntats ihop och räknats som ett och samma yttrande. Ibland framgår det av texten att det finns en variation i svaren från samma



gata. De har genomfört stickprovskontroller och dessa visar att boende inte har samlats kring ett gemensamt yttrande bara för att man bor på samma gata. Många gator är långa och går genom hela området, och olika delar berörs olika av en trafikökning. Viss variation förekommer också beroende hur gamla barn respektive familj har.

Om man räknar varje yttrande som ett yttrande blir det 54 som ska kategoriseras under rubriken övriga personer.

De läste i samrådsredogörelsen att den allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller infarten till planområdet. Av de statliga, regionala och kommunala remissinstanserna är det bara en, SDN Västra Hisingen, som över huvud taget har synpunkter på infarten till området, och denna är att Hakefjordsalternativet bör strykas som tillfart till det nya området.

Samma synpunkt har kommit från de båda sakägarna, Västkuststugan AB och Klostermurens samfällighetsförening. Västkuststugan AB är villig att delfinansiera merkostnaden av en vad Jättestens villaförening anser vara en bättre trafiklösning. Västkuststugan AB nämner även ett kompletteringsförslag, men detta tycks inte vara ett villkor för medfinansiering av vad Jättestens villaförening anser vara en bättre trafiklösning.

Av de övriga som yttrat sig i samrådet är de flesta närboende. Från Jättesten kom 48 yttranden, från Långströmsgatan 5 och från Lundby egnahem 4. Nästan alla handlar om infarten till byggområdet. Endast ett (möjligen två) är positivt till Hakefjordsalternativet, och ett negativt till GC-stråket. Av de övriga, som torde motsvara mer än 95 % av alla som över huvud taget har berört tillfartsfrågan, är enligt Jättestens villaförening samtliga starkt negativa.

Sedan samrådet för ett år sedan har den tillkommande trafikökningen räknats upp från 200 fordon till 320 per dygn, vilket innebär att SBK nu räknar med en ökning av trafiken med 33 %. SBK medger först att denna ökning är avsevärd och förstår att detta kan skapa otrygghet för barnfamiljer. I nästa mening avfärdas oron med ”av erfarenhet vet vi emellertid att olyckor på lokalgator i villakvarter är ovanliga”.

De flesta har dock inte yttrat sig om trafik i allmänhet, och kan därför inte avfärdas med vad som händer på lokalgator i allmänhet. Många har uttryckligen oroat sig för skolvägen, och trafiken utanför Jättestensskolan och förskolan.

Hakefjordsalternativet innebär att trafiken först går förbi den östra skolentrén på Sunnerviksgatan, huvudentrén på Norrviksgatan samt förskolans entré på Hakefjordsgatan. Det finns ganska gott om rapporter om höga hastigheter och olyckstillbud framför entréer till skolor runt om i landet. (Jättestens villaförening hänvisar här till en mätning av hastigheter utanför 11 skolor i olika mellansvenska städer som genomfördes av Motororganisationen FMK 2012. För samtliga skolor gällde 30 km/tim, men den hastigheten överskreds av 82 % av bilarna).

Trots den nästan enhälliga och massiva kritiken mot Hakefjordsalternativet, och den påstådda förståelsen för den oro som 33 % trafikökning skapar, presenteras i princip samma förslag som gällde för samrådet. De ändringar som genomförs handlar huvudsakligen om justeringar av plankarta och beskrivning.

#### *Kommentarer på motiveringar i samrådsredogörelsen*

”Utnyttjande av befintlig infrastruktur är alltid ett första alternativ då det binder ihop områden i staden.”

- *Innebär ”första alternativ” att det är detta som gäller? Har alla andra överväganden (1-4 i det ursprungliga förslaget) bara varit ett spel för*

*gallerierna? GC-stråket öster om skolan binder också ihop Jättestensområdet med södra Långströmsparken, men utan trafikökning inne i Jättestensområdet. Eftersom Hakefjordsalternativet innebär att den park som nyligen anlades framför förskolan flyttas, samt nya trottoarer, farthinder osv. torde GC-alternativet inte heller bli dyrare, framförallt som exploatören erbjudit sig att delfinansiera en bättre lösning.*

”Naturmark behöver tas i anspråk och denna väg skulle inte ha många brukare. En lokalgata öster om skolan skulle bara brukas av 320 fordon per dygn.”

- *Vad är det för fel med att sprida trafiken så att inte befintliga smågator blir överbelastade vid de tider som barn lämnas och hämtas på skola och förskola? Fyra yttranden till samrådet är negativa till att naturmark tas i anspråk när det byggs nytt i det här området. Samtliga har avfärdats. Men när det gäller att finna argument för den tillfartsväg som SBK av någon anledning vill ha, handlar några meters breddning av en befintlig asfalterad väg plötsligt om att förstöra naturvärden.*

”Gångvägen är en frekvent utnyttjad gångväg till och från skolan.”

- *Vad innebär frekvent utnyttjad? Från Sunnerviksgatan finns en parallell gångväg innanför skolans staket direkt väster om GC-stråket. Alla barn som går till skolan från det här hållet använder den här entrén. Från Långströmsgatan kan man gå in vid en liten entré vid skolans norra skolgård som ligger i anslutning till den långa gångväg som finns innanför skolans stängsel. Denna lilla entré ligger i den övre delen av GC-stråket och skulle kunna anslutas till en trottoar på lokalgatan. Det skulle visserligen innebära att skolbarn kan behöva korsa en lokalgata med 320 bilar/dygn, men redan nu behöver de hålla uppsikt över trafiken för GC-stråket är brett och trafikeras av både cyklar och mopeder (trots mopedförbud).*

”Utemiljön vid skola och förskola skulle påverkas negativt av trafik på båda sidor.”

- *Av de 320 bilar som förväntas passera är det rimligt att anta att det mest handlar om samma tider som Norrviks- och Hakefjordsgata är som mest besvärade av trafik, dvs. på morgonen och eftermiddagen. Mitt på dagen, under skoltid och större delen av förskoledagen, kommer endast ett fåtal bilar att passera här.*

”Bostadshuset på Långströmsgatan skulle bullerpåverkas både från Långströmsgatan och från den nya vägen via gångvägen.”

- *De fyravåningshus som störs av Långströmsgatan ligger närmast vägen, och alla utom ett har två rader av fyravåningshus mellan sig och södra Långströmsparken. Höga gavlar utan fönster vetter mot GC-stråket. Från ett av husen (2 A-C) kan man dock se både Långströmsgatan och GC-stråket från flera av lägenheterna. Det är ca 40 meter från GC-stråket i väster till husets närmaste del (uppgång 2A). Som tur är skyddas just denna del mot buller från Långströmsgatan i öster eftersom den ligger bakom ett berg. Detta bör jämföras med att trafiken på Norrviks- och Hakefjordsgatan passerar 3 meter från småhusens fönster i markplan. Aktuella trafikmätningar tycks bara ha skett på Hakefjordsgatan, och dessa visar på 800-1000 bilar/dygn. Ingenting nämns om alla de bilar som kör på Norrviksgatan för att släppa av barn vid skolans huvudentré. Till denna trafik ska det adderas 33 % ytterligare trafik enligt det förslag som ställs ut. Enligt muntlig information från SBKs handläggare tar man inte hänsyn till olägenheten med mer trafik för dem som bor i småhusen.*

Vad är det då som gör att en så förkrossande majoritet av invändningar mot Hakefjordsalternativet kan köras över på det här sättet som de nu har sett? Delar av motiveringen är partisk, med större hänsyn till Långströmsgatan än Jättesten.

Förslaget motiveras med att barnen från Långströmsgatan ska slippa bilar på sin skolväg, och boende i fyravåningshusen ska slippa mer trafik. Oron för barnen i Jättesten avfärdas med att det inte brukar ske olyckor på lokalgator, och olägenheter för småhusen med mer trafik är ”stadsmässig”.

Jättestens villaförening anser att det är viktigt att granska den demokratiska processen i detta. Politikerna i byggnadsnämnden bör läsa den samrådsredogörelse som ligger till grund för utställningen så att information inte silas genom samma tjänstemän som står bakom beslutet att företräda vissa intressen och avfärda andra.

Vid ett telefonsamtal med SBKs handläggare så påstod denne att boende på Långströmsgatan inte hade kommit till samrådet pga. av majoriteten av Jättestensbor vid mötet. Vi undrar hur detta förtal har uppkommit. Hur kunde boende på Långströmsgatan veta att många från Jättesten skulle komma till samrådet? Och varför skulle det hindra dem från att gå dit. Hur kunde detta förhindra fler skriftliga yttranden? De tog upp ovan nämnda påstående vid deras årsmöte och alla i deras förening blev mycket förvånade. Många i Jättesten har bott på Långströmsgatan och har fortfarande vänner där. Flera av dem har vuxna barn som fått sina första egna lägenheter på Långströmsgatan. Barnen från båda områdena är klasskamrater och många umgås på fritiden. Ingen har hört talas om att någon sagt eller gjort något för att inte deras grannar på Långströmsgatan skulle vilja komma till ett samråd eller själva yttra sig skriftligt till samrådet.

Jättestens villaförening är positiva till att inte få en återvinningsstation utanför skolan eller vid scoutstugan.

#### Kommentar:

Detaljplanen är upprättad enligt PBL (1987:10).

Det står i samrådsredogörelsen ”2 sakägare (varav en samfällighetsförening med 23 medlemmar) och 75 övriga personer, företag och föreningar.” Det framgår ingenstans hur många medlemmar Jättestens villaförening har.

En redogörelse av alla revideringar som gjorts från samråd till utställning finns sammanfattade på sidan 20 i Samrådsredogörelsen.

Avseende kommentar på motiveringar i samrådsredogörelsen så handlar det även om att binda samman det nya området med de befintliga. Att bygga bostadsområden som isolerade enheter är inte bra ur stadsbyggnadsaspekt och ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Att det här även innebar att ytterligare naturmark med naturvärden skulle tas i anspråk var ytterligare ett skäl.

Gatorna anses inte av sakkunnig vara överbelastade.

Gångstråket innanför skolans staket är inget allmänt gångstråk. Det tillhör skolan.

Alla planhandlingar inklusive samrådsredogörelse ligger som underlag för byggnadsnämndens beslut.

Den information som framkommit till Stadsbyggnadskontoret i samband med samrådet var att informationen inte nått de boende i flerfamiljshuset längs med Långströmsgatan. Därav att det kan antas vara skälet till att de var i minoritet på mötet.

Skälen till att förslaget med trafikmatning via Hakefjordsgatan kvarstår som kontorets förslag är för att det uppfyller de krav som ställs avseende stadsmässighet

samt att Trafikkontoret anser att förslaget trafikmässigt sett är acceptabelt. Jämfört med samrådsförslaget har det till utställningshandlingen tillkommit trottoarer på båda sidor av gatorna kring skolan och farthinder.

Dessa åtgärder har tagits fram för att öka tryggheten och trafiksäkerheten utifrån förskolan och skolans expansion. De underlättar för barn, föräldrar och boende i området att ta sig till skola och förskola till fots och lämna bilen hemma, som är ett av Västra Götalands miljömål (God bebyggd miljö).

Med kompletterande farthinder så är avsikten att trafiksituationen längs med Hakefjordsgatan, Norrviksgatan och Sunnerviksgatan ska bli trafiksäkrare.

Den tillkommande trafiken beräknas uppgå till ca 320 fordon per dygn dvs. en ökning med ca 33%. Denna ökning är avsevärd, men i förhållande till standard på gata fullt acceptabel.

Trafikkontoret avser att studera hur trafiksituationen blir på Norrviksgatan, Korsklevegatan och Hakefjordsgatan. Är hastigheterna för höga kan det i efterhand bli aktuellt med ytterligare någon åtgärd.

Nackdelen med alternativ 3 har bland annat varit ingrepp i naturmark, ingrepp i lekområde vid skolan, en skolsida till med biltrafik och ingrepp i biltrafikfritt stråk som ansetts viktigt för hela området.

Övrigt se punkt 15.

- 24. Skrivelse med 51 namnunderskrifter Namnlista** protesterar mot att trafikleden förläggs på Kölnåsgatan och på alla gator i området. Anser att gatorna redan idag är hårt belastade. De vill att deras barn ska kunna leka och cykla tryggt utan en massa tung trafik. Att de ska kunna gå tryggt till och från skolan. Anser att en del gator är alldeles för smala och några saknar trottoarer. Det kommer barn från Eketrägatan och alla omkringliggande gator runt Jättestensskolan. Och det blir fler och fler barnfamiljer på gatorna som vill ha lugna gator där barnen kan leka utan att de skall oroa sig för trafiken. Undrar vem som ansvarar för att barnen kan leka tryggt i området när vi lägger in trafiken i området? Vill ha infarten mellan Gaikullen och Långströmsgatan 2A. Vill att vi tänker efter en gång till var trafiken kommer att gå för i deras område lägger vi den inte!

Kommentar:

Gatornas standard anses vara god utifrån befintliga förhållanden, tillsammans med de åtgärder som föreslås med trottoar på båda sidor gata samt ny angöring till förskola och skola (jämfört med samrådsförslaget har det till utställningshandlingen tillkommit trottoarer på båda sidor av gatorna kring skolan och farthinder). Med kompletterande farthinder så är avsikten att trafiksituationen längs med Hakefjordsgatan, Norrviksgatan och Sunnerviksgatan ska bli trafiksäkrare.

Den tillkommande trafiken beräknas uppgå till ca 320 fordon per dygn dvs. en ökning med ca 33%. Denna ökning är avsevärd, men i förhållande till standard på gata fullt acceptabel.

Nackdelen med alternativet med infarten nära Långströmsgatan har bland annat varit ingrepp i naturmark, ingrepp i trafikfritt stråk som ansetts viktigt för hela området och störning för boende.

- 25. Boende på Baltzersgatan 22 Bertil Svensson & Ingegerd Stafeden** anser att de har redan i dag mycket trafik runt sitt hörn Baltzersgatan- Sälöfjordsgatan. Besökare till Wartas plan samt boende söder om Hjalmar Brantingsgatan passerar dem. Flera

tillbud har förekommit. Skulle de få ytterligare trafik från Hakefjordsgatan kommer situationen att förvärras.

Om förslag 1 antas föreslår de att skylt "enkelriktat" sätts upp vid Hakefjordsgatans korsning med Norrviksgatan så att de slipper trafik på Hakefjordsgatan hela vägen ner till Baltzersgatan utan leds via Norrviksgatan-Sunnerviksgatan ner till rondellen på Långströmsgatan. Förslag 4 är det klart bästa då leds trafiken direkt till Långströmsgatan.

Kommentar:

Enligt Trafikkontoret så finns det inga registrerade olyckor vid korsningen Baltzersgatan – Norra Sälöfjordsgatan.

Yttrandet delges Trafikkontoret för kännedom och eventuellt handhavande.

Trafikkontorets bedömning är att trafiken från och till Hakefjordsgatan kommer att fördelas på flera gator och att få av den tillkommande trafiken kommer att välja att köra via Baltzersgatan.

Infart via Långströmsgatan har varit ett alternativ men det har valts bort - bland annat på grund av ingrepp i naturmark, ingrepp i trafikfritt stråk och lekområde som ansetts viktigt för hela området.

**26. Boende på Gökropsgatan 8 Ingela Engman** anser att det måste finnas en annan lösning på trafiken! Även om det medför merkostnader!

Idag rämnar gatorna inne i Jättestensområdet med stora slukhål. Dessa har vägverket endast låtit sätta upp koner bredvid. Hålen är alltså så stora att en tvååring som ramlar ner, försvinner. Skandal.

Gatorna är smala och saknar trottoarer. Radhusen saknar egna parkeringar vid sina bostäder vilket medför att parkeringen sker på gatan.

Jättestensskolan har byggts ut och har nu årskullar från 6 års verksamhet upp till högstadiet 9:e klass, detta medför så mycket mer barn i området.

Att vi bara kan med att låta tänka på att dra in vägen via Hakefjordsgatan strider mot all sunt förnuft. Människor som bor där idag får trafiken utanför brevlådan och det nya barndagiset tar vi ingen hänsyn till utan drar in trafiken på deras utegård. Skandal.

Tänk efter först inför nybyggnationen som de inte har något emot men vägen dit måste vi lösa på annat sätt.

Kommentar:

Delges trafikkontoret för beaktande och eventuella åtgärder.

Jämfört med samrådsförslaget har det till utställningshandlingen tillkommit trottoarer på båda sidor av gatorna kring skolan och farthinder.

Gatornas standard anses vara god utifrån befintliga förhållanden, tillsammans med de åtgärder som föreslås med trottoar på båda sidor gata samt ny angöring till förskola och skola, Med kompletterande farthinder så är avsikten att trafiksituationen längs med Hakefjordsgatan, Norrviksgatan och Sunnerviksgatan ska bli trafiksäkrare.

Trafikkontoret avser att studera hur trafiksituationen blir på Norrviksgatan, Korsklevegatan och Hakefjordsgatan. Är hastigheterna för höga kan det i efterhand bli aktuellt med ytterligare någon åtgärd.

27. *Fastighetsägare, Kyrkbyn 150:8 Klostermuren 8 Linda & Gustav Gröning* är positiva till bebyggelsen men accepterar inte tillfartsvägen via Hakefjordsgatan utan vill se en väg via:

- Ny infart till området bredvid Långströmsgatan 2A
- Ny infart till området via gång- och cykelväg nordost om Jättestensskolan
- Ny infart via Släktledsgatan

De är dessutom mycket förvånade att Stadsbyggnadskontoret inte har tagit hänsyn till deras synpunkter. Då majoriteten i området har uttryckt sin åsikt om att lägga den nya vägen via Hakefjordsgatan är ett oacceptabelt alternativ. Om Stadsbyggnadskontoret inte tar till oss och anpassar förslagen efter vad majoriteten av närboende anser är bäst förstår de inte varför Stadsbyggnadskontoret kallar till samråd. Varför har Stadsbyggnadskontoret valt ny infart via Hakefjordsgatan?

I dokumentet Samrådsredogörelse (Datum: 2013-04-30 Diarienummer: 0883/09) finner de inte svar på alla frågor de ställde till oss i föregående mail.

- Finns det regler för hur många fordon och hushåll en väg är trafikerad för? Redan idag känns vägen under dimensionerad.
- Finns det regler för hur många utfarter ett område ska ha? Beroende på antal fordon, hushåll, räddningstjänst etc.
- Parkeringsförbud i området är inte ett alternativ då många hushåll ej har parkering på tomt. Var hade ni tänkt att alla bilar ska parkera? Om parkeringsförbud enbart införs på vissa gator kommer intilliggande gator bli blockerade av parkerade bilar.
- Vad är anledning att ni inte kan spränga berget vid Långströmsgatan 2A? Detta skulle leda till en direkt väg in till området.  
Om anledningen är pengar: bör detta sättas före säkerhet?

Om det mot förmodan skulle bli en tillfartsväg via Hakefjordsgatan kräver vi att se en redogörelse hur ni kommer att trafiksäkra (övergångställen, väggupp, trafikspeglar, etc.) området för oss och våra barn.

#### Kommentar:

I förslaget redovisas ett antal förbättringar. Exempelvis trottoar på båda sidor av Norrviksgatan, Sunnerviksgatan och Hakefjordsgatan, en ny angöring till förskola och skola, ett antal farthinder längs med ovan nämnda gator.

De tre första punkterna handlar om alternativa tillfartsvägar. Skälen till att förslaget med trafikmatning via Hakefjordsgatan kvarstår som kontorets förslag är för att det uppfyller både de krav som ställs avseende stadsmässighet och trafiksäkerhet. Det har varit en sammanvägning av trafikala skäl och stadsbyggnadsskäl som gjort att alternativet med angöring via Hakefjordsgatan totalt sett bedömts lämpligast.

Nackdelar med övriga alternativ, som infart via Långströmsgatan, har bland annat varit ingrepp i naturmark, ingrepp i lek område vid skolan och ingrepp i trafikfritt stråk som ansetts viktigt för hela området.

Det finns inte regler för hur många hushåll en väg är trafikerad för eller för hur många utfarter ett område ska ha.

Trafikkontoret tar fram trafiksäkerhetsåtgärder och samråder dessa med bland annat Polis och Räddningstjänst. Åtgärderna är en avvägning mellan trafiksäkerhet och framkomlighet. Målet kring skolor i bostadsområden är att få ned hastigheterna till 30 km/tim. Exakta lägen och typ av åtgärder tas fram i ett projekteringsskede. Projektledaren kan skicka ut en arbetshandling/ritning till de närboende. Någon typ av farthinder och trottoarer är vanliga åtgärder medan trafikspeglar och övergångsställen normalt inte anläggs i bostadsområden.



Övrigt se punkt 15.

**28. Boende på Korsklevegatan 11 Yngve Johansson** tycker att det är väldigt positivt med byggnationen i Långströmsparken. Det som de vänder sig mot i förslaget är trafikföringen.

De gator som denne har förstått är aktuella för trafik till och från byggnationen i Långströmsparken är Sunnerviksgatan, Norrviksgatan och Hakefjordsgatan i första hand.

Norrviksgatan och Hakefjordsgatan är två gator som blev byggda på 40-talet då området där de ligger färdigställdes. Den delen av Sunnerviksgatan som är aktuell kom till på 50-talet.

Vid denna tidpunkt gällde apostlahästarna och cyklar som främsta fortskaffningsmedlet inom området. Och detta behov svarade dessa nämnda gator upp till.

Den utveckling som har skett sedan 40-talet är ju explosionsartad. I stort sett i alla fastigheter i nämnda område finns nu minst en bil. Jättestensskolan och 2 förskolor har kommit till samt området mellan det gamla området och scoutstugan. Denna utveckling tycker de är kraftig mot den bakgrunden att nämnda gator ej har förändrats eller byggts ut sedan 40-talet. Kort sagt en enorm trafikökning.

Vid planeringen av en byggnation som den i Långströmsparken, känns det som självklart att området ska ha en väg som kopplas direkt till de större trafikstråken som Långströmsgatan eller Badvädersgatan.

#### Kommentar:

Jämfört med samrådsförslaget har det till utställningshandlingen tillkommit trottoarer på båda sidor av gatorna kring skolan och farthinder.

Gatornas standard anses vara god utifrån befintliga förhållanden, tillsammans med de åtgärder som föreslås med trottoar på båda sidor gata samt ny angöring till förskola och skola, Med kompletterande farthinder så är avsikten att trafiksituationen längs med Hakefjordsgatan, Norrviksgatan och Sunnerviksgatan ska bli trafiksäkrare.

Trafikkontoret avser att studera hur trafiksituationen blir på Norrviksgatan, Korsklevegatan och Hakefjordsgatan. Är hastigheterna för höga kan det i efterhand bli aktuellt med ytterligare någon åtgärd.

Det har varit en sammanvägning av trafikala skäl och stadsbyggnadsskäl som gjort att alternativet med angöring via Hakefjordsgatan totalt sett bedömts lämpligast. Nackdelar med övriga alternativ kopplade till större trafikstråk har bland annat varit ingrepp i naturmark och ingrepp i trafikfritt stråk som ansetts viktigt för hela området.

**29. Boende på Kvarnhålegatan 10 Stefan & Gunilla Andersson** är emot förslag 1 och 2. Att få ännu mera trafik i, vad de anser, redan mycket trafikerade område är en stor trafikfara och miljöfara. De har egna barn som går i Jättestensskolan. Trafiken på morgonen runt skolområdet är minst sagt turbulent. Att man skulle ytterligare dra in mera trafik runt skola/dagis vore en katastrof för deras barn som går på dessa vägar.

Området är byggt på 40-50 talet då det var relativt ovanligt med motorfordon, i dag har nästan varje hushåll två bilar. Vilket gör att det redan nu är för mycket trafik i området.

De är absolut inte emot byggandet av Långströmsparken, men man måste helst överväga alt 4 annars alt nr 3. Allt annat vore en katastrof för området. Deras förslag är att vi åker ut en morgon vid 10 i 8 och ser själva hur det är runt skolområdet. De tror då att vi hade tagit bort alt 1 & 2.

Kommentar:

Trafikkontoret har utfört mätningar på plats och dess resultat ligger till grund för vårt förslag.

Skälen till att förslaget med trafikmatning via Hakefjordsgatan kvarstår som kontorets förslag är för att det uppfyller de krav som ställs avseende stadsmässighet samt att Trafikkontoret anser att förslaget trafikmässigt sett är acceptabelt.

Jämfört med samrådsförslaget har det till utställningshandlingen tillkommit trottoarer på båda sidor av gatorna kring skolan och farthinder.

Dessa åtgärder har tagits fram för att öka tryggheten och trafiksäkerheten utifrån förskolan och skolans expansion. De underlättar för barn, föräldrar och boende i området att ta sig till skola och förskola till fots och lämna bilen hemma, som är ett av Västra Götalands miljömål (God bebyggd miljö).

Den tillkommande trafiken beräknas uppgå till ca 320 fordon per dygn dvs. en ökning med ca 33%. Denna ökning är avsevärd, men i förhållande till standard på gata fullt acceptabel.

Nackdelen med alternativ 3 och 4 har bland annat varit ingrepp i naturmark, ingrepp i lek område vid skolan, en skolsida till med biltrafik och ingrepp i biltrafikfritt stråk som ansetts viktigt för hela området.

- 30. Boende på Långströmsgatan 40B Corina Belakhdar** anser att det inkräktar på boplatserna för djuren som lever där, bl.a. fladdermössen som är fridlysta. Där bor också många olika fåglar bl.a. 3 olika sorters hackspettar med flera.

Kommentar:

Kontoret har stämt av med Park och Naturförvaltningen avseende förekomst av fladdermöss, fåglar etc. i området. De har inte hittat något i sitt underlag som tyder på att det finns fladdermöss eller övriga skyddade arter i området. Om det skulle visa sig att det finns yngel- och viloplatsar så kommer kommunen att ansöka om artdispensskydd.

- 31. Boende på Mandelblomsgatan 20 Birgitta Eriksson** undrar över formuleringen "Parkering skall ske på den egna tomten". Hur ser det förslaget ut för de boende på Korsklevegatan 8,20,14,16,22,24,26,28,30,36 och 38?

Kommentar:

Ovan nämnda gata påverkas ej av detaljplanen. Vid planering av nya bostäder gäller att parkering ska ske på den egna tomten.

- 32. Boende på Mandelblomsgatan 34 Lena Sandström** motsätter sig kraftigt att Jättestensområdet belastas med mera trafik vid byggnationen av Långströmsparken. Skälet till detta är kraftigt ökade störningar och farliga skolvägar.

Det finns betydligt bättre alternativ för trafiken till nybyggnationen Långströmsparken.

I första hand bör man välja tillfart från Badvädersgatan och i andra hand att man bygger en ny väg direkt från Långströmsgatan.

Alternativen med trafik via Hakefjordsgatan eller Kölnåsgatan bör utgå helt. Att med ökad trafik belasta ett redan trafiktätt område verkar helt vettlöst då det finns andra naturliga lösningar på trafikproblematiken.

Kommentar:

Skälen till att förslaget med trafikmatning via Hakefjordsgatan kvarstår som kontorets förslag är för att det uppfyller de krav som ställs avseende stadsmässighet samt att Trafikkontoret anser att förslaget trafikmässigt sett är acceptabelt.

Jämfört med samrådsförslaget har det till utställningshandlingen tillkommit trottoarer på båda sidor av gatorna kring skolan och farthinder.

Dessa åtgärder har tagits fram för att öka tryggheten och trafiksäkerheten utifrån förskolan och skolans expansion. De underlättar för barn, föräldrar och boende i området att ta sig till skola och förskola till fots och lämna bilen hemma, som är ett av Västra Götalands miljömål (God bebyggd miljö).

Den tillkommande trafiken beräknas uppgå till ca 320 fordon per dygn dvs. en ökning med ca 33%. Denna ökning är avsevärd, men i förhållande till standard på gata fullt acceptabel.

Nackdelen med övriga alternativ har bland annat varit ingrepp i naturmark, ingrepp i lek område vid skolan, en skolsida till med biltrafik och ingrepp i biltrafikfritt stråk som ansetts viktigt för hela området.

- 33. Boende på Sunnerviksgatan 14 Gunnar Petersson** undrar om det inte skett någon förändring av planen efter samrådet? Det var en överväldigande majoritet som var kritiska till infarten vid Hakefjordsgatan! Dennes skrivelse lades ihop med andra skrivelser från sin gata, men vet inte vilka dessa personer är och de har inte skickat in något tillsammans. Ändå räknades tre som en. Vilka syften gagnar det att inte räkna alla som är negativa till det vårt förslag? Nästan alla som skrev till samrådet var kritiska till att dra in mer trafik framför skolan och dagis, och de var väldigt många.

Varför ska det finnas två gångvägar precis bredvid varandra mellan skolan och GAIK-huset? Varför inte ta den här lösningen när en gångväg inne på skolans område ändå finns kvar?

Från Långströmsgatans sida behöver man bara gå över en lågt trafikerad gata för att nå den lilla ingången till Norra skolgården. Det verkar konstigt att detta är ett problem, men inte att alla barn som kommer från andra hållet får en ökning från 1000 till 1350 bilar per dygn på sin skolväg. Är tryggheten värd mer på ena sidan skolan än på andra?

Kommentar:

Ett antal revideringar av förslaget har gjorts från samrådet. Bland annat har det lagts till trottoar på båda sidor av Sunnerviksgatan, Norrviksgatan och Hakefjordsgatan. En ny separerad angöring med tillhörande parkering vid förskolan och en ny angöringsficka längs med Norrviksgatan för Jätttestensskolan föreslås. För ytterligare information se sidan 20 i samrådsredogörelse.

Den ”lågt trafikerade” gatan skulle om den blev av läggas i ett grönområde mellan bostäder och skolan som idag är helt bilfritt. Kommunen vill gärna behålla ett ostört område för cykeltrafik, lek och vistelse - bland annat finns här en lekplats idag.

Gångstråket innanför skolans staket är inget allmänt gångstråk. Det tillhör skolan och kan förändras om skolan behöver ytorna till annat.

Alla under samrådstiden inkomna yttranden är beaktade i samrådsredogörelsen. Samrådsredogörelsen är en sammanfattning över inkomna yttranden där vi svarar på

saker som är planfrågor. När flertalet på en och samma adress har samma synpunkt sammanfattar vi dem som ”Boende på xxxgatan”. Hur många som ingår i ”Boende på xxxgatan” behöver inte framgå under själva yttrandet, men det står i inledningen av redogörelsen under rubriken ”Sammanfattning” hur många inkomna yttranden det är.

Trafikökningen från det nya området är beräknad till 320 fordon/dygn. Vi bedömer att de flesta kommer att köra ut via Norrviksgatan och Sunnerviksgatan - säg knappt 300 fordon/dygn. Enligt den prognos som gjorts skulle trafiken på Norrviksgatan då bli 900 - 1100 fordon/dygn och på Sunnerviksgatan 1100 - 1300 fordon/dygn.

## Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att:

### *Revideringar på plankarta*

- Texten på plankartan under rubrik 7 ändras till ”Lägsta nivå på färdigt golv för att anslutning med självfall skall tillåtas, ska vara minst 0,3 meter över marknivå vid förbindelsepunkt.” och har flyttats till ”upplysningar”.

### *Revideringar i planbeskrivning*

- Förtydliga bedömningen att planförslaget ger en viss negativ påverkan, men att den mildras genom utläggningen av nedtagna träd.
- Komplettering avseende anslutningspunkt för dricksvatten och spillvatten.

### *Revideringar i genomförandebeskrivning*

- Text under rubrik ”Frivillig kompensationsåtgärd” har tagits bort då den tidigare nämnda kompensationen, upprustning av en lekplats strax norr om planområdet, nu är uppförd.

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

Maria Lissvall  
Tf. Planchef

Sirpa Ruuskanen Johansson  
Konsultsamordnare