



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Utställningsutlåtande

Datum: 2013-06-20, rev 2013-11-26
Diarienummer: 05/0797 (FIIa 5178)

Mattias Westblom

Telefon: 031-368 17 93

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

Detaljplan för Gamlestads torg, etapp 1 inom stadsdelarna Gamlestaden och Olskroken i Göteborg

Utställningsutlåtande

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 27 november 2012 § 423 att låta ställa ut detaljplaneförslaget. Detaljplaneförslaget har varit utställt för granskning på stadsbyggnadskontoret och på biblioteket i Gamlestaden under tiden 5 december 2012 - 15 januari 2013.

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

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör många frågeställningar kring detaljplanens utformning och regleringar. De viktigaste frågeställningarna inför planens antagande rör hanteringen av bullerstörningarna i området, liksom av stabilitetsförbättrande åtgärder (geoteknik) och riskreducerande åtgärder (transporter med farligt gods). Länsstyrelsen framför i sitt yttrande att ett antagande av detaljplanen kan komma att prövas av länsstyrelsen med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL. Stadsbyggnadskontoret har genom fortsatt kommunikation med länsstyrelsen försökt förtydliga gjorda bedömningar både av stadsbyggnadskontoret i planhandlingarna och av sakkunniga konsulter i de olika underlagsrapporter som tillhör detaljplanen. Det har föranlett vissa förtydliganden och kompletteringar i rapporterna liksom i planhandlingarna. Reglering har tillkommit med krav på stabilitetsförbättrande åtgärd utmed Sävån. Reglering har tillförts om att hotell inte får finnas i byggnad mot järnvägen.

Kvarstående erinringar finns från miljöförvaltningen, trafikkontoret, länsstyrelsen och Trafikverket angående hanteringen av trafikbullret för föreslagna bostäder. Framför allt rör erinringarna att en ljudskyddad sida med högst 50 dBA inte regleras för bostäder i kajbebyggelsen. Stadsbyggnadskontoret bemöter erinringarna och menar att PBL:s krav på en god ljudmiljö med planens utformning och regleringar är säkerställd för samtliga bostäder inom planområdet. Regleringarna med avseende på trafikbullret har förändrats

inför antagandet, så att samma bestämmelser ska gälla för hela planområdet samt att kravet på ljudskyddad sida ska vara mer i enlighet med vad Boverket anger som den princip för intresseavvägning som de anser bör gälla.

Kulturförvaltningen framför att delar av planområdet bör behållas obebyggt så att välbevarade fornlämningar från staden Nya Lödöse kan bevaras för framtiden utan påverkan. Stadsbyggnadskontoret konstaterar dock att det inte är aktuellt att undanta delar av området från bebyggelse för att lämningar ska bevaras.

Temporär placering av gång- och cykelstråken söder om Säveån regleras i detaljplanen. Slutlig placering och utformning behandlas inom planarbetet för Gamlestadens fabriker. Förändringen har kommunicerats med berörd fastighetsägare.

Utöver för ovan angivna frågor har revideringar skett av plankartan och av övriga planhandlingar för att förtydliga planens intentioner, utifrån de synpunkter som lämnats i yttranden eller som framkommit på möten med berörda aktörer i planarbetet.

Revideringarna av plankartan, som redovisas sist i detta utlåtande, görs för att få en mer korrekt och tydlig planhandling. Revideringarna ändrar inte på något sätt detaljplanens intentioner eller innehåll, varför det inte erfordras någon ny utställning av detaljplanen.

Reviderad version 2013-11-26

Under hösten 2013 har planförslaget reviderats utifrån fastighetskontorets önskan att göra detaljplanen mer flexibel. Planförslaget är upprättat utan att genomförandefrågorna är fullt utklarade med markanvisade exploatörer. Genomförandeval avses att tecknas med exploatörerna efter att detaljplanen antas. Revideringarna ger flera möjligheter att genomföra planen. Kostnadsdrivande krav i detaljplanen har även mildrats.

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. Fastighetsnämndens beslut enligt fastighetskontorets förslag:

1. Förslaget till detaljplan för Gamlestads torg etapp 1 inom stadsdelen Gamlestaden och Bagaregården tillstyrks.
2. Detaljplanens genomförandebeskrivning godkänns.
3. Fastighetsnämnden godkänner att medel tas i anspråk för utbyggnad av kommunal-tekniska anläggningar, avseende de åtgärder som fastighetsnämnden ansvarar för, i enlighet med förslaget till detaljplan för Gamlestads torg etapp 1 och ger fastighetskontoret i uppdrag att beställa projektering och utbyggnad av trafiknämnden, park- och naturnämnden respektive nämnden för kretslopp och vatten.

Fastighetskontoret skriver:

Planens genomförande innebär stora utgifter för kommunen. Med anledning av den planerade knutpunkten för kollektivtrafik behöver omfattande trafikåtgärder vidtas på befintligt spårvägsnät samt nya lokalgator anläggas för angöring till bebyggelsen. Ett

nytt torg och en ny kaj vid Säveån ska iordningställas av kommunen. Finansiering av de kommunala åtagandena inom området sker via Västsvenska paketet, markförsäljning samt genom kommunala investeringsmedel.

475 mnkr finansieras genom Västsvenska paketet. Av de 475 mnkr ingår 305 mnkr i ”Blockavtal 1”, projekt 405. Totalt för etapp 1 och 2 finansieras 1 mdkr via Västsvenska paketet.

Fastighetsnämnden kommer att få inkomster i samband med markförsäljning. Fastighetsnämnden kommer även att få intäkter från tomträttsavgälder då resecentrum och hyresrätter kommer att upplåtas med tomträtt. Ca 25 % inom planområdet avses byggas med hyresrätter.

Fastighetsnämnden får utgifter till följd av detaljplanen för iordningställande av lokal-gata, del av torg, kaj, arkeologi, marksanering, ledningsflytt (va, dagvatten, el). Utgifterna för dessa åtgärder bedöms uppgå till cirka 130 mnkr. Beloppet avser utbyggnad inklusive projektering, byggledning samt erfarenhetsmässiga tillägg för diverse oförutsett.

Fastighetsnämnden får även initialt en kostnad för underjordiskt garage.

Fastighetsnämndens investeringar finns upptagna i den samordnade investeringsplanen, belastande projekt B 213. Utbyggnaden av de kommunal-tekniska anläggningarna ska påbörjas när detaljplanen har vunnit laga kraft.

För fastighetsnämnden bedöms kostnaderna överstiga inkomsterna med ca 30 mnkr i 2012 års prisnivå avseende etapp 1.

För trafiknämnden bedöms kostnaderna överstiga finansieringen av kommunaltekniska anläggningarna med ca 190 mnkr i 2012 års prisnivå avseende etapp 1.

Detta är den första detaljplanen av två för att utveckla området vid Gamlestads torg. Detaljplanerna syftar till att skapa en blandstad med citykaraktär innehållande bostäder och lokaler som ansluter till en av Göteborgs fem utpekade strategiska knutpunkter för kollektivtrafiken och region- och pendeltåg. Detaljplanen för etapp 2 kommer koppla samman Gamlestads befintliga bebyggelse- och gatustruktur med knutpunkten. En förutsättning för framtida stadsutveckling i Gamlestaden är att båda detaljplanerna, etapp 1 och 2, kan genomföras.

En tidig bedömning har gjorts av uppskattade inkomster och utgifter för etapp 2.

För fastighetsnämnden bedöms kostnaderna överstiga inkomsterna med ca 85 mnkr i 2012 års prisnivå avseende etapp 2.

För trafiknämnden bedöms kostnaderna överstiga finansieringen av kommunaltekniska anläggningarna med ca 180 mnkr i 2012 års prisnivå avseende etapp 2.

Fastighetskontoret anser att detaljplanen bör godkännas av kommunfullmäktige då det erfordras kommunala investeringsmedel för att kunna genomföra detaljplanen.

Fastighetskontoret anser att planförslaget för etapp 1 är bra utformat och tillstyrker detaljplanen. Fastighetskontoret återkom dock i juni månad 2013, vid godkännandet av detaljplanen (handlingar daterade 2013-06-20), med invändningar mot planförslaget då de ansåg att planens flexibilitet samt genomförbarhet måste förbättras.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar fastighetsnämndens-/fastighetskontorets inkomna synpunkter. Stadsbyggnadskontoret anser också att kommunfullmäktige bör anta detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret anser, liksom fastighetskontoret, att etapp 2 är en förutsättning för att åstadkomma önskad stadsutveckling i Gamlestaden, som kopplar samman Gamlestads befintliga bebyggelse- och gatustruktur med knutpunkten.

Med anledning av fastighetskontorets tillkommande synpunkter på planutformningen som förmedlades till stadsbyggnadskontoret inför planens godkännande (handlingar daterade 2013-06-20) har flera revideringar gjorts av planförslaget. Restriktion för efterföljande byggnation av allmän vägtunnel har utgått. Totalhöjden för kajhusen har höjts till +39,0. Möjligheter till placering av bostadskomplement i bottenvåningar har förbättrats. Krav på blandning med bostäder i kvarter A har tagits bort. Större del av bilparkeringen kan placeras i parkeringsplan i kvarter A, samtidigt som byggnaden kan byggas ut etappvis. Allmän cykelparkering måste inte längre placeras i källarplanet för resecentrum. Allmän cykelparkering tillåts även inom det triangelformade huset på kajen. Den mindre byggnaden för resecentrum behöver enbart uppföras i två plan. Kravet på fönsterarea i bottenvåning sänks.

2. Göteborg Energi AB (Fjärrvärme) påtalar att det för byggnaderna inom etapp 1 av detaljplanen kan erbjudas två varianter av inmatning av fjärrvärme. Det ena alternativet är att matningen sker från stamledningen i Waterloogatan, via en ledning som förläggs i form av styrd borrhning under Norge/Vänerbanan och spårvägen.

Det andra alternativet är matning från befintligt nät vid Gamlestadsvägen (invid byggnad B15 inom Gamlestadens fabrikers område) och att förläggning sker längs västra sidan av Gamlestadsvägen. Under Säveån sker sedan förläggningen genom styrd borrhning. Vilket alternativ som väljs får analyseras mer noggrant senare, då projektering av området påbörjas.

Kommentar: I Göteborg Energis kommande projekteringsarbete gällande förläggning av fjärrvärmeledningar är det viktigt att beakta de ombyggnadsåtgärder som ligger inom kommande detaljplaneetapper (Gamlestads torg etapp 2 samt Gamlestadens fabriker). Som exempel kan nämnas kommande omdragning av Gamlestadsvägen i samband med att befintlig trafikviadukt rivs och ersätts av en ny bro över Säveån.

3. Göteborg Energi Nät AB skriver:

I samband med det första samrådet har Göteborg Energi Nät AB lämnat en detaljerad redogörelse då ett mycket stort antal kablar idag passerar genom området.

Flera ledningsträffar har genomförts under året och det ses som nödvändigt p.g.a. områdets komplexitet att detta fortsätts med.

Planering och placering av inhysta transformatorstationer skall göras i samråd med Göteborg Energi Nät AB, likaså behov av tillfälliga stationslösningar för byggkraft.

Kommentar: Fastighetskontoret har ansvaret för genomförandet av detaljplanen och de har kontinuerliga träffar med berörda ledningsägare. För placering och utformning av transformatorstationer behöver det beaktas att elförsörjningen kan anses vara en samhällsviktig anläggning som ska säkras till nivån +13,9 (så att långvarigt avbrott i elförsörjningen inte kan uppstå).

4. Göteborg Energi AB (Energi Kyla) upplyser om att de kan leverera fjärrkyla till planerad bebyggelse om intresse finns.

Kommentar: Upplysningen vidarebefordras till exploatörerna som får ta vidare kontakt med Göteborg Energi om intresse finns.

5. Göteborg Energi AB GothNet påpekar att det finns befintliga optokablar och rör inom, och i närheten av, planområdet. Annars har de inget att erinra.

Kommentar: Fastighetskontoret tar med sig synpunkten från Göteborg Energi GothNet, för genomförandet av detaljplanen.

6. Göteborgs Hamn AB förutsätter att exploatering i närheten av kommunikationsstråk till och från Göteborgs hamn inte hindrar/försvårar en utveckling av godstransporter till och från hamnen på såväl kort som lång sikt. Det är därför viktigt att staden, Trafikverket och länsstyrelsen är överens om vilka säkerhetsavstånd som ska gälla från järnvägsområdet till verksamheter och bostäder med avseende på risker, buller och vibrationer. Om kommunikationsstråkens utveckling hindras/försvåras kommer det att innebära problem för godstransporterna till och från Göteborgs hamn, vilket kan äventyra hamnens möjligheter till utveckling.

I övrigt har Göteborgs Hamn AB inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagen exploatering inom aktuellt detaljplaneområde inte hindrar eller försvårar en utveckling av godstransporter till och från Göteborgs hamn.

7. Kretslopp och vatten framför:

Avfall

Avfallsfrågorna har behandlats i samrådsfasen men kretslopp och vatten vill ändå betona vikten av en välplanerad avfallshantering. En hållbar avfallshantering för såväl bostäder som verksamheter bygger på att sortering kan ske i flera fraktioner. Avfallsutrymmena måste då vara dimensionerade så att alla fraktioner ryms. Det ska vara enkelt för dem som både lämnar och hämtar avfallet. En lösning baserad på sopsug måste kompletteras med system för övriga återvinnings- och återanvändningsbara fraktioner. Råd och riktlinjer till exploatörerna finns i skriften "Gör rum för miljön". Kretslopp och vatten deltar gärna i kommande diskussioner med exploatörerna för att få till en välfungerande avfallshantering. Det är bra att det planeras för flera återvinningsplatser i området i kommande etapp 2. Kretslopp och vatten deltar gärna i tidigt skede för att placeringen av dessa ska bli så bra som möjligt.

Påverkan på befintliga ledningar

Genomförandet av detaljplanen medför att samtliga VA-ledningar inom planområdet behöver flyttas, totalt en sträcka på ca 300 m. Dessutom behöver ytterligare utbyggnad av nytt lokalt ledningsnät genomföras på en sträcka av ca 320 m. Planerad spårväg och GC-väg inom område T2 i sydvästra delen av planen berör befintlig spillvattenledning med dimension 1600 mm. När ny spår- och järnväg byggs utförs pålning vilket dels kan innebära att spillvattenledningen drabbas av ojämna sättningar och dels försvårar det möjligheten att hitta ett nytt ledningssläge vid en eventuell framtida omläggning. Trafikverket har med anledning av detta sparat ett utrymme som ej pålas under järnvägen. Detta utrymme utökas enligt planförslaget till att gälla även under spårväg och säkras med u-område vilket är bra. Eventuellt kan stödpålning av befintlig spillvattenledning behöva göras för att motverka ojämna sättningar. Detta måste dock utredas vidare i projekteringsskede. Möjligheten till omläggning av spillvattenledningen längs ny spårväg föreslås enligt detaljplan säkras med ett u-område vilket är bra. Norr om Sæveån föreslås enligt detaljplan befintliga avloppsledningar inom område T2 säkras med u-område vilket är bra. Ytterligare ett u-område bör skapas för den dricksvattenledning som har förlagts inom område T2 i den tidigare gångpassagen under spårområdet norr om Sæveån.

Ledningsutbyggnad

För att möjliggöra allmänna vatten- och avloppsanslutningar till nya kvarter genomför kretslopp och vatten även utbyggnad av nya vatten- och avloppsledningar. Nytt ledningsnät förläggs i första hand till planerade lokalgator. Enligt detaljplaneförslaget får dock allmän plats i vissa fall underbyggas vilket innebär att nytt ledningsnät delvis måste förläggas utanför planområdet. Det kommer också bli nödvändigt med utbyggnad av ledningsnät i etapper för att kunna möta den etappvisa utbyggnaden av området.

Första etappen (denna detaljplan) av ledningsutbyggnaden innehåller ca 270 m VA-ledningar och andra etappen innebär utbyggnad av ca 350 m VA-ledningar samt en pumpstation för dagvatten. Dagvattenpumpstationen kommer troligen placeras utanför planområdet i Slakthusgatan. Det är viktigt att detaljplanen utformas så att utbyggnad av VA-ledningar kan genomföras enligt den VA-plan som kretslopp och vatten bilagt till sitt yttrande.

Dricksvatten

Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +60 m. I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren. Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten skall utformas så att det medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A2; VAV publikation P 83.

Spillvatten

Avloppsnätet inom kvartersmark skall utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten.

Dagvatten

En dagvattenutredning har gjorts för det aktuella området vars slutsatser bör följas. Dagvattenutredningens slutsatser bör därför tydligare arbetas in i detaljplanen och avstämning göras mot den förprojektering av VA-ledningar som kretslopp och vatten låtit göra. Bland annat föreslår dagvattenutredningen magasin samt dagvattenledningar på mark som inte är tillgänglig av olika skäl. Materialval för utvändiga ytor skall väljas med omsorg om miljön. Till exempel skall oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Klimatanpassning

Plankartan innehåller bestämmelser om att lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall skall tillåtas, skall vara +0,3 m över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem, dock lägst +12,90. Denna bestämmelse är viktig och ska kvarstå.

Trädplantering

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på 4 m mellan trädets rothals och ytterkant ledning skall hållas. Avsteg från grundregeln kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från kretslopp och vatten som då kan komma att ställa krav på att skyddsåtgärder, exempelvis rotpärrar skall utföras. Vid avsteg från grundregeln skall avtal tecknas som anger att kretslopp och vatten ej svarar för eventuella skador på träd eller ledningar, till exempel vid rotinträngning eller schaktarbeten.

Ekonomi

Översiktlig beräkning av kostnader för VA-arbeten har gjorts i samband med förprojektering av nytt VA-ledningsnät. Den totala kostnaden för flytt av VA-ledningar samt utbyggnad av nytt lokalt ledningsnät bedöms bli ca 7 Mkr. Kretslopp och vattennämnden kommer att bekosta utbyggnad av nya VA-ledningar till de nya bebyggelseområdena vilket bedöms uppgå till ca 4 Mkr. Flytt av VA-ledningar bekostas delvis av exploatör och delvis av Trafikverket genom Västsvenska paketet, VP. Kostnadsfördelning mellan exploatör och VP måste studeras ytterligare. Kostnad för flytt av VA-ledningar bedöms bli ca 3 Mkr. Fördelning av kostnader för flytt av VA-ledningar respektive utbyggnad av lokalt VA-ledningsnät bör regleras i avtal mellan kretslopp och vatten och exploatörer. Anläggningsavgifterna för vatten och avlopp har beräknats till 3 Mkr enligt VA-taxa för år 2013. Mervärdesskatt tillkommer. Kostnadstäckning för VA-kollektivet vid genomförande av detaljplanen blir enligt ovan 75 %.

Kommentar: Avfallshanteringen är en genomförandefråga som exploatörerna i området får hantera i samråd med kretslopp och vatten. Planen möjliggör både avfallshantering med sopsug och med traditionell sophämtning.

Plankartan kompletteras med u-område som korsar spårvägen enligt synpunkten från kretslopp och vatten. Läget för ledningar behöver samordnas med planerad uppfart från cykelgarage, utformningsbestämmelse n₄.

Utifrån den information som stadsbyggnadskontoret fått ska detaljplanens utformning inte hindra utbyggnad av VA-ledningar enligt framtagna VA-plan. Dagvattenutredning behöver arbetas in i den förprojektering av VA-ledningar som är gjord. Viss justering av föreslagna lägen för magasin och dagvattenledningar kan behövas. Utredningens slutsatser ska dock följas för projektets genomförande, vilket förtydligas i planhandlingarna.

Det finns ingen bestämmelse om lägsta höjd på färdigt golv för att anslutning med självfall ska tillåtas, däremot finns det en upplysning på plankartan om detta. Frågan bevakas och hanteras vid bygglov. Upplysningen kompletteras med att lägsta tillåtna nivå dock är +12,9.

Övriga framförda synpunkter som rör genomförande- och finansieringsfrågor hanterar fastighetskontoret i dialog med kretslopp och vatten. Vissa framförda synpunkter avser även projekteringsanvisningar.

8. Park- och naturnämnden

Park- och naturförvaltningen har med delegation från park- och naturnämnden beslutat att översända förvaltningens tjänsteutlåtande till byggnadsnämnden.

Ekonomiska konsekvenser

Planförslaget för etapp 1 innebär investerings- och driftkostnader för trädplanteringar och ökade driftkostnader för den mark (allmän plats kaj), som överförs till park- och naturnämnden.

Planen innebär att park- och naturnämnden får ytterligare ytor att förvalta. I denna första etapp utgörs allmänna platser av kaj och torgytor. Förvaltningen får förvaltaransvar för kajytorna närmast Säveån. I planen regleras vattenrummet med beteckningen KAJ och n₂ vilket innebär att kajen ska planteras med träd enligt domslut i tillståndsprövningen.

Planförslagets påverkan på befintliga värden

Säveån med sina stränder ingår i Natura 2000-område. Allt byggande där måste granskas av länsstyrelsen. För denna del av planen har ställningstagandet varit att låta stadsmiljön överbygga ån med en på- och utbyggnad av befintlig stödmur, som finns längs strandlinjen. Stränderna längs Säveån, som även kommer att behandlas i etapp 2, ska vara en resurs för allmänheten. Park-/naturstråket kommer senare att via SKF, Nya Kulan och Bellevue kopplas till Kvibergsområdet. Gång- och cykelförbindelser har varit i fokus under arbetet med planen och därför kommer dessa att bli bättre än idag.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Plantering av träd vid kajen behöver studeras i samråd med stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret, så att trädval och placeringar uppfyller domslut, men även ger goda förutsättningar för allmänhetens vistelse i kajmiljön och för genomförandet och användningen av byggnaderna.

9. Miljö- och klimatinämnden har gett i uppdrag åt miljöförvaltningen att inkomma med yttrande gällande rubricerad detaljplan.

Miljöförvaltningen tillstyrker planförslaget under förutsättning att deras synpunkter beaktas. Miljö- och klimatinämnden yttrade sig positivt rörande planen i samrådsskedet. Förvaltningen tycker fortsatt att det är positivt att utveckla bebyggelsen kring denna strategiska knutpunkt och att man genom denna och kommande planer för området har

som mål att binda samman olika delar av staden. Sedan samrådet har planarbetet delats upp i två deletapper där den första, som nu är på remiss, omfattar området väster om nuvarande placering av Gamlestadsvägen med kajområdet, resecentrum och nytt torg med omgivande bebyggelse. Deletapp två omfattar huvuddelen av omläggningen av infrastrukturen och en större del av nybyggnationen. Detta ändrar förutsättningarna för deras yttrande något eftersom de nu utgår från att etapp 1 ska kunna byggas utan etapp 2.

Sammanfattande synpunkter

Många av synpunkterna från samrådsskedet har klarlagts eller arbetats in i planförslaget på ett bra sätt. Miljöförvaltningen anser dock att byggnadsnämnden bör beakta följande synpunkter inför fortsättningen:

- Det är viktigt att inför etapp 2 analysera hur miljö kvalitetsnormen och det lokala miljömålet för partiklar ska kunna klaras. Valet att hantera åtgärderna i etapp 2 innebär att eventuella åtgärder troligen är begränsade till olika former av åtgärder i den lokala trafikmiljön.
- En strategi för hur bullernivåerna i hela området (etapp 1 och 2) gatumiljö kan minimeras ska tas fram. Detta bör ske innan byggnation av etapp 1 och det bör i det nu aktuella planförslaget säkerställas att åtgärder på byggnader som fasadåtgärder och gröna tak är möjliga att genomföra.
- Åtgärder för att minimera bullernivåerna på gårdssidan i kajområdet ska utredas närmare för att klargöra om nivåerna kan sänkas så att planbestämmelsen rörande buller kan göras mer i enlighet med riktlinjerna i Boverkets Allmänna råd.
- Möjligheten att även i bygglovsskedet kräva inomhusnivåer enligt ljudklass B, såsom planbestämmelsen kräver, ska utredas innan planen slutligen antas. Om endast ljudklass C kan säkerställas bör det få genomslag i den fortsatta bedömningen av framför allt husen på kajområdet och vilka åtgärder som anses rimliga både för husen i sig och i den nya infrastrukturen.
- Planbeskrivningen ska kompletteras med en beskrivning av hur detaljplanen förhåller sig till och påverkar möjligheten att nå stadens miljö kvalitetsmål.

Luftföroreningar

Som en följd av uppdelningen i två deletapper har byggnadsnämnden valt att skjuta frågan om åtgärder i trafikmiljön som syftar till att sänka framtida partikelhalter, till etapp 2. Detta tycker de är rimligt eftersom det är först när man sluter gaturummet som problemen med just partiklar bedöms uppkomma. En luftutredning har också gjorts för etapp 1 som visar att miljö kvalitetsnormerna för både NO₂ och PM₁₀ kommer att klaras.

Det är dock viktigt att man inför etapp 2 analyserar hur miljö kvalitetsnormen och det lokala miljömålet för partiklar ska kunna klaras. I samband med etapp 2 kommer gaturummen längs Artillerigatan och Gamlestadsvägen att slutas. Enligt utförda luftutredningar riskerar då miljö kvalitetsnormen och det lokala miljö kvalitetsmålet för partiklar att överskridas. Att skjuta på åtgärderna till etapp 2 innebär att en möjlig åtgärd i form av reglering av byggnadernas höjd inte är aktuell. Detta är dock förståeligt ur ett stadsutvecklingsperspektiv. De vill poängtera att eventuella åtgärder för att minska partikelhalterna som en följd av detta troligen är begränsade till åtgärder i trafikmiljön.

Trafikbuller generellt

I samrådsskedet framförde nämnden synpunkter rörande framför allt:

- att åtgärder inriktade mot att begränsa bullret från källan saknades, bl.a. föreslogs att tung trafik kunde förbjudas nattetid.
- att det var motiverat att komplettera enskilda uteplatser med gemensam bullerskyddad uteplats.

- att planbestämmelserna inte var tillräckliga för att säkerställa en tillräckligt god ljudmiljö för bostäderna, bland annat saknades krav på genomgående lägenheter.
- att fortsatt samråd krävdes inför utställningsskedet för att lösa dessa frågor.

Sedan samrådsyttrandet har ytterligare en bullerutredning genomförts som resulterat i nuvarande hantering av bullerfrågan som är något annorlunda än den som var i samråds-skedet.

Miljöförvaltningen anser, som tidigare, att avsteg enligt kommunens bullerpolicy såväl som Boverkets Allmänna råd är motiverad. Områdets strategiska läge kring en viktig knutpunkt och ambitionerna att binda samman staden gör att bullerfrågan kan komma att behöva särbehandlas i detta enskilda fall. De anser dock att man bör vara försiktig med att, som i planhandlingen, säga att man kan skapa bostäder med mycket god ljudkvalitet. Vi håller med om att man kan skapa bostäder med mycket låga ljudnivåer inomhus (med stängt fönster) och i flera fall goda ljudmiljöer i direkt anslutning till bostaden vilket i sig är mycket positivt. Ljudmiljön i området i stort kommer dock att vara mycket präglad av och i stora delar dominerad av ljudet från trafiken genom och i anslutning till området. Man har dessutom en ljudsituation där tre olika typer av källor påverkar området. I det fortsatta arbetet med etapp 2 kommer mycket fokus att behöva läggas på att skapa goda ljudmiljöer utomhus för grönområden och områdets förskola.

De upplever att stadsbyggnadskontoret generellt arbetat med planen på ett bra sätt för att försöka nå riktlinjerna i Boverkets Allmänna råd och även kommunens bullerpolicy. Positivt är bland annat att genomgående lägenheter säkerställs och att bullernivåerna på gårdar regleras. De har dock vissa synpunkter, framför allt rörande hanteringen av käll-åtgärder och bullernivåer på den bullerskyddade sidan.

Åtgärder vid källan

De upplever att tidigare synpunkt rörande åtgärder vid källan inte uppfylls. Visserligen konstateras att åtgärder vid källan inte har effekt på "bullerregnet" och att åtgärder i det nya trafiksystemet ska studeras i planarbetet för etapp 2. Traditionella källåtgärder i gatumiljöer är kopplade till just fordonen eller gatan i sig. Exempel på sådana som skulle kunna vara aktuella i detta område är tystare vägbeläggning, lägre hastigheter, skärmar på väg- och järnvägsbroar eller förbud mot tung trafik nattetid. Det finns dock idag en helt annan verktygslåda för åtgärder i trafikmiljön än vad som var fallet för bara några år sedan. Innovativa lösningar och kombinationer av åtgärder i gatumiljön har visat sig kunna sänka den totala bullernivån drastiskt. Exempel på alternativa lösningar som skulle kunna förbättra ljudmiljön både i gatumiljön och omgivande områden är:

Växtkassetter på fasader/perforerade fasader: Genom sin bullerabsorberande förmåga kan dessa hindra den reflektion av buller mellan fasader som annars är fallet.

Låga skrämsorber: Låga skärmar (under 1 m) som har både skärmande och absorberande effekt. Kan utföras bevuxna eller på annat sätt.

Gröna tak: Har en dämpande effekt på det buller som tar sig in på innergårdar. Effekten är olika beroende på takutformning.

Dessa åtgärder är alltså även kopplade till byggnaderna i sig och inte bara till infrastrukturen. Åtgärder på källan eller i gatumiljön har inte enbart effekt i det exponerade gaturummet utan också för området i stort. Ett modernt angreppssätt på bullerproblematiken i området bör tas genom att ta fram en strategi för hur bullernivåerna i och omkring områdets gatumiljöer kan minimeras. Denna är inte direkt beroende av nuvarande plan men bör tas fram innan byggnation av etapp 1 och det bör i den nu aktuella planförslaget säkerställas att fasadåtgärder enligt ovan är möjliga att genomföra.

Bostäder

Boverkets Allmänna råd anger att bostäder i centrala lägen kan tillåtas vid nivåer upp mot och över 65 dBA ekvivalentnivå under förutsättning att hälften av bostadsrummen är vända mot en tyst (45 dBA) eller ljuddämpad (50 dBA) sida. Nivåer upp mot 55 dBA kan dock tillåtas där det inte är tekniskt möjligt att klara 50 dBA utmed samtliga våningsplan, normalt för lägenheter på övre våningsplanen. 50 dBA bör dock alltid uppfyllas för flertalet lägenheter och vid uteplatser och gårdsytor. Vid nivåer över 65 dBA anges dessutom att byggnaderna inklusive vistelseytor, entréer och bostadsrum konsekvent ska orienteras mot den tysta eller ljuddämpade sidan.

Kvarter C- Kajområdet

Planbestämmelsen för denna bebyggelse lyder: *"Om 55 dBA överskrids vid fasad skall lägenheterna utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje bostadslägenhet får högst 55 dBA ekvivalent trafikbullernivå utanför minst ett fönster, 50 dBA skall eftersträvas"*.

Denna bestämmelse stämmer alltså inte med allmänna rådets riktlinjer om att flertalet lägenheter ska ha nivåer under 50 dBA på den bullerskyddade sidan. Snarare tillåts att flertalet lägenheter i detta område har nivåer upp mot 55 dBA på den bullerskyddade sidan. Bakgrunden till detta är som de förstår det att gårdarna inte kan göras slutna och att bakgrundsnivåerna i området är höga. Mot norr kommer visserligen byggnadshöga skärmar att uppföras men öppningen mot Säveån gör att nivåerna på gårdssidan blir högre än för övriga kvarter i området. Av platsskäl är det alltså inte möjligt med slutna innergårdar i detta läge och bakgrundsnivåerna från omkringliggande infrastruktur är i princip omöjlig att åtgärda invid den nya bebyggelsen.

Vi förstår motivet till att ändå tillåta bostäder men saknar en närmare diskussion kring möjliga tekniska åtgärder för att så långt som möjligt minimera nivåerna på gårdssidan för dessa hus. En del i problematiken för just dessa fastigheter är, som de förstår det, att buller från bron/broarna över Säveån "tar sig in" på gården. De anser att kompletterande åtgärder för gårdssidan av dessa fastigheter kanske kan vara möjliga vilket bör utredas närmare. Möjliga lösningar kan vara absorberande fasader (exempelvis växtkassetter), uppbrutna fasader, bullerskärmar på bron/broarna över Säveån osv. I sista hand kan tekniska speciallösningar när det gäller själva fasadutformningen i form av burspråk eller liknande utgöra ett alternativ för att få relativ tysthet utanför enstaka fönster. Syftet med detta skulle vara att utreda om nivåerna kan fås ner så pass att bestämmelsen kunde omformuleras till att istället kräva att hälften av boningsrummen ska vara vända mot sida med högst 50 dBA ekvivalentnivå. Detta kan också vara viktigt eftersom etapp 2 innebär att Gamlestadsvägen flyttas närmare dessa fastigheter efter det att inflyttning i husen på kajområdet skett, vilket riskerar att påverka den upplevda störningen för de boende. Om sådana åtgärder inte ger någon effekt eller inte anses tekniskt möjliga kan något högre nivåer komma att behöva accepteras.

Att formulera en bestämmelse utifrån enbart bullernivå utanför fönster känns inte relevant då en sådan i princip inte innebär att rummet i sig är vänt mot den ljuddämpade sidan. De anser därför att den formuleringen bör ändras till att vara mer i enlighet med de allmänna rådets riktlinjer och åtminstone ange att hälften av bostadsrummen ska vara orienterade mot den bullerskyddade sidan. Helst ser vi dock att man, åtminstone för mindre lägenheter, formulerar det i enlighet med intentionerna i kommunens egna riktlinjer och anger att sovrummen ska vara orienterade mot tysta sidan.

Kvarter A och B - torgområdet

För dessa kvarter anges planbestämmelsen: *"Om 55 dBA överskrids vid fasad skall lägenheterna utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje bostadslägenhet*

får högst 50 dBA ekvivalent trafikbullernivå utanför minst ett fönster, för ca 25% av lägenheterna accepteras högst 55 dBA".

Här är formuleringen i sig mer överensstämmande med de allmänna råden men även här bör formuleringen som handlar om nivåer vid fönster ändras. Det bör också förtydligas att avstegen kan accepteras i huvudsak på de övre våningsplanen eller i hörnlägenheter.

Bullernivåer på gårdar

Planen anger att ekvivalentnivån inte får överstiga 50 dBA på mer än 50 % av gårdsytan för varje kvarter. Denna bestämmelse är mycket bra och det är positivt att det läggs vikt vid att få till en så bra ljudmiljö i anslutning till bostaden som möjligt eftersom dessa miljöer är en viktig del i de boendes vardagsrekreation.

Bullernivåer inomhus

Planen anger att trafikbullernivån inomhus i bostadsrum inte får överstiga 26 dBA ekvivalent och 41 dBA maxnivå. Även denna bestämmelse ser de positivt på eftersom den innebär att man säkerställer låga bullernivåer inomhus, åtminstone med stängda fönster. Låga inomhusnivåer är extra viktigt i områden där, som i detta fall, den generella utomhusnivån är hög. Tillsammans med bestämmelsen om nivån på gårdar är detta grunden för att skapa goda miljöer för rekreation i och i direkt anslutning till bostaden.

Miljöförvaltningen har dock tidigare fått uppfattningen från stadsbyggnadskontoret att sådana krav eventuellt inte anses kunna ställas i den slutliga bygglovshandlingen. De tycker därför att stadsbyggnadskontoret ska utreda denna fråga och vilka krav som slutligen kommer att kunna ställas i bygglovet, innan planen fastställs. Detta är mycket viktigt eftersom just inomhusnivåerna har getts en mycket hög vikt vid bedömningen av området. Exempelvis är det en mycket viktig del i att lägenheterna, framför allt de på kajområdet, får en så kallad "mycket god ljudkvalitet" enligt den ljudpoängsbedömning som hänvisas till. Ljudklass B ger där 6 pluspoäng medan BBR:s grundkrav (ljudklass C) endast ger 0 poäng per lägenhet. Om endast ljudklass C kan säkerställas bör det få genomslag i den fortsatta bedömningen av dessa hus och framför allt vilka åtgärder som anses rimliga både för husen i sig och i den nya infrastrukturen.

Industribuller

Tidigare framförd synpunkt är uppfylld i och med att man i bullerutredningen konstaterar att industribullerriktnivåerna kommer att klaras.

Vibrationer

Tidigare framförd synpunkt är uppfylld. En planbestämmelse har införts som anger att grundläggning och konstruktion ska utföras så att vibrationsnivån i bostadsrum inte kommer överskrida 0,3 mm/s.

Påverkan på Säveån

Tidigare framförd synpunkt är uppfylld. När det gäller påverkan på Säveån utgår de ifrån att det hanteras i enlighet med det tillstånd som erhållits från mark- och miljödomstolen.

Dessutom anges som planbestämmelse att dagvattenhanteringen inom området ska ske på sådant sätt att Säveån inte påverkas negativt och att avledning från parkerings- och trafikytor inte får ske utan föregående rening, vilket är positivt.

Avstämning mot Göteborgs lokala miljökvalitetsmål

Miljöförvaltningen tycker att planbeskrivningen ska kompletteras med en beskrivning av hur detaljplanen förhåller sig till och påverkar möjligheten att nå stadens miljökvalitetsmål. En bedömning av hur planer och projekt förhåller sig till de lokala miljömålen är ett viktigt instrument i stadens arbete för en långsiktig hållbarhet. En

sådan bedömning underlättar också framtida uppföljningar av miljömålen i planarbetet och är alltså lika viktigt oavsett om planen kan anses ha positiva eller negativa effekter på uppfyllandet av miljömålen.

Kommentar: Utifrån målsättningen i kommunens översiktsplan och i enlighet med den fördjupade översiktsplanen planerar stadsbyggnadskontoret för ny bebyggelse i flera delar av Gamlestaden. När bebyggelsen sluter gaturummen kring de större gatorna med mycket trafik kan överskridanden av miljökvalitetsnormer för partiklar uppkomma i gatumiljön om inte åtgärder vidtas i trafikmiljön. Stadsbyggnadskontoret menar att detta faktum inte ändrar planeringen för ny bebyggelse i Gamlestaden. Behov av åtgärder har analyserats i tidigare planeringsskeden och redovisades i samrådet.

Trafikbullret har för denna detaljplan studerats både med en utbyggnad av etapp 1 och etapp 2. Planbestämmelser kompletteras som tydliggör att den bebyggelse som uppförs ska beakta planerad framtida gatuutbyggnad. Det tydliggörs även i bestämmelsen att det bullerregn som påverkar området från trafikleder och järnvägar på längre avstånd från planområdet ska beaktas. Åtgärder vid källan är inte beaktat för planeringen av etapp 1, men kan bli aktuellt vid utbyggnaden av det nya huvudgatusystemet i etapp 2.

Stadsbyggnadskontoret menar att starka skäl finns för att bygga bostäder på kajen, även om det för dessa bostäder inte blir en sluten kvartersbebyggelse och inte heller en riktig ljudskyddad sida. Goda boendekvaliteter finns i söderläget mot Säveån. Med anledning av inkomna yttranden har stadsbyggnadskontoret valt att omformulera planbestämmelse så att den ska vara mer i lydelse med vad Boverket anger som den princip för intresseavvägning som de anser bör gälla. Planbestämmelsen innebär att man antingen åtgärdar den ”störda sidan” så att 55 dBA erhålls vid samtliga boningsrum alternativt att en ljudskyddad sida finns med högst 50 dBA för hälften av boningsrummen, undantaget 25 % som får ha högst 55 dBA. Detaljplanen får därmed samma reglering av trafikbullret för hela planområdet, vilket då även ska klaras för kajhusen. Utifrån en samlad bedömning av ljudmiljön i området och de specifika förutsättningarna för bebyggelsen på kajen är kontorets uppfattning att bostäder med goda boendekvaliteter kan tillskapas vid ån och att PBL:s krav på en god ljudmiljö kan säkerställas med planens utformning.

Beskrivningen att bostäder med en mycket god ljudkvalitet kan åstadkommas är utifrån den bedömning med ljudkvalitetspoäng som gjorts för att värdera bullret i området ur fler aspekter, så som miljöförvaltningen förordar. Bedömning med ljudkvalitetspoäng är en vedertagen metod, som verifierar stadsbyggnadskontorets bedömning att PBL:s krav på en god ljudmiljö erhålls för boende i området och för samtliga lägenheter.

Inför planens antagande har beräkningar gjorts om med ljudkvalitetsindex (uppdaterad beräkningsmetod) där resultaten för de enskilda kvarteren redovisas kompletterat med alternativ åtgärdsmetod att klara 55 dBA vid samtliga boningsrum.

Förutsättningen för denna bedömning, så som miljöförvaltningen också noterar, är att kraven på trafikbullernivåer inomhus skärps i förhållande till det normala kravet i BBR. Stadsbyggnadskontoret har som generell uppfattning att kraven i BBR inte ska skärpas, men det utesluter inte att bullernivåer inomhus får regleras i en detaljplan om det finns motiv till att skärpa kravet. Stadsbyggnadskontoret menar att det för byggnation inom planområdet finns så starka skäl till en reglering att den är motiverad. Ljudnivå inomhus har en stor betydelse för den upplevda störningen och för boende i planområdet säkerställer det en god ljudmiljö i enlighet med PBL:s krav. Stadsbyggnadskontoret kommer i bygglov ställa krav på inomhusnivåer motsvarande ljudklass B avseende trafikbullret. Detaljplanen har även reglering av vibrationsnivåer för att ytterligare säkerställa en låg störningsnivå inomhus.

Med anledning av bl.a. miljöförvaltningens yttrande har möjligheten att klara 50 dBA på ljudskyddad sida för kajbebyggelsen åter studerats. Med balkonglösning på skyddad sida där absorberer monteras i tak och där räcken är täta eller balkongsidor är ljudtäta möjliggörs att 50 dBA kan klaras vid fasader och uteplatser som balkongerna skyddar. Stadsbyggnadskontoret menar dock att detta är en för kraftig begränsning av planens genomförbarhet, som även riskerar lägenhets- och byggnadsutformningar som kan bli sämre ur andra boendekvaliteter. Planen redovisar därför även en byggnadsutformning som klarar 55 dBA vid samtliga boningsrum efter åtgärd. Denna åtgärd redovisas även som möjlig för de slutna kvarteren.

Detaljplaner får inte reglera placeringen av enskilda rum i en lägenhet, därav föreslagen bestämmelse med krav på ljudnivåer utanför vissa fönster. Bestämmelsens formulering med ljudkravet vid minst ett fönster motiveras av att lägenheterna ska få planlösningar, där placering av rum för goda boendekvaliteter inte hindras av att ha en fasad mot störd sida eller ett fönster mot störd sida, så länge ljudkravet klaras utanför minst ett fönster.

Planen visar med framtagna typlägenheter att det är möjligt att åstadkomma bostäder med en ljudskyddad sida som även uppfyller stadens policy om att sovrum ska vändas mot denna sida. Detta kan dock inte regleras i en detaljplan och genomförbarheten av planen förutsätter att flera byggnadsutformningar är möjliga. Planen medger därmed även en sammanbyggd kropp för kajbebyggelsen utan den i typlägenheten redovisade gården mellan byggnadskropparna. Med anledning av detta har bullerstörningen för en sammanbyggd kropp nu kompletterats bullerutredningen. Övriga möjliga åtgärder som miljöförvaltningen nämner kan studeras vid byggnadsprojekteringen. Bullerhanteringen är en del av bygglovsprövningen, där även miljöförvaltningen som sakkunniga deltar.

För lägenheter i de slutna kvarteren kan det för översta våningen vara svårt att dämpa trafikens bakgrundsbuller så att 50 dBA klaras på ljudskyddad sida. Översta våningens lägenheter utgör upp till 20 % av antalet bostäder i kvarteren. Med beaktande av att det även för hörnlägenheter kan vara svårt att klara 50 dBA medger bestämmelsen sedan tidigare att 50 dBA får överskridas för 25 % av bostäderna. Detta undantag från kravet på 50 dBA krävs också för att kajbebyggelsen ska bli möjlig att uppföra med föreslagen bestämmelse som då gäller för hela planområdet. Stadsbyggnadskontoret menar att 75 % av bostäderna i varje byggnad är att betrakta som flertalet. Som ytterligare kompensationsåtgärd finns dessutom krav på låga ljud- och vibrationsnivåer inomhus enligt ovan.

Planbestämmelse om högsta ljudnivå vid enskild eller gemensam uteplats i anslutning till bostaden på 55 dBA (ekv) och 70 dBA (max) ersätter tidigare reglering av ljudnivå på gård. I den mån gårdar finns tydliggör upplysning på plankartan att de ska tillgodose ett gott lokalklimat och en god ljudmiljö. Reglering av ljudnivå på uteplatser anses dock bättre då det finns osäkerhet om bostadskvarter kommer att ha gårdar och då ljudkrav på 50 dBA kan motverka tillkomsten av gårdar för t.ex. kajbebyggelsen.

Växtkassetter på fasader eller perforerade fasader är intressant som åtgärd för att dämpa ljudmiljön i de hårt trafikerade gaturummen, som Gamlestadsvägen och Artillerigatan. Stadsbyggnadskontoret är positiva till en fortsatt dialog om detta i genomförandet av planerna, liksom av åtgärder i gatumiljön när etapp 2 genomförs. Krav på fasad- och takmaterial anses dock inte vara motiverat att reglera i planen. Gjorda bullerstudier för detaljplanens utformning kan inte heller ta hänsyn till ev. kompletterande åtgärder på fasader eller i den framtida gatumiljön, då prövningen av planens genomförbarhet och bostädernas lämplighet inte kan förutsätta åtgärder som inte är reglerade i detaljplanen.

Stadsbyggnadskontoret har initierat ett arbete där manualer tas fram för värdering av detaljplaners effekter på stadens miljökvalitetsmål. Rutiner för denna värdering liksom mallar för beskrivningar i planhandlingar tas fram. I detaljplanen för Gamlestads torg etapp 1 hinner dock inte miljöförvaltningens önskade beskrivning att arbetas in.

10. Kulturförvaltningens synpunkter:

Kulturförvaltningen vidhåller tidigare synpunkter och vill särskilt understryka olämpligheten av den höga exploateringen på åbrinken som förvaltningen menar kommer att hindra området Gamlestadens fabriker från att träda fram samtidigt som det kraftigt begränsar tillgängligheten till vattnet.

Avseende arkeologin har ny kunskap inkommit i ärendet. Arkeologiska undersökningar från 2011 och framåt har visat att fornlämningen inom aktuellt planområde till delar är mycket välbevarad. Undersökningarna påvisade exempelvis lämningar efter stensatta gator och husgrunder från Nya Lödöse. Detta är ny kunskap som påverkar förvaltningens syn på planförslaget. Nuvarande detaljplan riskerar att helt sudda ut lämningarna. Det är av största vikt att stora delar av detaljplaneområdet anpassas så att fornlämning kan ligga kvar. Lämningarna öster om Gamlestadsvägen uppvisar en mycket sämre bevarandegrad vilket ytterligare understyrker vikten av bevarande i detta område. Det aktuella detaljplaneområdet är således den bäst bevarade delen av Göteborgs föregångare Nya Lödöse.

Länsstyrelsen har redan fattat beslut om borttagande av fornlämning i delar av planområdet. Detta begränsar möjligheten för ett bevarande på en yta som blir en naturlig del i stadsstrukturen. I området norr om det framtida östvästliga spårvagnsspåret och väster om Gamlestadsvägen finns en sammanhängande yta med välbevarade lämningar. Detta område bör inte bebyggas alls utan till exempel iordningställas som park eller bebyggas med konstruktioner så att fornlämningen i stort kan ligga kvar. Vid större konstruktioner kan ett glesare system av pålar göra att fornlämningen påverkas i en mindre grad.

På andra ställen i planområdet där exploatering ändå sker kan delar av lämningen lämnas kvar och infogas i den nya stadsbilden. Det är dock svårt att veta vilka lämningar som passar för detta före arkeologisk undersökning och dokumentation har skett. En sådan intention bör ges utrymme i detaljplanen. Som den nuvarande detaljplanen är utformad kan dock torget och trafikcentrum lämpa sig väl för en sådan anpassning. Det bör utredas hur detta skall genomföras.

Miljökonsekvensbeskrivningen uppvisar stora brister vad gäller de kulturhistoriska värdena och tar inte på ett rimligt sätt upp de konsekvenser som planförslaget får för de befintliga lämningarna.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret bedömer att de fyra föreslagna byggrätterna längs med Säreån inte begränsar tillgängligheten till vattenrummet, då det mellan samtliga byggrätter finns allmän platsmark. Förutom en god nåbarhet till kajen så säkerställs även gensikten mot Gamlestadens fabriker. Avseende höjden på tillkommande bebyggelse längs med ån så justeras planen till att reglera en högsta totalhöjd. Denna totalhöjd samspekar med den befintliga nockhöjden på byggnad B15 inom Gamlestadens fabrikers område, vilket för planarbetet varit utgångspunkten för en lämplig höjd för en tillkommande bebyggelse utmed ån.

Revidering av totalhöjden till +39,0 möjliggör en till bostadsvåning enligt fastighetskontorets önskan. En höjd som fortfarande anses rymmas inom ovan angivna princip om samspel mellan byggnadernas höjder på ömse sidor av ån, liksom för samspel av byggnadshöjderna utmed Gamlestadsvägen.

I takt med att de arkeologiska undersökningarna genomförs diskuteras frågan om hur de arkeologiska resultaten ska användas vid planens genomförande. Staden har bildat en bred arbetsgrupp som utgör plattformen för dessa diskussioner. I gruppen ingår deltagare från fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen, länsstyrelsen

samt även deltagande arkeologer från utgrävningarna. I diskussionerna om hur de arkeologiska resultaten ska omhändertas utgår arbetsgruppen från tre huvudinriktningar:

Kunskapsuppbyggnad, bl.a. dokumentation genom arkeologiska undersökningar och forskning.

Gestaltning i stadsrummet av specifika historiska spår och skeenden.

Tillgängliggörande av nyvunnen kunskap om det historiska Nya Lödöse gentemot medborgarna.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att det inte är aktuellt att undanta delar av planområdet för etapp 1 från bebyggelse för att lämningar ska kunna bevaras. Det ska dock övervägas för kommande detaljplaneetapp 2 av Gamlestads torg samt för kommande detaljplan gällande Gamlestads fabriker om bebyggelsen kan utformas så att ingrepp i lämningar till viss del kan undvikas. Kulturförvaltningen skriver även att vid större konstruktioner kan ett glesare system av pålar göra att fornlämning påverkas i mindre grad. Genomförbarheten av denna tekniska lösning kan inte stadsbyggnadskontoret bedöma utan detta, tillsammans med andra frågeställningar, får behandlas vidare via det forum som ovan nämnda arbetsgrupp utgör.

Stadsbyggnadskontoret anser inte att en revidering av miljökonsekvensbeskrivningen är aktuell då det pågående dialogarbetet kring hur de kulturhistoriska värdena ska tas om hand har intensifierats och utvecklats i en riktning som miljökonsekvensbeskrivningen föreskriver.

11. Stadsdelsnämnden i Örgryte-Härlanda lämnar inte ytterligare synpunkter på detaljplanen för Gamlestads torg, etapp 1. I förvaltningens yttrande över detaljplanen i samrådsskedet framgick det att förvaltningen är positiv till förslaget och tillstyrker detaljplanen.

12. Stadsdelsnämnden i Östra Göteborg tillstyrker förslaget till detaljplan i enlighet med tidigare lämnat samrådsyttrande och de översänder tjänsteutlåtandet till byggnadsnämnden som eget yttrande.

Stadsdelsförvaltningen anser att de förändringar som tillkommit efter samrådet 2011 är positiva. Att åter placera hållplatserna vid nuvarande lägen kan bidra till en tryggare och trivsammare trafikant- och torgmiljö, trots att bytande resenärer tvingas till förflyttning mellan de olika trafikslagen. De planerade bostadshusen söder om knutpunkten, norr om Säveån, kan bidra till en ökad upplevelse av trygghet och trivsel i området genom att inslaget av mänsklig närvaro dygnet runt ökar. Bostäderna får ett attraktivt ”strandläge” mot söder och utsikt över Säveån och Gamlestads fabriker vilket kan locka till inflyttning samt ge möjlighet till attraktivitet för hela området. Stadsdelsförvaltningen har inga ytterligare synpunkter på planförslaget för etapp 1.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar stadsdelsförvaltningens synpunkter.

13. Trafiknämnden beslutar att som eget yttrande till byggnadsnämnden översända trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Syftet med planen är att skapa en sammanhängande, tät urban kvartersstruktur som ansluter till en effektiv ny knutpunkt där region- och pendeltåg, spårvagnar, bussar och cyklar sammanstrålar på ett funktionellt sätt.

Trafikkontoret har en mycket positiv inställning till den föreslagna stadsförnyelsen vid Gamlestads torg. Att kombinera en ny knutpunkt för kollektivtrafiken med en sammanhängande bebyggelse med handel, arbetsplatser, bostäder och service är helt i linje med intentionerna i K2020-arbetet.

Den gemensamma målbilden för stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och fastighetskontoret har sedan detaljplanestart varit att skapa en attraktiv kollektivtrafikknutpunkt som ska fungera både estetiskt och funktionellt och vara en del av en tät blandstad. En grundförutsättning för att uppnå detta mål är att klara av att hantera de stora biltrafikflöden som redan idag finns i området och som har en stor andel genomfartstrafik till och från det nationella vägnätet, E20 och E45.

När det gäller utbyggnad av etapp 1 så planeras befintlig trafikviadukt finnas kvar och därmed kan dessa flöden hanteras samtidigt som en ny kollektivtrafikknutpunkt kan byggas.

En mer betydande förändring av gatustrukturen uppstår först i etapp 2 där befintlig bro ersätts med en ny planskildhet i form av en tunnel. Denna nya planskildhet möjliggör en fortsatt stadsutveckling i gamlestadsområdet. Det finns anledning att påpeka att planeringen av etapp 1 har arbetat med områdena ”utformning, funktion och gestaltning” på det sätt så att en anslutning mot befintliga ytor är möjlig men att den trafikala anläggningen med sin kvartersstruktur i första hand är anpassad till den föreslagna stadsutvecklingen i etapp 2.

Kollektivtrafik, spårbana

Spårvagnsbanan har dimensionerats för en utökad trafikering och försetts med nya hållplatslägen. Angeredsbanan hållplatsläge ligger i direkt anslutning till Norge/Vänerbanans region-/pendeltågsperronger och i samma höjdplan. Utrymme för förlängning av plattformar är möjlig.

Ett förbindelse-spår föreslås anläggas mellan Angeredsbanan och Kortedalabanen och därmed säkras en trafikering med spårvagn i nordöstra sektorn av Göteborg när eventuella störningar i spårvagnstrafiken sker söder om Gamlestads torg.

Ett förverkligande av knutpunkten förutsätter att dagens spårvagnstrafik kan upprätthållas. Därför föreslås byggnation av ett provisoriskt spår i Gamlestadsvägen. Detta spår planeras vara i drift under ca tre år.

Kollektivtrafik, buss

Busstrafiken har dimensionerats för en utökning av antalet busslinjer och utökad tur-täthet. Bussterminalens hållplatslägen samordnas med förbindelse-spårets hållplatsläge. Dessa hållplatslägen planeras för lokala busslinjer och mer långväga linjer planeras angöra på Waterlooogatan, som är en annan del av knutpunkten. Ersättningstrafik för störningar i järnvägs- och spårvagnsnätet planeras även angöra på Waterlooogatan.

Gång- och cykeltrafik

Rumsliga syntaxanalyser har legat till grund för planeringen av gång- och cykelstråk. Cykelparkering föreslås på fyra platser för knutpunkten med sammanlagt 1000 platser. Målsättningen är att erbjuda både kort- och långtidsparkering. I planet under resecentrumbyggnad och torgyta planeras bl.a. för ett cykelgarage med service.

Cykelparkering för boende och arbetande kan tillgodoses på kvartersmark vilket är bra. Däremot utgår planförslaget ifrån att 340 cykelparkeringsplatser för besökande till verksamheter tillgodoses inom allmän platsmark. Detta kan komma att bli svårt att hantera på grund av platsbrist och bör utredas vidare.

Biltrafik

Den gemensamma målbilden för planområdet är att skapa en rumsbildning för gator och torg som är i balans med föreslagna hushöjder. Därtill är det viktigt att det offentliga rummet reserveras för kollektivtrafik samt för gående och cyklister. Det är dock angeläget att kunna angöra knutpunkten med bil vilket sker i den östra delen av området samt på Waterlooogatan. För att möjliggöra en god angöring med bil för personer med

funktionshinder så planeras även angöring kunna ske i direkt anslutning till rescentrumbyggnaden under torgytans markplan.

Bilparkering

Planförslagets parkeringsbehov utgår från stadens beslutade parkeringstal, ”*Vägledning- en till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov, Göteborgs stad*” från år 2011.

Föreslagen exploatering ger ett parkeringsbehov på preliminärt 285 platser (där justering gjorts utifrån god tillgänglighet till kollektivtrafik och samnyttjande av besöksparkering) vilket ger att tillräckligt utrymme för parkering kan anses vara tillgodosett.

Parkering sker i källarplan vid resecentrumbyggnad och i kvarteren norr och öster om torget. Därtill i två våningsplan i det norra kvarteret.

Någon allmän parkering för knutpunkten har inte planerats i området.

Buller från gatu- och spårtrafiken

Framtagna bullerutredningar anger höga nivåer och Göteborgs stads riktlinjer för nybyggnation vid kollektivtrafikhöga områden bör följas. Detta innebär att det får vara högst 65 dBA ekv på den bullerutsatta sidan och mindre än 50 dBA ekv på den ljud-dämpande sidan. Fortsatta detaljstudier behöver genomföras för att hantera bullerproblematiken för de kvarter som ligger mot kajen. Sannolikt behöver också särskilda åtgärder vidtas för kvarteren mot kajen för att klara acceptabla bullernivåer för bebyggelsen. Det fortsatta planarbetet behöver tydliggöra hur bullerfrågorna ska lösas.

Ekonomiska konsekvenser

Projektet är en del av det Västsvenska paketet och delfinansieras genom paketet. I upprättade avtal för Västsvenska paketet, block 1, ingår projektet med 490 mnkr, (prinsnivå 2012). Totalt planeras att Västsvenska paketet skall finansiera 1030 mnkr, (prinsnivå 2012) av projektets kostnader. Överskjutande kostnader täcks till viss del av de exploateringsintäkter som försäljning av nya byggrätter genererar men förutsätter även finansiering via kommunala investeringsmedel.

För fastighetsnämnden bedöms kostnaderna för etapp 1 överstiga inkomsterna med 30 mnkr i 2012 års prinsnivå och för trafiknämnden bedöms kostnaderna överstiga finansieringen av anläggningen med 190 mnkr.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar trafikkontorets synpunkter. För planens genomförande förutsätts att besöksparkering för cykel, till bostäder och verksamheter, anordnas på allmän plats då förgårdsmark saknas. Hur detta ska lösas behöver utredas vidare av trafikkontoret.

Reglering av trafikbullret har justerats utifrån inkomna yttranden, så att samma krav gäller för alla bostäder inom planområdet. Bostäderna utsätts för upp till 65 dBA med det framtida gatusystemet i etapp 2. Åtgärder vid källan för denna gatuutbyggnad får fortsatt diskuteras. Viss andel av bostäderna kommer att få över 50 dBA på ljudskyddad sida. Ytterligare kompensationsåtgärd finns dock för låga ljud- och vibrationsnivåer inomhus. Stadsbyggnadskontoret menar att en god ljudmiljö utifrån PBL:s krav kan tillgodoses för samtliga bostäder inom planområdet. Kajhusen har studerats igen och åtgärder för olika typer av byggnadsutformning har kompletterats bullerutredningen.

Med den andra revideringen av planförslaget hösten 2013 har möjligheten till placering av allmän vägtunnel som påverkar byggnader inom planområdet tagits bort. Tunneln får därmed placeras/utföras så att den enbart påverkar byggnation inom etapp 2. Revideringen är accepterad av Trafikkontoret.

Kravet på att allmän cykelparkering ska inrymmas inom källarplanet i resecentrum har även utgått, varmed rättighet till allmän cykelparkering inom det triangelformade huset på kajen tillkommit.

Detaljplanen möjliggör nu ca 425 parkeringsplatser i garage och tre parkeringsplan (då tillåten bruttoarea för parkering i kvarter A har utökats och restriktion för allmän vägtunneln tagits bort). Syftet är att möjliggöra olika lösningar för att tillgodose parkeringsbehovet, som att minska antalet parkeringsplatser som byggs i garage.

14. Lokalförvaltningen har inga synpunkter på etapp 1 av rubricerad detaljplan.

15. Räddningstjänsten Storgöteborg skriver att de under processen varit delaktiga i planarbetet och den riskanalys som gjorts och fått synpunkter tillgodosedda. Räddningstjänsten har därför inget att erinra mot detaljplanen.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar att räddningstjänsten inte framför några invändningar mot planens innehåll och upprättad riskanalys.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

16. Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Bedömning enligt 12 kap 1 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden att frågor rörande människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, översvämning eller erosion måste hanteras på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges i motiven nedan för att planen ska kunna accepteras och inte komma att prövas av länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar att planens genomförande, i enlighet med nuvarande förslag, kan komma att innebära risk för människors hälsa och säkerhet samt en risk för olyckor, översvämning eller erosion. Länsstyrelsen befarar i övrigt inte att riksintresse enligt miljöbalken (MB) påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas eller att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser.

Riskhantering

Detaljplanen har sedan samrådet delats upp i två etapper där denna, den första etappen, omfattar det nya torget och kajområdet, resecentrum med buss och spårvagnshållplatsen samt omgivande bebyggelse. Den till planen tillhörande riskanalysen har sedan samrådet därför uppdaterats och avgränsats till ovan angivna förutsättningar.

I planbeskrivningen tar kommunen tydligt ställning och bedömer föreslagen markanvändning som lämplig när fördelarna med att bygga invid Gamlestadens resecentrum och att utveckla bebyggelsen och stadsmiljöerna i Gamlestaden vägs mot risken för olyckor.

Riskanalysen förutsätter en viss typ av exploatering av området och detta har använts som ingångsvärden till beräkningarna i riskanalysen. På många byggrätter i planen anges dock markanvändningen C vilket möjliggör en rad olika typer av verksamheter, däribland t.ex. hotell, teater, biograf, samlingslokal m.m. Där det är lämpligt bör planen begränsa typ av användning genom att specificera användningsbestämmelsen, till exempel i resecentrumet.

Samhällsrisk (grupprisknivå) i området är hög och för steg 2 rekommenderas i riskanalysen att Göteborgs stad tar ett samlat grepp om riskpåverkan för de olika planerna i Gamlestaden för att säkerställa att risknivå i sin helhet efter exploateringen inte blir oacceptabelt hög. Det är en viktig synpunkt som måste beaktas.

I riskanalysen anses det inte motiverat ur ett kostnad-nytta-perspektiv att dimensionera byggnaden, innehållande resecentrum, för att förhindra fortskridande ras eller att dimen-

sionera fasad mot visst övertryck. Ett kontor för uppskattningsvis 700 personer planeras här 23 meter från en järnväg där transporter av farligt gods förekommer vilket strider mot de riktlinjer och förslag på markanvändning som anges i länsstyrelsens riskpolicy. 98 % av transporterna med explosiva ämnen antas förenklat utgöra mindre laster om 100-150 kg. Varifrån detta antagande kommer framgår inte av analysen. Vid en 150 kg-explosion uppkommer 40 kPa på omkring 25 meter vilket innebär svår skada på fasad i moderna byggnader enligt riskanalysen. Fasaden närmast spåret bedöms därmed skadas svårt. En grov uppskattning görs att några enstaka procent av människorna i byggnaden omkommer. Det är endast en grov uppskattning att 2 % av transporterna med explosiv-ämnen utgörs av lastmängder om 25 ton. Det är sedan förenklat antaget att 98 % av transporterna utgörs av lastmängder om 100-150 kg och det är en grov uppskattning som ligger till grund för bedömning av konsekvenserna. Med hänsyn till detta ser länsstyrelsen gärna att riskanalysen hanterar fler scenarier med andra, något större, lastmängder än 150 kg för att belysa konsekvenserna av dessa. Länsstyrelsen anser att man ska överväga att dimensionera fasad närmast järnvägen att motstå ett visst övertryck.

Avstånd från pölkant till kritisk strålningsnivå anges till 23 meter i riskanalysen varför länsstyrelsen anser att man ska överväga att utföra fasad samt fönster närmast järnvägen i lämplig brandteknisk klass.

I samrådsskedet så hade brandfarliga vätskor av typen dieselolja, som har högre flampunkt, inte inkluderats i riskanalysen. Det behöver förtydligas om dessa nu ingår i siffrorna över brandfarliga vätskor i den uppdaterade riskanalysen. Tanken antas innehålla bensin, enligt bilaga B.3.3.

Föreslagna översvämningsbarriärer vid Säreån är inte med på plankartan. De var heller inte med i samrådsskedet. Området närmast Säreån föreslås istället få översvämmas. Lågpunkt vid Slakthusgatan kommer fortsatt att kunna översvämmas vilket måste beaktas för närliggande byggnad med infart till parkeringsgarage. Det behöver framgå av planhandlingarna hur detta säkerställs.

Man har sedan samrådsskedet förtydligat vad man anser vara samhällsviktiga funktioner och som ska kunna skyddas till nivån +13,9. Spårvägens strömförsäljning samt växel-funktioner bedöms som samhällsviktiga verksamheter. Länsstyrelsen anser att man även bör se till att skydda transformatorstationer för elförsörjning till bostäder. Särskilt om de är lokaliserade i närheten av Säreån.

Geoteknik

I samband med utställningen av detaljplanen har länsstyrelsen begärt in synpunkter från Statens Geotekniska Institut (SGI). Det geotekniska underlaget har kompletterats med redovisning av genomförd ekolodning i bilaga, tydligare redovisning av vald hållfasthetsutvärdering samt bortval av anisotropieffekter där detta ej påvisats, i enlighet med SGI:s tidigare synpunkter.

I komplettering till tillståndsansökan för vattenverksamhet, kopplat till aktuell detaljplan, redovisades en sektion F som saknas i det geotekniska PM:et till detaljplanen. Denna sektion ligger inom detaljplaneområdet och bör därför ingå i underlaget.

Det anges i det geotekniska PM:et att erosionsskydd och igenfyllning av håligheter är nödvändiga. SGI och länsstyrelsen förutsätter att tidigare synpunkter avseende dessa har beaktats i beslutet om tillstånd för vattenverksamhet.

Stabiliteten för området närmast Säreån är inte tillfredsställande för befintliga förhållanden eller för markanvändning enligt föreslagen detaljplan. För att undvika att utföra åtgärder i Säreån, förutom ny kajkonstruktion och erosionsskydd, krävs stora och omfattande stabilitetsförbättrande åtgärder på land. Detta gäller inom både allmän plats och kvartermark. SGI instämmer i att åtgärder är nödvändiga att utföra för att säkerställa

markens lämplighet med hänsyn till ras, skred och erosion. I det geotekniska PM:et redovisas, med beräkningar, två förslag till åtgärder; bankpålning eller omfattande lättfyllning. För alternativet med lättfyllning bör det beaktas att det kan finnas risk för upplyftning vid höga grundvattennivåer. Det kan även finnas behov av att lägga in lastrestriktioner på plankartan om detta alternativ väljs. För alternativet med bankpålning har man i redovisad beräkning bortsett från en del av belastning från fyllning, vilken förutsatts upptas genom bankpålningen. SGI instämmer i att åtgärder i form av exempelvis bankpålning kan vara möjliga för att säkerställa stabiliteten för området. De anser dock att åtgärderna då måste genomföras innan flera av de bakomliggande delarna av planområdet kan exploateras och användas, som exempelvis bostadskvarter och mark för spårväg närmast Säreån. SGI påpekar även att åtgärder i form av bankpålning innebär stora ekonomiska kostnader.

Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning av de två föreslagna alternativen. I det geotekniska underlaget och i planbeskrivningen anges att det kan finnas behov av lastrestriktioner beroende på vilken åtgärd man avser att utföra. Länsstyrelsen vill framhålla att nödvändiga lastrestriktioner måste säkerställas i planen alternativt kan geotekniska åtgärder bli nödvändiga att utföras innan planens antagande. Angiven genomförandegrupp med ansvarig geotekniker anser inte SGI är tillräckligt för att säkerställa nödvändiga åtgärder med avseende på stabilitet på ett för detaljplanen lämpligt sätt. Länsstyrelsen delar denna uppfattning. Markens lämplighet med hänsyn till skred ska vara verifierad i planskedet. Enligt upplysning på plankartan synes genomförandegruppens arbete främst utgöras av kontroll- och åtgärdsprogram under själva entreprenadgenomförandet. Tillräckliga stabilitetsförbättrande åtgärder ska säkerställas på ett rimligt sätt, speciellt som det rör sig om samlad bebyggelse, kajbyggnation och allmän platsmark som kräver en samlad lösning av åtgärder.

Planbeskrivningen tar upp att det i tillståndet till vattenverksamheten anges att träd ska planteras i kajområdet. Detta regleras även på plankartan. SGI och länsstyrelsen anser att handlingarna måste belysa om detta har kontrollerats av geotekniker och om det kan påverka val av förstärkningsåtgärd.

I det geotekniska PM:et anges att gång- och cykelpassager under järnvägen inte anses innebära någon begränsning eller påverkan på färdiga omkringliggande markområden eller anläggningar. Det står även att släntlutningar och eventuella stödkonstruktioner ska dimensioneras för att uppnå tillfredsställande stabilitet. Det finns inga beräkningar redovisade för detta. På plankarta finns kvartersmark eller annan allmänplatsmark i anslutning till angivet läge för tunnlar. Det går inte att avgöra om de egenskapsgränser som redovisas är anpassade för att kunna genomföra erforderliga släntlutningar eller om det finns behov av lastrestriktioner vid släntrön. Detta måste kompletteras.

I genomförandebeskrivningen anges att förstärkningsåtgärder bl.a. ska uppfylla gällande rekommendationer. Det behöver förtydligas vilka rekommendationer som avses. Om det är IEG:s (Implementeringskommissionen för Europastandarder inom Geoteknik) rapporter bör detta anges då dessa inte är framtagna av någon föreskrivande myndighet.

Buller

Flera omarbetningar av planförslaget har gjorts avseende buller efter samrådet. Länsstyrelsen har dock några kvarstående frågor som behöver klarläggas och utredas vidare för att planen ska kunna antas. På plankartan finns bestämmelserna CB1 15 och CB 50. Bestämmelserna innebär bl.a. att minst 15 % respektive 50 % av bruttoyta ska användas för bostadsändamål samtidigt så anges i planhandlingarna att man för 25 % av lägenheterna i de sammanbyggda kvarteren tillåter upp till 55 dBA på den ljuddämpade sidan, vilket innebär ytterligare avsteg jämfört med de avstegsprinciper som anges i *Boverkets Allmänna råd 2008: 1 - Buller i planeringen*. Länsstyrelsen ställer sig fråg-

ande till varför planbestämmelserna ovan inte begränsar antalet bostäder, utan här till-
åter egentligen upp till 100 % bostäder, detta i ett mycket bullerutsatt läge. Länsstyrelsen
anser att kommunen måste sträva efter att få ner andelen lägenheter som avviker från
avstegsprinciperna i Boverkets allmänna råd. Länsstyrelsen anser att det inte är accep-
tabelt att uppemot 25 % av lägenheterna får så pass höga ljudnivåer på den ljuddämpade
sidan. Kommunen bör sträva efter att få ner andelen lägenheter som inte klarar 50 dBA
till maximalt 5-10 %.

I planhandlingarna redovisas konsekvenserna av bulleråtgärderna totalt för hela plan-
området. Länsstyrelsen anser att konsekvenserna behöver redovisas för varje enskilt
kvarter. Störningsnivåerna för exempelvis "kajhusen" bedöms inte som acceptabla.
Kommunen behöver i den fortsatta planeringen titta vidare på vad som kan göras ytter-
ligare för att uppnå Boverkets Allmänna råd, särskilt i detta kvarter. Länsstyrelsen anser
inte att planbestämmelserna m1 och m2 är förenliga med varken PBL eller Boverkets
allmänna råd. Länsstyrelsen anser inte att utformningsbestämmelserna i PBL (1987:10)
5 kap. 7 § sträcker sig till att reglera placeringen av enstaka rum i en bostad. Länsstyr-
elsen anser heller inte att man kan styra bullerstörningarna till enstaka fönster. Om
kommunen vill påverka lägenheternas planlösning bedömer länsstyrelsen att man kan
sträcka sig till en reglering av om lägenheterna är genomgående alternativt enkelsidiga.
Inte heller bestämmelsen som reglerar inomhusnivåerna för buller anser länsstyrelsen är
förenlig med PBL. En reglering av inomhusnivåerna ska inte göras eftersom detta redan
regleras genom Boverkets byggregler (BBR). Den aktuella planbestämmelsen ställer
högre krav på inomhusnivåerna än BBR. Planbestämmelser får varken skärpa eller lätta
på kraven i BBR. Kommunen behöver se över hur acceptabla boendemiljöer kan
säkerställas i planen.

I samband med utställningen av detaljplanen har länsstyrelsen tagit del av Trafikverkets
yttrande, daterat 2012-01-16. Länsstyrelsen vill på samma sätt som Trafikverket trycka
på att det är viktigt att tänka på att ett uppfyllande av riktvärdena inte alltid ger en tyst
och störningsfri boendemiljö. Det är snarare så att boendemiljön kan anses acceptabel ur
hälsosynpunkt. Andelen störda och de konsekvenser av bullerpåverkan som
Trafikverket tar upp är viktiga att beakta i planeringen för att kunna skapa goda
boendemiljöer. I bullerutredningarna från samrådsskedet respektive utställningsskedet
finns stora skillnader i resultaten. Länsstyrelsen anser att kommunen bör redogöra för
vad skillnaderna beror på.

I planhandlingarna anges att solförhållandena på bostadsgårdarna och lämpliga ute-
platser behöver studeras ytterligare. Länsstyrelsen anser att de utredningar som krävs för
att skapa bl.a. en bra boendemiljö bör utredas innan planens antagande, eftersom resul-
taten kan komma att påverka planens utformning. Länsstyrelsen anser att det är viktigt
att säkerställa att uteplatserna på gårdarna får goda ljus- och ljudmiljöer, eftersom det
inte är möjligt att skapa ljudmiljöer som följer riksdagens riktvärden i direkt anslutning
till respektive lägenhet.

Vibrationer

Länsstyrelsen ser det som positivt att kommunen vill att vibrationerna i bostadsrummen
inte får överstiga 0,3 mm/s vägt RMS-värde. Länsstyrelsen anser dock att planhandling-
en även behöver redogöra för hur detta kan uppnås.

Strandskydd

Länsstyrelsen har fått in en begäran om upphävande av strandskydd, daterad 2013-01-
11, för hela området som omfattas av rubricerad detaljplan. Strandskyddsfrågan
hanteras därför i särskild ordning och kommenteras därför inte ytterligare i detta ytt-
rande.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen har fattat flera beslut angående arkeologiska undersökningar inom föreliggande detaljplan. Flera av undersökningarna pågår eller ska påbörjas inom kort. Detta är ett arbete som länsstyrelsen följer och är högst delaktig i. Länsstyrelsens vill ändå påpeka vikten av att den historiska dimensionen förankras och tydliggörs i detaljplanen.

Övrigt

I planhandlingarna, bl. a. på illustrationsritningen, kan man se ett förslag till en ny gång- och cykelbro över Säveån. Den föreslagna bron ligger utanför aktuellt planområde och Länsstyrelsen antar att denna kommer att behandlas i den kommande detaljplanen för Gamlestadens fabriker. Länsstyrelsen är dock tveksam till en sådan bro och kan inte se att det är motiverat med ytterligare en bro i Natura 2000-området, med tanke på närheter till övriga passager över Säveån.

Beredning

Vad som angivits i yttrandet gäller som statens samlade myndighetsuppfattning.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har i särskild PM kompletterat informationen till länsstyrelsen och redogjort för hur detaljplanen och riskanalysen hanterat riskfrågorna. Länsstyrelsen har godtagit redogörelsen, men anser fortsatt att all tänkbar användning av centrumändamålet inte är lämpligt och att användningsbestämmelser bör preciseras.

Stadsbyggnadskontoret har med riskkonsulten verifierat att de användningar som ryms inom C-användningen är medtagna i riskutredningens konservativt antagna personantal för den närmast placerade byggnaden, liksom persontäthet för planområdet som helhet. Detta omfattar även verksamheter som teater, biograf och samlingslokaler i den storlek och omfattning som är tänkbar utifrån planförslagets bebyggelsestruktur och en rimlig användning av byggrätterna. Stadsbyggnadskontoret menar att centrumändamål är den mest lämpliga beteckningen för utvecklingen av staden vid en av de strategiska knutpunkterna.

Planarbetet ska bedöma att markanvändning utifrån planförslagets innehåll och struktur blir lämplig, vilket prövats i en riskutredning med ett konservativt antagande om antalet människor i närmast placerad byggnad samt i planområdet som helhet. Stadsbyggnadskontoret anser att lämpligheten är bedömd för den markanvändning som planen medger men vill förtydliga att det är i bygglovsprövningen, med en konkret byggnation, som den slutliga prövningen görs. Förutsättningen för att bygglov ska beviljas är att ansökt byggnation är i enlighet med den bebyggelse och med det personantal/den persontäthet som legat till grund för riskanalysen och för bedömningen av planens lämplighet. Detta ska verifieras genom att riskutredning upprättas i bygglovsskedet om behov uppstår.

Länsstyrelsen nämner teater, biograf och samlingslokaler. Dessa användningar bedöms likvärdigt med arbetsplatser och har därför inte getts någon särskild prövning. Utgångspunkten är att dessa användningar ska rymmas inom antaget personantal för byggnaden respektive persontäthet för planområdet. Länsstyrelsen nämner även hotell och för den användningen råder oklarhet om hur bedömning ska göras, mot kravet för arbetsplatser eller mot kravet för bostäder. Denna fråga har inte diskuterats och inte heller behandlats i riskutredningen varför möjligheten till hotellverksamhet för denna detaljplan inskränks för den första radens bebyggelse, d.v.s. byggnadskroppar med fasad direkt mot järnväg. Stadsbyggnadskontoret vill betona att denna inskränkning inte är ett ställningstagande till lämpligheten att placera hotell nära järnväg utan att planreglering görs för att frågan inte har diskuterats och inte har behandlats i riskutredningen.

Avseende övriga frågor om riskhanteringen i planen har riskkonsulten i nämnda PM förtydligat att omskalning görs av aversionskriterier för respektive planområde så att inget planområde ska bära mer risk än något annat och att den totala sammanlagda samhälls-

riskerna ska klara aversionskurvorna enligt både FÖP och DNV. Att explosioner på järnvägen inte bedöms ge ett riskbidrag så att riskreducerande åtgärder, likt dem länsstyrelsen beskriver i sitt yttrande, är rimliga att vidta (ska vara ekonomiskt rimligt att vidta åtgärder). Att det inte heller bedöms som rimligt att brandklassa fasader p.g.a. stora polbränder. Slutligen att alla brandfarliga vätskor vid beräkningar har antagits vara bensin, vilket är ett mycket konservativt antagande.

Som extra säkerhet kan det kommenteras att dagens spårssystem inte är utformat så att godståg kan trafikera det närmsta spåret, beläget 23 meter från resecentrum-/kontorsbyggnaden. Detaljplanen och riskanalysen är dock upprättad så att det klarar eventuell framtida ombyggnad som även möjliggör godstrafik på det närmsta spåret.

Översvämningsskyddet hanteras i den enskilda byggnaden i de fall färdigt golv placeras på en nivå under +12,9. Detta är reglerat med planbestämmelse och kommer att bevakas i bygglovet. Även strömförsörjningen till bebyggelsen är en samhällsviktig verksamhet som bör skyddas till nivån +13,9, så att långvarigt avbrott inte uppkommer.

Stadsbyggnadskontoret har för länsstyrelsen och SGI redogjort för hur genomförandet av detaljplanen planeras, så att stabiliteten för området är i enlighet med de kriterier som finns, både för utbyggnadsskede och för permanentsskede. För att säkerställa att befintlig mark utmed Säveån inte belastas för mycket har en planbestämmelse införts som anger att avlastning inom 45 meter från Säveåns kajkant ska ske till nivån +12 och att last inte för påföras ovan denna nivå utan att det lastkompenseras. Utförandet av bakomliggande områden till angiven marknivå har då även beaktats, varför ytterligare åtgärd inte krävs inom dessa områden för att planbestämmelsen ska vara uppfylld och stabiliteten inom planområdet säkerställd. Som alternativ till avlastningen får markförstärkning utföras utmed ån under förutsättning att motsvarande stabilitetshöjande effekt uppnås.

Geoteknisk PM för detaljplanen kompletteras med önskad beräkningssektion samt med redovisning av tänkt utbyggnadsordning. Förtydliganden görs avseende byggnationer på och invid tunnlarna. Syftet med genomförandegruppen har förtydligats i genomförandebeskrivningen. Vid prövning i bygglov gäller Eurokoderna och IEG är det tillämpningsdokument som används. För reglerade förstärkningsåtgärder tydliggörs att åtgärder ska utföras utifrån gällande rekommendationer och tillämpningsdokument, så som IEG:s rapporter och TK Geo (skrivs inte i planbestämmelse eftersom det kan ändras över tid). Nödvändiga erosionsskydd och igenfyllning av håligheter är medtagna i tillståndet för vattenverksamhet. Plantering av träd på kajen påverkar inte stabilitetsförhållandena mot Säveån eller metod och omfattning på erforderliga åtgärder.

Av riskskäl kan inte bostäder tillåtas i byggnader utmed järnvägen. Det kan därför aldrig bli 100 % bostäder i kvarteren, så som länsstyrelsen befarar. Bostäderna är viktiga för tryggheten vid knutpunkten och för blandstadstanken. Detaljplanen möjliggör därför ett visst bostadsinnehåll i varje kvarter (med planförslagets andra revidering under hösten 2013 har dock kravet på bostäder i det norra kvarteret utgått). Stadsbyggnadskontoret menar att bostäder kan byggas med en god ljudmiljö enligt PBL:s krav. Detta har även verifierats genom att en ljudkvalitetsbedömning gjorts som väger in flera aspekter av hur ljudmiljön är i området och som även bedömer ljudmiljön för samtliga föreslagna bostäder.

Studier av möjliga åtgärder i form av skärmar och absorberer visar på att det även för kajhusen kan vara möjligt att klara 50 dBA vid fönster och uteplats på ljudskyddad sida liksom för gårdsmiljön. Stadsbyggnadskontoret menar dock att denna åtgärd ger en allt för stark begränsning av planens genomförbarhet som styr lägenhetslösning till enbart en möjlig utformning. Byggrätten medger även en sammanbyggd kropp utan en tydligt ljudskyddad sida. Bullerutredningen har kompletterats med en sådan byggnation, där utgångspunkten är att klara 55 dBA utanför samtliga boningsrum efter åtgärd. Eftersom

det finns starka skäl för att bygga bostäder på kajen motiverar det en särskild hantering av bullerstörningarna för denna speciella plats med sina begränsningar i möjligheten att bygga sluten kvartersbebyggelse. Goda boendekvaliteter finns i söderläget mot Säveån. Planbestämmelse har omformulerats så att den ska vara mer i lydelse med vad Boverket anger som den princip för intresseavvägning som de anser bör gälla. Planbestämmelsen innebär att man antingen åtgärdar den ”störda sidan” så att 55 dBA erhålls vid samtliga boningsrum alternativt att en ljudskyddad sida finns med högst 50 dBA för hälften av boningsrummen, undantaget 25 % som får ha högst 55 dBA. Detaljplanen får därmed samma reglering av trafikbullret för hela planområdet, vilket då även ska klaras för kajhusen. Redovisning av bullerhanteringen för en kajbebyggelse utan ljudskyddad sida har kompletterats utredningen, liksom möjligheten att för delar av den slutna kvartersbebyggelsen klara huvudregeln 55 dBA vid fasad och uteplats.

Utifrån en samlad bedömning av ljudmiljön i området och de specifika förutsättningarna för bebyggelse på kajen är stadsbyggnadskontorets uppfattning att bostäder med goda boendekvaliteter kan tillskapas vid ån liksom att PBL:s krav på en god ljudmiljö kan säkerställas med planens utformning.

För lägenheter i de slutna kvarteren kan det för översta våningen vara svårt att dämpa trafikens bakgrundsbuller så att 50 dBA klaras på ljudskyddad sida. Översta våningens lägenheter utgör upp till 20 % av antalet bostäder i kvarteren. Med beaktande av att det även för hörnlägenheter kan vara svårt att klara 50 dBA medger bestämmelsen sedan tidigare att 50 dBA får överskridas för 25 % av bostäderna. Detta undantag från kravet på 50 dBA krävs även för att kajbebyggelsen ska bli möjlig att uppföra med föreslagen bestämmelse som gäller för hela planområdet. Stadsbyggnadskontoret menar att 75 % av bostäderna i varje byggnad är att betrakta som flertalet. Som ytterligare kompensationsåtgärd finns dessutom krav på låga ljud- och vibrationsnivåer inomhus enligt ovan.

Planbestämmelse om högsta ljudnivå vid enskild eller gemensam uteplats i anslutning till bostaden på 55 dBA (ekv) och 70 dBA (max) ersätter tidigare reglering av ljudnivå på gård. I den mån gårdar finns tydliggör upplysning på plankartan att de ska tillgodose ett gott lokalklimat och en god ljudmiljö. Reglering av ljudnivå på uteplatser anses dock bättre då det finns osäkerhet om bostadskvarter kommer att ha gårdar och då ljudkrav på 50 dBA kan motverka tillkomsten av gårdar för t.ex. kajbebyggelsen.

Stadsbyggnadskontoret menar att bullersituationen, där nationella infrastrukturen på längre avstånd från bebyggelsen ger ett bullerregn på 48 dBA, där bakgrundsnivån på skyddad sida är på 51-52 dBA och där delar av bebyggelsen med framtida gatustruktur kommer att utsättas för ljudnivåer över 60 dBA, motiverar en skärpning av ljudkraven inomhus med avseende på trafikbullret. Detta har också varit en förutsättning vid beräkningen av ljudkvalitetspoäng. Stadsbyggnadskontoret har som generell uppfattning att kraven i BBR inte ska skärpas, men detta utesluter dock inte att bullernivåer inomhus får regleras i en detaljplan om det finns motiv till att skärpa kravet. Starka skäl för att tillåta bostäder finns enligt stadsbyggnadskontorets uppfattning och då förutsättningen för denna byggnation är en reglering av inomhusnivåerna är den motiverad. Ljudnivån inomhus har stor betydelse för den upplevda störningen och för boende i planområdet säkerställer det en god ljudmiljö i enlighet med PBL:s krav.

Inför planens antagande har beräkningar gjorts om med ljudkvalitetsindex (uppdaterad beräkningsmetod) där resultaten för de enskilda kvarteren redovisas kompletterat med alternativ åtgärdsmetod att klara 55 dBA vid samtliga boningsrum.

De utvärderingar som är gjorda genom intervjuer med boende i nybyggda områden i trafikstörda lägen (inom arbetet med ljudkvalitetspoäng) ger inte stöd för Trafikverkets uppgifter om antalet störda. Uppgifterna måste härröra från boende i äldre bebyggelse där störningarna inte har beaktas i byggnadsutformningen. Trafikverket bör med denna

invändning själva lägga större vikt vid att åtgärda situationen för befintlig bebyggelse och för befintlig stadsmiljö så att huvudregeln 55 dBA klaras, inte minst nu när flera infrastrukturprojekt genomförs/har genomförts i området. En förklaring till de lägre ljudnivåerna utmed järnvägen har inte kunnat verifieras (gjordes en ny bullerutredning till utställningsskedet), men de nya ljudnivåerna motsvarar att beräknad hastighet förbi planområdet på Norge/Vänerbanan sänks från 180 till 90 km/h vilket överensstämmer med den faktiska verkligheten.

Planförslaget utgörs av traditionell stadsbebyggelse med en hög exploateringsgrad, som har många likheter med de stadsmiljöer som uppfördes innan modernismens genombrott. Med detta följer att solinfall inte har optimerats i bebyggelsens utformning, varken för kvarteren eller för stadsrummen. Detaljplanen har en flexibel reglering av användningen som gör att det finns flera sätt som bebyggelsen kan genomföras på. För att uppmärksamma vikten av väl utformade bostadsgårdar och uteplatser (enskilda eller gemensamma) finns en upplysning på plankartan och en skrivning i planbeskrivningen. För planarbetet har det studerats att det för lägenheterna ska vara rimligt att uppfylla kraven i BBR på solvärden. Bortsett från kajbebyggelsen samt övre våningsplan i de slutna kvarteren är det utgångspunkten att uteplats ska kunna anordnas vid bostaden som klarar 50 dBA, även om det är 55 dBA (ekv) och 70 dBA (max) som blir plankravet. Samtliga uteplatser på en skyddad sida klarar maxvärdet 70 dBA utan åtgärd.

Med den grundläggning som planeras för området kommer det inte för en ”normal bebyggelse” vara några problem att klara vibrationskravet. Att kravet kan uppnås redovisas i de rapporter för vibrationer samt för trafikbuller som tillhör detaljplanen. Detta har nu även verifierats med mätningar av befintliga förhållanden, enligt önskan från Trafikverket. Låga vibrationsnivåer inomhus har betydelse för upplevelsen av ljudstörningarna, varför en reglering anses vara motiverad.

Länsstyrelsen har i beslut daterat 2013-03-14 upphävt strandskyddet inom planområdet. Beslutet gäller endast om kommande antagande av detaljplanen vinner laga kraft.

Staden har bildat en arbetsgrupp som utgör plattformen för diskussioner om hur den historiska dimensionen förankras och tydliggörs i planens genomförande. I gruppen ingår deltagare från fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen, länsstyrelsen och deltagande arkeologer från utgrävningarna.

Kompletterande gångbro över Sävån har en stor betydelse för planens utformning av viktiga gångstråk i stadsdelen liksom för tankarna kring en utveckling av å-rummet i sammanhang med en stadsutveckling inom Gamlestadens fabriker. Med anledning av detta är bron redovisad på illustrationskartan och även omnämnd i planhandlingarna. Inom planområdet ingår det en gång- och cykelbro över ån, där det kan konstateras att den anläggs utan konstruktioner eller direkta arbeten i ån. Stadsbyggnadskontoret ställer sig därför frågande till varför länsstyrelsen ifrågasätter bron liksom synpunkten om att den inte skulle behövas. Kommunen har för avsikt att gå vidare i planeringen av bron.

17. Trafikverket har tagit del av handlingarna och vill framföra följande synpunkter:

Berörda trafikslag

Norge/Vänerbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer och ska skyddas i enlighet med miljöbalkens 3 kap 8 §. Pendeltågsstationen vid Gamlestaden invigdes i december 2012. Trafikverket äger järnvägsfastigheten som angränsar till planområdet.

Trafikverket är inte väghållare för några gator eller vägar inom eller i direkt anslutning till planområdet. Framför allt E45, E20 och Partihallsförbindelsen (anslutningen mellan E20 och E45) påverkar dock i viss mån planområdet vad gäller buller och luftkvalitet. Samtliga ovan nämnda leder är utpekade som riksintressen för kommunikation och ska skyddas i enlighet med miljöbalkens 3 kap 8 §.

Eftersom resecentrumbyggnaden kan bli uppemot 16 våningar hög bör det beaktas att byggnader över 20 meter kräver en lokaliseringsbedömning av Luftfartsverket. Det bör även noteras att byggnader över 45 meter kräver hindermarkering i enlighet med *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:155)*.

Trafikverkets bedömning är att planförslaget inte påverkar sjöfarten.

Tidigare synpunkter

I tidigare skede av planprocessen har Trafikverket framför allt framfört synpunkter rörande buller och vibrationer. I samrådsyttrande framfördes bland annat följande:

Sammantaget anser Trafikverket att planbestämmelserna bör tydliggöras enligt följande:

- *Huvudinriktningen bör vara att bostäder i första hand ska uppföras i områden där bullernivåerna inte överskrider 55 dB(A) ekvivalent.*
- *I områden med ekvivalenta nivåer på 55-60 dB(A) kan avsteg tillåtas om hälften av boningsrummen har tillgång till tyst eller ljuddämpad sida.*
- *För områden med ekvivalenta nivåer på 60-65 dB(A) kan avsteg tillåtas under förutsättning att hälften av boningsrummen har tillgång till en tyst sida samt att inomhusmiljön uppfyller ljudklass B. (Kravet enligt BBR är ljudklass C och om högre krav ställs bör det framgå tydligt av bestämmelsen.)*
- *Det behöver klargöras att tyst och ljuddämpad sida även innebär max 70 dB(A).*

I områden med ekvivalenta nivåer över 65 dB(A) krävs enligt Boverkets Allmänna råd att det efter avvägning mot allmänna intressen finns synnerliga skäl att tillåta bostäder. Trafikverket kan inte se att det finns sådana synnerliga skäl för de områden som är mest utsatta av buller från järnvägstrafiken. Tvärtom finns där en uppenbar risk att uppförande av bostäder här på sikt kan äventyra järnvägens funktionalitet samt påverka framtida möjligheter till utveckling. I dessa lägen bör bostadsändamål inte tillåtas.

Trafikverket konstaterar att planområdet har minskats i omfattning och att planbestämmelserna i viss mån har tydliggjorts. Fortfarande anser dock Trafikverket att det finns behov av ändringar och kompletteringar enligt nedanstående.

Buller

Trafikverket anser att generella riktvärden, som finns för trafikbuller och som anges i Regeringens proposition 1996/97:53, ska följas vid planering av ny bebyggelse. Kommunen har som planerande myndighet möjlighet att i vissa lägen och under vissa förutsättningar acceptera avstegsfall från gällande bullerriktlinjer i enlighet med Boverkets Allmänna råd 2008:1. Om så sker anser Trafikverket att kommunen har tagit över ansvaret för bullerstörningen och gjort en medveten avvägning mellan störningen och andra faktorer. Därmed förutsätts att krav inte kommer att ställas på Trafikverket att i egenskap av verksamhetsutövare åtgärda bullersituationen efter planens genomförande. I det här fallet konstaterar Trafikverket att den kompletterande bullerutredningen har tillämpat den så kallade "Stockholmsmodellen" med ljudkvalitetspoäng. Trafikverket anser inte att det är ett lämpligt förfarande vid planering av bostadsbebyggelse nära statliga vägar och järnvägar. Trafikverket konstaterar också att enligt den senaste bullerutredningen ligger ekvivalentnivåerna vid de mest utsatta fasaderna i spannet 61-65 dB(A) och maxnivåerna i spannet 81-85 dB(A). Detta är lägre nivåer än vad som redovisades i den tidigare bullerutredningen, då konstaterades: "På de fasader som ligger utmed Norge/Vänerbanan ligger de ekvivalenta ljudnivåerna på 71-74 dBA samt De maximala ljudnivåerna på fasader utmed Norge/Vänerbanan ligger beräkningsmässigt mellan 90-94 dBA." Skillnaderna i resultat mellan de båda bullerutredningarna är stora och bör förklaras. Som jämförelse brukar en dubblering av trafiken schablonmässigt

sågas ge en ökning på den ekvivalenta ljudnivån med 3 dB(A). Vad är det som ger de stora skillnaderna? Beror det enbart på en annan utformning av bebyggelsen och ändrad placering av bostadsytor eller finns det andra skäl?

Föreslagen utformning av planbestämmelserna ger möjligheter till avsteg som Trafikverket anser går längre än intentionerna i Boverkets Allmänna råd. De är heller inte i linje med Trafikverkets ovan nämnda riktlinje, eller de synpunkter som Trafikverket framförde i samrådet. T.ex. anger både planbestämmelsen m_1 och m_2 att 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid minst ett fönster i hälften av boningsrummen är ett tillräckligt villkor för avsteg. Något konkret krav på tillgång till en tyst eller åtminstone ljud-dämpad sida enligt Boverkets definition (45 resp. 50 dB(A) ekvivalent nivå) ställs inte. Det ställs heller inte något krav på att maxnivån på den "ljuddämpade" sidan inte får överskrida 70 dB(A). Det är också viktigt att ha i åtanke att uppfyllande av riktvärdena inte ger en tyst och störningsfri boendemiljö, snarare att boendemiljön kan anses acceptabel ur hälsosynpunkt. Även vid uppfyllande av riktvärdena har det visat sig att en stor andel boende upplever störningar, omkring 20-30 % upplever sig störda vid en ekvivalent ljudnivå på 55 dB(A). Dessutom kan människor påverkas negativt av buller utan att de själva är medvetna om det, t.ex. försämrad sömnkvalitet och koncentrationsförmåga. Det finns även ett samband mellan långvarig vistelse i bullerstörda miljöer och ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar. Trafikverket ser därför en uppenbar risk för att de boendemiljöer som planbestämmelsernas nuvarande utformning medger inte blir lämpliga ur hälsosynpunkt. I förlängningen kan det leda till krav på bullerdämpande åtgärder som kan medföra konsekvenser för järnvägssystemets funktion, t.ex. genom hastighetssänkningar eller restriktioner för trafikeringen nattetid som ger begränsar i systemets kapacitet.

Vibrationer

Trafikverket noterar att vibrationsmätningar ännu inte har genomförts, trots tidigare uppmaningar. Det är bra att beräkningar har genomförts men de borde snarast möjligt kompletteras med mätningar för att ge mer tillförlitlig information om förutsättningarna.

Kombinationen med lösa jordlager (lera), järnvägstrafik och höga byggnader talar för att vibrationsproblematiken behöver beaktas. Att en planbestämmelse införts som anger att 0,3 mm/s vägt RMS-värde inte får överstigas i bostadsrum är därför positivt. Frågan är dock om det är praktiskt möjligt att uppfylla detta krav.

Farligt gods

Trafikverket noterar att en ny riskutredning har genomförts. Trafikverket ser inga skäl att ifrågasätta resultaten men förutsätter att länsstyrelsens och räddningstjänstens eventuella synpunkter beaktas. Det är framför allt viktigt att möjligheterna till fortsatt drift och utveckling av järnvägsanläggningen inte påverkas genom framtida restriktioner, t.ex. avseende trafikering nattetid.

Luftkvalitet

Med tanke på områdets läge i närhet av flera stora trafikleder är det bra och nödvändigt att frågan om luftkvalitet behandlas. Men Trafikverket kan av planhandlingarna inte utläsa några konkreta förslag på hur luftkvaliteten skulle kunna förbättras.

Genomförande

Spårvägsanläggningen i planområdets västra del kommer att angränsa till Trafikverkets järnvägsanläggning och fastighet. Trafikverket behöver därför vara delaktiga i det fortsatta arbetet och få möjlighet att granska handlingar m.m. Det finns därför förmodligen behov av att teckna ett genomförandeavtal mellan Trafikverket och Göteborgs stad samt att en bevakande projektledare från Trafikverket kan följa projektet.

Sammantagen bedömning

I nuvarande form anser Trafikverket att planen inte ska antas, framför allt på grund av hur bullerproblematiken för de planerade nya bostadsytorna behandlas. Angreppssättet och utformningen av planbestämmelserna är inte i linje med Trafikverkets riktlinje *Buller och vibrationer vid planering av bebyggelse*, TDOK 2011:460, eller vad som framfördes i vårt samrådsyttrande. Det finns även relativt stora skillnader mellan resultaten av bullerutredningarna som behöver förklaras. Trafikverket delar uppfattningen att det är önskvärt med en tät och funktionsblandad bebyggelse nära resecentrum. Detta önskemål bör dock inte överordnas människors rätt till en hälsosam boendemiljö eller möjligheten till framtida utveckling av Norge/Vänerbanan. Om inte ovanstående synpunkter beaktas borde det finnas skäl för länsstyrelsen att överväga prövning av planen.

Kommentar: I enlighet med Trafikverkets ståndpunkt föreslår stadsbyggnadskontoret att krav ställs på motsvarande ljudklass B med avseende på fasaddämpning av trafikbuller. Detta är även något som Boverket rekommenderar. Trafikbullernivåer upp till 65 dBA påverkar bostäderna mot Gamlestadsvägen vid genomförande av gatuutbyggnad i etapp 2. De högsta ljudnivåerna härrör från den lokala trafiken, d.v.s. från kommunala huvudgator och spårvagnstrafik och inte från Trafikverkets anläggningar. Inga bostäder tillåts mot Norge/Vänerbanan. Bullerregnet från Trafikverkets anläggningar på längre avstånd ger ca 48 dBA. Bakgrundsnivån på ljudskyddad sida, medtaget närliggande bullerkällor, ger 51-52 dBA vid fasad/uteplats utan åtgärd. Uteplatser på skyddad sida kommer utan åtgärd att klara maxnivån 70 dBA. En bestämmelse införs, enligt Trafikverkets önskan, med krav på ljudnivå vid uteplats som ersätter tidigare reglering av ljudnivå på gård.

Bedömning med ljudkvalitetspoäng är en vedertagen metod, som beaktar flera aspekter och säkerställer att bebyggelsen får en utformning med en god ljudmiljö, i enlighet med PBL:s krav. Med tanke på den komplexa ljudsituationen i området och med avsikten att säkerställa en god ljudmiljö har beräkningen med ljudkvalitetspoäng gjorts. Syftet har varit att förbättra beslutsunderlaget. Stadsbyggnadskontoret ställer sig därför frågande till vad "Stockholmsmodellen" är för något, men tolkar det som att Trafikverket menar att 50 dBA inte bör överskridas på den ljudskyddade sidan.

Inför planens antagande har beräkningar gjorts om med ljudkvalitetsindex (uppdaterad beräkningsmetod) där resultaten för de enskilda kvarteren redovisas kompletterat med alternativ åtgärdsmetod att klara 55 dBA vid samtliga boningsrum.

Detaljplaner får inte reglera placeringen av enskilda rum i en lägenhet, därav föreslagen bestämmelse med krav på ljudnivåer utanför vissa fönster. Bestämmelsens formulering med ljudkravet vid minst ett fönster motiveras av att lägenheterna ska få planlösningar, där placering av rum för goda boendekvaliteter inte hindras av att ha en fasad mot störd sida eller ett fönster mot störd sida, så länge ljudkravet klaras utanför minst ett fönster.

En förklaring till de lägre ljudnivåerna utmed järnvägen har inte kunnat verifieras (gjordes en ny bullerutredning till utställningsskedet), men de nya ljudnivåerna motsvarar att beräknad hastighet förbi planområdet på Norge/Vänerbanan sänks från 180 till 90 km/h vilket överensstämmer med den faktiska verkligheten.

Vibrationsmätning har nu utförts, enligt Trafikverkets önskan, vilket bekräftar tidigare resultat från beräkningarna av vibrationsnivåer. Med den grundläggning som planeras för planområdet kommer det inte att vara några problem att uppfylla detaljplanens krav. Låga vibrationsnivåer inomhus har betydelse för upplevelsen av ljudstörningar, varför en reglering anses vara motiverad.

Utgångspunkten för detaljplan och upprättad riskanalys är att det inte förutsätter några inskränkningar i trafikeringen av järnvägsnätet, t.ex. vilka spår som trafikeras. Därför tar riskbedömningen höjd för att Trafikverket i en framtid eventuellt kan komma att

bygga om spårsystemet så att trafikering med godståg även sker på det närmsta spåret (vilket idag inte är möjligt).

Miljökvalitetsnormerna för luftkvaliteten klaras för denna detaljplan, vilket framgår av planhandlingarna och av underliggande rapport/beräkning. Åtgärder för luftkvaliteten i stadens trafiksystem kan komma att krävas för genomförandet av etapp 2.

Kommunen tecknar för detaljplanen inget genomförandeavtal med Trafikverket. För trafikkontorets arbeten, som utförs intill Trafikverkets anläggningar, behöver trafikkontoret ta nödvändiga kontakter. Om avtal krävs blir det en genomförandefråga för trafiknämnden att hantera.

Stadsbyggnadskontoret har kontaktat Luftfartsverket om behovet av att upprätta en flyghinderanalys. Luftfartsverket hänvisade till de lokala flygplatserna, varför kontakt tagits med både Landvetter och Säve flygplats, som inte framfört några krav på lokaliseringsbedömning. Även Transportstyrelsen, Försvarmakten (Såtenäs) samt Västra Götalandsregionen (helikoptertrafik) har kontaktats, utan att krav på bedömning ställts.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att detaljplanen är genomförbar utifrån gällande lagar och förordningar och att den markanvändning som medges i planen inte ger några restriktioner för Trafikverkets användning av infrastrukturen, idag eller i framtiden, som skulle påverka riksintresset för kommunikationer.

Trafikverket bör istället för att ifrågasätta möjligheten att bygga bostäder och förtäta staden vid en av stadens större knutpunkter reflektera över de störningar och de risker som den nationella infrastrukturen bidrar med för den befintliga bebyggelsen och den befintliga stadsdelen. Trafikverket har möjligheter att vidta åtgärder för att förbättra situationen, vilket även skulle gynna den tillkommande stadsbebyggelsen. Störningar och risker påverkar i högre grad den befintliga bebyggelsen, där detta inte beaktas på samma sätt som vid utformningen av den nya bebyggelsen.

18. Västtrafik AB har följande synpunkter:

Västtrafik har deltagit aktivt i detaljplanearbetet och bearbetat och vidareutvecklat sina idéer gällande resecentrumbyggnadernas funktioner och gestaltning utifrån kollektivtrafikens resenärsperspektiv. De utställningshandlingar som ställts ut för granskning överensstämmer därför med Västtrafiks nuvarande programhandlingar gällande Gamle-staden Resecentrum.

En kvarstående fråga som bör utredas vidare anser vi vara en gemensam syn på gångtunneln från torgytan ner under spår- och järnväg. I detaljplanen är denna definierad som "allmän tunnel ska anordnas". För Västtrafiks del är det viktigt för våra resenärer att den är öppen dygnet runt, vilket hela tiden varit intentionen under tiden för samråd. Vi ser helst att den blir allmän platsmark, som torgytan, för att sambanden och öppenheten ska bli tydlig. En stängning – var som helst – skulle innebära att delar av tunneln kan uppfattas som otrygg och skulle ge våra resenärer en osäker väg till och från järnvägsspåren.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret avser att behålla planbestämmelsen v₄ som anger att "allmän gångtunnel ska anordnas" genom resecentrum. Västtrafiks och kommunens gemensamma intention är att skapa en allmän gångförbindelse. Via avtal som reglerar förvaltningsansvar för ägande, drift och underhåll kan detta åstadkommas även om planbestämmelsen anger kvartersmark och inte allmän plats. Med nuvarande planreglering som kvartersmark kan emellertid gångförbindelsen, eller delar av den, stängas ett par timmar per natt om en situation uppstår som kräver detta. Med allmän plats finns det däremot inte samma möjlighet att kunna stänga passagen vid behov. Som jämförande exempel kan nämnas att stationsbyggnaderna vid Göteborgs Centralstation håller stängt

måndag-fredag 00.30-04.30, lördag 00.30-05.00 samt söndag 00.30-06.30. Centralhuset vid Göteborgs Centralstation håller stängt måndag-fredag 01.00-04.00, lördag 01.00-05.00 samt söndag 01.00-06.30.

Detaljplanen tar inte ställning till framtida drifts- och skötselfrågor eller ansvarsfrågor, utan tydliggör att det ska finnas en allmän tillgänglig gångtunnel genom resecentrum-byggnaden.

Inför antagandet har mindre justeringar skett av byggrätt för Gamlestaden Resecentrum utifrån den programhandling för byggnationen som Västtrafik tagit fram. Justering har skett av källarplanets avgränsning mot söder, liksom för marken där uppfart från cykelgarage kan anläggas. Avgränsning av högdal har justerats mot söder liksom område för gångtunnel genom byggnaden. Överbyggnadsrätter har införts mot norr samt nordost, enligt det byggnadsförslag som illustreras i planhandling. Avgränsning av överbyggnad mot öster har även justerats utifrån byggnadsförslaget.

Med den andra revideringen av planförslaget som gjorts hösten 2013 har kravet på att allmän cykelparkering ska inrymmas inom källarplanet utgått. Möjligheten finns dock och det är fortfarande av största vikt att funktioner tillförs källarplanet som befolkar det och ökar tryggheten i gångtunneln och för bilangöring/-parkering. Den ”mindre byggrätten” har fått ett lägre krav på minsta våningsantal. Byggnaden behöver fortfarande i gestaltning och volym samspela med den större byggnaden och den ska fortsatt vara tydligt rumsligt avgränsande för torget och för bussgatan. Detta bedöms dock möjligt att uppnå med byggnadens gestaltning även om det faktiska antalet våningar blir lägre.

Sakägare

19. Gbg Olskroken 18-7 AB c/o Aberdeen Asset Management Sweden AB, ägare till fast. Olskroken 18:7 (fastigheten är mer känd som Gamlestadens fabriker), skriver att det finns ett tecknat planavtal mellan kommunen och dem som reglerar förutsättningarna för upprättande av detaljplan för Gamlestadens fabriker. Arbetet med detaljplanen för fabriksområdet är något försenad jämfört med när synpunkter lämnades på samrådshandlingarna för Gamlestads torg och stadsbyggnadskontoret räknar nu med att den är klar för samråd runt sommaren 2013. De konstaterar att detaljplanen nu är uppdelad i två etapper och att utställningshandlingarna för Gamlestads torg etapp 1 utvecklats i en positiv riktning jämfört med samrådshandlingarna. En del synpunkter har beaktats men en del av synpunkterna har hänskjutits till detaljplanen för Gamlestads torg etapp 2 respektive till detaljplanen för Gamlestadens fabriker. Synpunkterna som redovisades i deras samrådsyttrande gäller därför fortfarande i tillämpliga delar för såväl etapp 1 som för etapp 2 av detaljplanen för Gamlestads torg och skall även beaktas i arbetet med detaljplanen för Gamlestadens fabriker. Vi har dock ett antal synpunkter som vi speciellt vill lyfta fram inför antagandet av detaljplanen för Gamlestads torg etapp 1.

Kulturhus

Det konstateras i samrådsredogörelsen att ett kulturhus inte kan förläggas till etapp 1, men skriver samtidigt att frågan om kulturhusetablering inom planområdet för etapp 2 skall hållas öppen. Vi anser att man bör skriva in även Gamlestadens fabriker som ett alternativ för kulturhusetableringen. På Gamlestadens fabriker finns mycket bra förutsättningar att skapa en lämplig miljö för ett kulturhus belägen mitt i industrihistorien. Det skapar också för området viktiga flöden av människor för att ge en trygg och säker miljö för boende och verksamma.

Säveån och å-rummet

Säveån är, som också konstaterats i planhandlingarna, mycket betydelsefull för Gamlestaden. De vill återigen trycka på vikten av att skapa en bra miljö i å-rummet. De har

tillsammans med stadsbyggnadskontoret genomfört en workshop speciellt för å-rummet, men känner sig osäkra på hur resultatet av denna workshop beaktats vid utformningen av utställningsförslaget. De ser också att vissa handlingar innehåller avvikelser jämfört med de intentioner som förmedlats till trafikkontoret och Ramböll. Exempel på detta är cykelbrons utformning och angöring på södra sidan, hur man tar upp nivåskillnader på ömse sidor, plantering av träd etc. De önskar få en ordentlig avstämning och diskussion om utformning, funktioner och kvaliteter innan dessa slutligen låses för genomförande. De vill också återigen påpeka vikten av ett sammanhängande stråk längs Säveån, vilket innebär att det skall vara möjligt att passera under broarna.

Barriärer

De har tidigare påpekat vikten av att inte i onödan bygga nya barriärer inom Gamlestaden. Detta gäller för såväl de offentliga rummen som i kopplingarna dem emellan. Exakt var detta landat är svårt att i den skala som redovisas. Eftersom detta väsentligt påverkar förutsättningarna för fabriksområdet vill de ha en ordentlig avstämning och diskussion om detta innan omfattning, lägen och utformning av barriärskapande konstruktioner och anläggningar slutligen låses för genomförande.

Bostäder

Det kan konstateras att det är förenat med stora svårigheter och en stor kompromissvilja från berörda instanser när det gäller användningen av lagar, policies och bestämmelser för att uppnå tillräckligt många bostäder runt Gamlestads torg och inom Gamlestadens fabriker. Av denna anledning är det väsentligt att ta tillvara på alla möjligheter till bostäder där det är möjligt att bygga bostäder och förlägga de mindre känsliga verksamheterna i de utsatta lägena. Vi tycker därför att det är felaktigt agerat från kommunen att i en markanvisning upplåta ett bra bostadsläge för hotell. Ett hotell kan förläggas i ett mer risk- och bullerutsatt läge och därmed fungera som en naturlig skärm för skapande av bostäder. Se även nedan under rubrik *Hotell*.

Hotell

De har, som framgick av synpunkterna på samrådshandlingarna, genom hotellkonsulten Hans-Åke Petersson AB gjort en hotellutredning. Med stöd av utredningen, deras synpunkter på samrådshandlingen samt deras synpunkter under rubrik *Bostäder*, anser de att föreslaget läge vid Gamlestads torg bör utgå. De anser istället att det föreslagna och med stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret diskuterade läget på Gamlestadens fabriker invid pendeltågstationen skall användas för ett hotell.

Parkering

Planområdet bedöms inrymma 285 parkeringsplatser. Även vid beaktande av eventuellt samnyttjande förefaller detta vara väl lågt, vilket kommer att innebära onödigt hög belastning och efterfrågan av parkeringsplatser i angränsande områden. De är därför oroliga för att de kommer att få parkeringsproblem på Gamlestadens fabriker under och efter utbyggnaden av Gamlestads torg. Av detta skäl vill de ha en ordentlig genomgång av parkeringsberäkningar och de parkeringsregler som skall gälla för planområdet så att samsyn fås runt dessa.

Gångbro mellan Gamlestads torg och Gamlestadens fabriker

Enligt planförslaget ingår den inte i etapp 1 utan behandlas först i detaljplanen för Gamlestadens fabriker. För byggande av gångbron erfordras vattendom. De vill att denna process påbörjas omgående.

Mark som inte får bebyggas

På plankartan är det markerat prickad mark (u) mellan spårområdet och en planerad bygggrätt för hotell söder om Säveån. Enligt planbestämmelsen skall marken vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. De ifrågasätter bredden på det prickade området och vill ha en förklaring.

Stadsbyggnadskvaliteter Gamlestads torg

På sidan 3 i dokument stadsbyggnadskvaliteter Gamlestads torg är angivet att ”*Handlingen ska senare även fungera som inriktningsdokument för framtagande av planförslaget för etapp 2 samt till delar även för utvecklingen av Gamlestadens fabriker*”. Det är också upptaget som en övrig planhandling enligt planbeskrivningen. De ställer sig frågande till dokumentets status då dokumentet till stora delar är inaktuellt när det gäller de förslag som för närvarande bearbetas för Gamlestadens fabriker. De anser att alla hänvisningar, texter och bilder m.m. som berör fabrikena tills vidare skall tas bort ur dokumentet ifall det skall ha kvar sin status som planhandling alternativt att det görs ett förtydligande som de kan acceptera.

Genomförandebeskrivningen

De har, utöver vad som kan ingå i andra synpunkter i detta yttrande, följande synpunkter på genomförandebeskrivningen:

- Det är för lång tid (2013-17) för det tillfälliga spåret på Gamlestadsvägen. Det skapar stora olägenheter för verksamheterna som är etablerade på Gamlestadens fabriker.
- De vill diskutera innehållet och villkoren i det avtal som kommunen skall teckna med dem. Vi håller till exempel inte med om att den södra torgytan och angöringar självklart är till nytta för området vid Gamlestadens fabriker, utan även en inskränkning i deras möjligheter att nyttja fastigheten.
- De anser att kommunen skall lösa in mark utgörande allmän platsmark och kvartersmark för allmänna ändamål.
- Sopsug bör inte anordnas som en gemensamhetsanläggning, utan huvudman för denna bör vara kommunen eller ett kommunalt bolag.

Kommentar: Göteborgs stad, genom stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret, har under planprocessen fört en kontinuerlig dialog med fastighetsägaren till Olskroken 18:7, som är direkt berörd av planläggningen. Synpunkter och konkreta förslag från Aberdeens sida har påverkat projektet och detaljplanens utformning. Stadsbyggnadskontoret kommenterar Aberdeens yttrande under respektive rubrik nedan:

Kulturhus

Stadsbyggnadskontoret svar i samrådet avsåg om plats reserverats för kulturhus inom etapp 1. Ett kulturhus skulle passa väldigt bra även inom fabriksområdet. Placering och uppförande av ett kulturhus är emellertid inte en fråga som stadsbyggnadskontoret styr över. Om intresse för kulturhus finns är stadsbyggnadskontoret positiva till att planera för sådan byggnation inom detaljplanerna för Gamlestads torg och/eller Gamlestadens fabriker.

Säveån och å-rummet/Barriärer

Avstämning har skett mellan Aberdeen och trafikkontoret om placeringen av gång- och cykelbron över Säveån, liksom av en temporär utformning av gång- och cykelstråken genom Gamlestadens fabrikers område. Diskussionerna har föranlett ny placering av bron samt revideringar av ”x-område” genom fastigheten. Permanent lösning för gång- och cykelstråken, som allmän platsmark, hanteras inom planarbetet för Gamlestadens fabriker.

Gång- och cykelbron har indragna landfästen vilket möjliggör passage under bron med fri höjd på 1,8 meter. Även spårvägen får indragna brostöd som är möjliga att passera, så som järnvägsbron redan är byggd. De långa sträckorna att passera under broar och den låga fria höjden gör det dock svårt att bygga ut allmänna stråk utmed ån västerut och det är inget som kommunen arbetar aktivt med att genomföra.

Bostäder/Hotell

Aberdeen påtalar att föreslaget läge för hotell inom planen för Gamlestads torg bör utgå till förmån för ett hotelläge inom detaljplan för fabriksområdet. Stadsbyggnadskontoret hänvisar denna fråga till fastighetskontoret som genom sin nämnd, fastighetsnämnden, är de som ansvarat för genomförd marktilldelning. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att intentionen i båda planerna är att skapa en flexibilitet när det gäller etableringen av verksamheter och tar sin utgångspunkt i ambitionen om blandstad. Detaljplanerna ska inte styra var specifika verksamheter får etableras, ej heller motverka flera etableringar av t.ex. hotellverksamhet.

Inom planområdet för Gamlestads torg etapp 1 är det för utvecklingen av knutpunkten väsentligt med en blandning mellan verksamheter och bostäder, vilket eftersträvs av kommunen inom alla delar av aktuellt planområde. En stor dominans av bostäder inom planområdet för etapp 1 kommer inte att vara positivt för utvecklingen av knutpunktsområdet, även om bostäder får byggas i större del av kvarter. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att genomförd marktilldelning bidrar till önskad blandning och utveckling norr om ån utan att det hindrar att en blandning av olika verksamheter och bostäder och en levande stadsmiljö även eftersträvas söder om ån.

Parkering

Om Aberdeen vill fördjupa diskussionen gällande parkeringsberäkningar kan ett möte för detta ordnas. Parkeringsreglering kommer att hanteras av trafikkontoret för allmän parkering på gatumark. För parkeringsanläggningar hanteras det av den aktör som äger och driver respektive anläggning. Parkeringsregler är inte en fråga som planen hanterar.

Aktuell detaljplan säkerställer att tillräckligt utrymme finns för parkering utifrån stadens parkeringspolicy och den vägledning till parkeringstal som byggnadsnämnden beslutat om. Parkeringstal som även kommer att tillämpas vid fortsatt planläggning i området.

En mer permanent parkeringssituation för västra delen av Gamlestaden uppstår först när detaljplanerna för Gamlestadens fabriker och för Gamlestads torg etapp 2 är färdiga och utbyggda. Dialog om parkeringssituationen i stadsdelen får föras mellan trafikkontoret och fastighetsägarna i området, men kan även diskuteras i fortsatta planarbeten.

Gångbro mellan Gamlestads torg och Gamlestadens fabriker

Stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret har påbörjat diskussionen om gångbron och vilken process som kommer att krävas för att genomföra den. En viktig fråga, som ännu inte är utredd med länsstyrelsen, är ifall en gångbro i detta läge kräver tillstånd för vattenverksamhet, då brokonstruktioner inte placeras i Säveån.

Mark som inte får bebyggas

Bredden på u-området baseras på uppgifter från ledningsägaren. Det är en stor spillvattenledning på 1600 mm som ska kunna förläggas till detta läge. I pågående detaljplanearbete för Gamlestadens fabriker bör dock bredden på u-området ånyo studeras. Om det är tekniskt möjligt att minska bredden och kretslopp och vatten accepterar ett förminskat u-område, ska detta övervägas.

Stadsbyggnadskvaliteter Gamlestads torg

Det övergripande gestaltungsprogrammet Stadsbyggnadskvaliteter Gamlestads torg är ett ”inriktningsdokument” som beskriver kvaliteter i utformningen och gestaltning av stadsstrukturen, stadsrummen och de enskilda byggnaderna, med fokus på Gamlestads torg. Ambitionen är att fabriksområdets befintliga bebyggelsemiljö av hög kvalitet ska inspirera och ge stöd för att åstadkomma en kvalitativ bebyggelsemiljö även vid torget. Det som påverkar fabriksområdets utformning är tankarna om ett levande tvärstråk med en ny bro över Säveån, tankarna om ett gemensamt aktiverat å-rum. Tankar som Aberdeen själva varit med och arbetat fram.

Gestalttningsprogrammet är en handling som tillhör detaljplanen för Gamlestads torg. Den har ingen formell status avseende fabriksområdet. Delar av tankarna i programmet bör ligga till grund samt ge stöd för diskussionerna om hur fabriksområdet ska utformas enligt ovan. Notera att illustrationerna i programmet som ska förklara principerna även är inaktuella för den slutliga planutformningen inom Gamlestads torg. Programmets syfte är inte att redovisa utformningen av enskilda byggnader, vilket istället hanteras inom planarbetena. För fabriksområdets detaljplan behöver ett eget gestalttningsprogram tas fram, med större fokus på hur ny bebyggelse ska gestaltas i samspel med den äldre bebyggelsens kvaliteter.

Genomförandebeskrivningen

Stadsbyggnadskontoret avser inte att kommentera Aberdeens synpunkter på genomförandebeskrivningen, då det avser avtals- och genomförandefrågor som Aberdeen diskuterar direkt med fastighetskontoret och trafikkontoret.

Övriga

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

21. Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra då de inte har några anläggningar i området.

22. Fastighetsägare i Gamlestaden skriver:

Gatumönster, struktur, gestaltning, estetik: Förslaget tar ett tydligt avstamp i stadsdelens befintliga struktur och bebyggelsemönster med syfte att tillskapa en sammanhängande stadsbebyggelse. Detta är mycket positivt. Fastighetsägare i Gamlestadens grundsyn är att den föreslagna utvecklingen har potential att avsevärt förbättra kvaliteten i boende och lokalt samhällsliv i stadsdelen, samtidigt som trivseln i den befintliga stadsdelen är fundamental för attraktiviteten i de nya områden som tillkommer. Planförslaget bygger på tankar om en innerstadskaraktär, tydliga stråk för gående och cyklister, fokus på trygghet och trivsel, kringbyggda kvarter med skyddade gårdsmiljöer, en varierad stadsbebyggelse med indelade fasader, nedbruten skala och verksamheter i bottenplan, mångfald bland fastighetsägare och förvaltare, en genomtänkt estetik och funktionsblandning. *Fastighetsägare i Gamlestaden önskar att de bärande idéerna i förslaget också blir till verklighet.*

Utveckling av lokal service och lokalt näringsliv: Planförslaget bygger på tanken om den funktionsintegrerade blandstaden, med olika verksamheter i bottenplan, vilket är mycket positivt. Fastighetsägare i Gamlestaden understryker att utvecklingen av verksamheter och lokalt näringsliv bör utgå från en syn på Gamlestaden som en helhet. Erfarenheter visar att många verksamheter i det befintliga Gamlestaden har haft svårt att överleva långsiktigt. Samtidigt borde lokalerna i de befintliga kvarteren, liksom exempelvis i Bellevue industriområde, ses som en strategisk tillgång i utvecklingen av allsidiga verksamheter och en hållbar blandstad i Gamlestaden. På Brahegatan finns etablerade verksamheter och ett livaktigt kafé- och restaurangliv som borde vara en del av Gamlestadens framtid, och Holländareplatsens kvaliteter och soliga läge bör attrahera även de nya gamlestadsborna. Lokalerna i Medborgarhuset bör kunna bli en tillgång också för de som flyttar in i de nya husen. På samma gång bör tillkommande verksamheter vid Gamlestads torg, liksom i övriga utvecklingsområden som omger Gamlestaden, även tillgodose de befintliga gamlestadsbornas behov. *Strategier för att utveckla lokal service och lokalt näringsliv bör absolut utgå från det gamla och det nya Gamlestaden som helhet och bygga på möjligheterna som de skilda förutsättningarna i olika delar av stadsdelen innebär.*

Lek, rekreation, uteliv och odling: Allmänt tillgängliga ytor för lek, spontanidrott och rekreation ska enligt förslaget huvudsakligen tillkomma inom etapp 2 av utbyggnaden av Gamlestads torg. Idag finns brister i möjligheterna till utomhusmotion, jogging och rekreation i stadsdelen. Samtidigt byggs under våren 2013 en spontanidrottsplats samt troligen också en konstgräsplan vid Ambrosiusgatan, på bekvämt gångavstånd från detaljplaneområdet. Genom det pågående EU-projektet SEEDS, där Fastighetsägare i Gamlestaden ingår som lokal partner, kommer vi förhoppningsvis under kommande år få se en utveckling av lek- och rekreationsytor på Bunkeberget och Holländareplatsen. Under senare år har det också etablerats ett par nya platser för närodling, som bygger på ett stort engagemang bland de boende. *Fastighetsägare i Gamlestaden anser att den planering och utveckling av rekreationsmöjligheter för barn, ungdomar och vuxna som ska äga rum under kommande år måste utgå från behoven hos både den befintliga och den tillkommande befolkningen samt tillgångar och förutsättningar i hela Gamlestaden.*

Bilar och parkeringsplatser: Det är positivt att utvecklingen av Gamlestads torg bygger på den goda tillgången till kollektivtrafik samt de ökade möjligheterna för människor att lösa sina transportbehov genom att cykla och gå. Samtidigt finns ett orosmoment i ambitionen att minimera antalet parkeringsplatser inom planområdet. Gamlestaden har en historia som avstjälningsplats för skrotbilar. Efter ett initiativ från Fastighetsägare i Gamlestaden infördes boendeparkering i Gamlestaden år 2005, vilket innebar en kraftig förbättring i parkeringssituationen i stadsdelen. Men också i nutid finns fickor som fungerar som skrotbilsupplag i stadsdelen. Det vore mycket olyckligt om behoven av pendelparkering och parkering för boende och besökare i de nybyggda delarna av Gamlestaden spiller över i den befintliga stadsdelen. *Övergripande planering samt uppföljning av hur parkeringssituationen utvecklas i realiteten måste därför utgå från behov och förutsättningar i Gamlestaden som helhet.*

Historia och identitet: Förslaget till detaljplan rör historisk mark, platsen där staden Göteborgs föregångare etablerades på 1400-talet. Fastighetsägare i Gamlestaden ser mycket positivt på de möjligheter att uppmärksamma Gamlestadens historia och identitet som utvecklingen av Gamlestads torg ger. De hoppas också att de trivsamma och mysiga kvarteren och platserna samt hemkänslan i den befintliga stadsdelen ses som viktiga värden i utvecklingen av de nya delarna av Gamlestaden. *Fastighetsägare i Gamlestaden önskar att tillfället tas i akt att synliggöra platsens historia, att låta resultat och fynd från utgrävningarna bli synliga i utformningen av platser och hus, till exempel i det nya resecentrumet. Ett exempel på inspiration kan vara det nya "hålet i gatan" på Korsgatan vid Domkyrkoplan, som synliggör avlagringar och marklager i den delen av staden.*

Avfallshantering och återvinningsplatser: Planering och utformning av avfallshantering och återvinningsplatser bör utgå från behov och förutsättningar i stadsdelen i sin helhet.

Ettapp 2: Alltmedan byggnation och utveckling pågår fortsätter vardagslivet för 7500 gamlestadsbor. Många som bor, arbetar och vistas i Gamlestaden väljer idag att inte resa kollektivt på grund av att miljön till/från och kring hållplatsområdet vid Gamlestads torg upplevs som otrygg. För att området ska kunna utvecklas till en strategisk knutpunkt med god anknytning till den omgivande stadsdelen krävs att *arbetet med ettapp 2 av utvecklingen av Gamlestads torg, inklusive förslaget om rivning av viadukten, fullföljs inom rimlig tid.*

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret konstaterar att den lokala kunskap om stadsdelen som Fastighetsägare i Gamlestaden besitter är viktig att ha med sig i stadsförnyelsen, inte minst för fortsatt planarbete med ettapp 2. Ettapp 1 har haft fokus på knutpunkten, i dialog med Västtrafik. Dialogen med fastighetsägarföreningen pågår, men den behöver intensifieras när planeringen för ettapp 2 fortsätter.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att de platser och ytor för utevistelse och rekreation som utvecklas inom ramen för stadsförnyelsearbetet i Gamlestaden kommer att bli mycket viktiga ”mötesarenor” mellan befintlig och tillkommande befolkning i Gamlestaden.

I framtida arbete med att följa upp hur parkeringssituationen i Gamlestaden utvecklas bör utgångspunkten vara, som Fastighetsägare i Gamlestaden påpekar, att stadsdelen studeras i sin helhet. Det är trafikkontorets ansvar att hantera denna fråga.

I takt med att de arkeologiska undersökningarna genomförs har frågan om hur de arkeologiska resultaten ska användas börjat diskuteras. Göteborgs stad har bildat en arbetsgrupp som utgör plattformen för dessa diskussioner. I gruppen ingår deltagare från fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen, länsstyrelsen och deltagande arkeologer från utgrävningarna. I diskussionerna om hur de arkeologiska resultaten ska omhändertas utgår arbetsgruppen från tre huvudinriktningar:

Kunskapsuppbyggnad, bl.a. dokumentation genom arkeologiska undersökningar och forskning.

Gestaltning i stadsrummet av specifika historiska spår och skeenden.

Tillgängliggörande av nyvunnen kunskap om det historiska Nya Lödöse gentemot medborgarna.

Göteborgs stads planeringsfas av Gamlestads torg etapp 2 är påbörjad (bl.a. har utredning gällande planerad biltunnel mellan Artillerigatan och Slakthusgatan påbörjats av trafikkontoret). När det gäller detaljplanearbetet beräknas detta återupptas under 2014.

23. Fortum, Division Ellösningar och Eldistribution skriver att de inte har något att erinra mot det upprättade planförslaget. Aktuellt område ligger utanför deras koncessionsområde.

24. Boende på Gamlestadstorget 22 skriver att de planerade flerbostadshusen på Gamlestadstorget bör byggas i trä, både med tanke på materialets ekologiska hållbarhet och till Göteborgs bebyggelsehistoria. En bebyggelse i trä vid Gamlestadstorget hade också fått den nya bebyggelsen att på ett naturligt sätt smälta ihop med den äldre delen av Gamlestaden. Trähus är klimatsmarta, sänker koldioxidutsläppen och reducerar energiåtgången vid tillverkningen!

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret avser inte att genom planbestämmelser reglera val av byggnadsmaterial för fasad. Materialval för stomme får detaljplanen inte reglera. För området vid knutpunkten beskriver det gestaltningsprogram som tillhör detaljplanen en byggnadsgestaltning som mer anspelar på Gamlestadens fabrikers karaktär. För etapp 2 beskriver gestaltningsprogrammet en övergång till landshövdingehusens karaktär med träfasader. Reglering av fasadmateriäl för etapp 2 har ännu inte diskuterats, men kan bli aktuellt.

25. Boende på Lotta Svärdsgatan 2B skriver:

Angående om att tycka till om planbeskrivningen av byggnationer på Gamlestadstorget kommande år. Varför måste ett nytt höghus vara en skyskrapa (16-våningar är ju gränsen för en skyskrapa) då övriga höghus i Gamlestaden idag är 12-13 våningar höga?

Nya byggnader i våra stadsdelar bör inte skilja sig markant mycket från omgivande bebyggelse om inte stadsdelen skall uppfattas som asymmetrisk.

Forna Ungkarlshotellet som nu är studentbostäder i Gamlestaden är 12 våningar högt och SKF:s huvudkontor har samma antal våningar. Varför måste ett nytt höghus vara just en skyskrapa på 16 våningar? Det borde räcka med 12 våningar!

Kommentar: Området runt Gamlestads torg/Gamlestaden Resecentrum utvecklas till en stark kollektivtrafiknod för Gamlestaden, Bagaregården, Marieholm, Bellevue, Kviberg m.fl. stadsdelar. Att särskilt manifesteras denna funktion genom att låta huvudbyggnaden bli ca 16 våningar anser stadsbyggnadskontoret vara motiverat. Byggnaden har en även en annan gestalt än befintliga höghus. Höga byggnader är inget självändamål i sig men på just denna plats, som en stor målpunkt för kollektivtrafikresenärer, finns det tydliga skäl att skapa ett landmärke, en så kallad "accent" i stadslandskapet.

26. Boende på Brahegatan 4A tycker det är synd att man försöker efterlikna byggnationerna vid nya Lindholmen /Eriksberg. Personen jobbar i det området och tycker det är ett oinspirerande och opersonligt område som endast tilltalar större former av verksamheter. Vill man låta området Gamlestaden växa på de boendes villkor måste man öppna upp för detta och skapa naturliga samlingsplatser för människor att mötas på samt även locka människor från andra stadsdelar att komma hit. Såveån har en fantastisk potential som man bör ta vara på. Låt grönområden samlas kring ån med plats för fik och strövområden/parker och låt de större bostäderna ligga en bit ifrån. Det nuvarande förslaget berövar de boende sitt bostadsområde och vänder sig istället till dagverksamhet. Om man vill att folk ska flytta till detta område måste det finnas utrymme för de boende att vistas här.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret anser att det blandstadsmässiga bebyggelsemönster som planeras runt den nya torgbildningen/resecentrumet i Gamlestaden rymmer en fantastisk potential när det gäller att locka människor från andra stadsdelar till Gamlestaden. Bebyggelsens täthet och blandning av funktioner, stora resandeströmmar, kontrasten mellan resecentrum och det närliggande å-stråket samt närheten till befintliga delar av Gamlestaden kommer sammantaget att leda till ett folkliv och en stadspuls som få andra platser i Göteborg utanför stadskärnan erbjuder.

27. Boende på Karl Gustavsgatan 63 gillar verkligen visionen: Kanon! Bra med stads-kvarter och varierad arkitektur. Detta behövs det mer av i Göteborg! Personen har dock ett önskemål. Resecentrumet består av 2 nivåer, där den lägre delen kan få en takterrass som är öppen för allmänheten (café etc.). Det är få som har tillgång till terrasser med vacker utsikt, så denna passar perfekt för detta. Den högre delen borde höjas rejält. Det kan vara kontor i de första våningarna upp till föreslagen höjd och ovanför det bostäder, i ett minst 3 ggr så högt hus. Utöver många fler bostäder så skulle proportionerna se bättre ut mellan husen. Hoppas det är möjligt tekniskt och att ni ser fördelarna. Tack för en fin vision. Hoppas bygget går fort framåt!

Kommentar: I det interna arbetet mellan stadsbyggnadskontoret och Västtrafik har frågan om takterrasser i anslutning till kommande resecentrum diskuterats. Stadsbyggnadskontoret ser dock hellre en utveckling där torget befolkas snarare än en takterrass. Det finns dock ingen reglering som hindrar att Västtrafik bygger en allmänt tillgänglig takterrass. Vad gäller förslaget att höja den högre delen av resecentrum så kommer stadsbyggnadskontoret inte att föreslå en sådan förändring. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att föreslagen byggrätt redan idag tillåter en hög byggnad, från 9 upp till 16 våningar. I planeringen av området runt Gamlestads torg är en viktig utgångspunkt att utgå ifrån Gamlestadens befintliga skala om tre-fyra våningar för att sedan successivt höja bebyggelsen ju längre västerut mot själva resecentrum man kommer (8-10 våningar för kvarteren runt torget och upp till 16 våningar i resecentrumets högsta del). Förslag om en rejäl höjning över 16 våningar ligger utanför vad stadsbyggnadskontoret kan se som ett acceptabelt spann vad gäller lämpligt våningsantal.

28. Boende på Hvitfeldtsgratan 2A skriver att förslagets grundidé är mycket bra. Den skulle dock kunna bli ännu bättre om man höjde ribban med tanke på det strategiska läget och lät hushöjderna variera mellan 30-60 våningar. Dels skulle området kunna

svälja fler bostadssökande som önskar byta bilberoende mot ett rikligt kollektivtrafiksutbud inpå knuten, dels skulle det visuellt locka flanörer inom Vallgraven att promenera genom Olskroken och bort mot Gamlestan för att få en smak av rejäl storstadsmiljö, sådan som Göteborg, trots sin storlek ju lider väldig brist på. På så sätt skulle Gamlestan i människornas världsbild växa samman med och ingå i det vi kallar centrala Göteborg. Det skulle bli ett lyft för hela staden.

Kommentar: Området runt Gamlestaden har förvisso ett mycket strategiskt läge - platsen är en av översiktsplanens utpekade strategiska knutpunkter. Planförslaget har därför en hög exploateringsgrad. Stadsbyggnadskontoret ser inte att det finns några motiv till att låta våningshöjden variera mellan 30 och 60 våningar. Som jämförelse kan nämnas att den självständiga ”ikon”-byggnaden Turning Torso i Malmö är 54 våningar hög och mäter 190,4 meter i höjd. Ambitionen i stadsutvecklingsarbetet i Gamlestaden utgår ifrån att skapa en sammanhängande kvartersstad. Synen på tillkommande hushöjder utgår ifrån tankesättet att låta Gamlestadens befintliga bebyggelsestruktur på tre-fyra våningar successivt höjas till ”Vasastadens” och ”Linnégatans” våningsantal runt det nya torget för att sedan nå höjden 16 våningar i resecentrums huvudbyggnad.

29. Boende på Fyrisvägen 18 skriver med hänvisning till detaljplanen för handel, bostäder m.m. inom kv. Gösen och Makrillen, d.v.s. SKF/Nya Kulan:

Planen bör inte godkännas utan en väsentlig komplettering. Den totala utbyggnaden i Gamlestaden och Kvibergsområdet framgår inte av denna plan, som bara gäller en mindre del av områdena som direkt och indirekt berörs. Kravet är att en total trafikplan görs först, som inkluderar områdena från Bellevue till Brodalen både norr och söder om Kvibergsvägen/Utbyvägen och hela Gamlestaden. Den totala utbyggnaden kommer mig veterligt att bli minst lika stor som hela Utby plus Kviberg när det gäller invånarantal plus handel m.m. Dessutom tillkommer ett flertal aktiviteter inom Kvibergsområdet norr om Utbyvägen.

Trafikförsörjningen är inte löst:

1. Det finns inte klarlagt hur in- och utfart ska ske till de nya verksamheterna och bostäderna, och att vägarna klarar trafikökningen vid speciellt högttrafik.
2. Kvibergslänken klarar inte en sådan trafikökning. Redan nu är den hårt belastad, och ljussignalerna vid von Utfallsgatan är en begränsande faktor. Artillerigatan har bara en fil österut vilket redan nu ger väldigt långa köer. Gamlestadsvägen och Slakthusgatan utnyttjas fullt ut. Utbyvägen/Kvibergsvägens utformning är inte optimal. En bussgata i mitten har minskat kapaciteten rejält.
3. Kvibergslänken är länken mot Göteborg för hela Kortedala och delar av Bergsjön, Gamlestaden och Utby. Redan nu märks det i Utby att allt fler kör genom Gärdsås och via Kamgatan/Österlyckan/Lemningsgatan, trots att det varken är tillåtet eller meningen. När man skapar en så dålig trafiksituation vid Kviberg och Gamlestaden, kommer allt fler att välja att köra antingen genom Utby eller via Mellbyleden/Fjällbo/Utbyvägen/Lemningsgatan. Nu när Partihallsförbindelsen är klar kommer trafikflödet denna väg öka allt mer. Det är utlovat att Utbyvägen ska vara en lokalgata utan speciell genomfartstrafik. Gatorna är inte heller byggda för detta, utan går genom bostadsområden och idrottsområden med många barn i rörelse. Både personbilar och framför allt tyngre trafik har redan ökat allt mer.
4. Kraven för att en byggnation ska få komma till stånd är att man gör en miljökonsekvensbeskrivning av trafiken för hela området, inte bara en del i taget.

5. Trafikförsörjningen mellan kommungränsen i Fjällbo och Gamlestadstorget måste lösas, så man får tillräcklig kapacitet på alla vägar, så att trafiken inte väljer Utbyvägen vare sig de kommer från Gråbo/Bergsjön, Kortedala eller Gamlestaden.

Huvudkravet är dock att länken Mellbyleden till E20 är utförd och klar innan byggnationen sätter igång vid Gamlestaden. Då leds trafiken rätt och Utbyvägen blir ingen genomfartsgata, och Gärdsås kan stängas av, och Lemmingsgatan förbjudas för tung trafik. Denna länk ska gå (fanns med redan i förra översiktsplanen) från Mellbyleden via Vagnmakaregatan eller precis öster om den, och med en bro över Sävån och järnvägen och en underfart (inte bro, utan som vid Skultorpsmotet i Partille). Den ansluter då till E20 och även till Industrivägen. Lämpligen skulle den också anslutit till Sävedalen också, så löste det deras genomfartsproblem på Göteborgsvägen, men Partilles inställning får inte hindra det övriga. Kommunen kan då förskottera pengar så att bygget kommer igång, så som man gjort med Västsvenska paketet. Detta mot är en liten kostnad i det totala men skulle lösa hela trafikproblematiken från Gråbo/Norra Partille/Bergsjön och Kortedala, så de får en direkt anslutning till E20 och de nya vägar som byggs t.ex. Marieholmstunneln och E45 och anslutning till riksväg 40.

Kravet är att man gör en total plan med en miljökonsekvensbeskrivning som omfattar hela området. Trafikförsörjningen omarbetas, så att kapaciteten blir tillräcklig, och framför allt att länken vid Mellbyleden till E20 är klar före byggnationen på Kviberg.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret konstaterar att ovanstående yttrande initialt är ställt till detaljplanen för handel, bostäder m.m. inom kv. Gösen och Makrillen (vars samråd genomfördes hösten 2012). Yttrandet kommer att bemötas inom ramen för ovanstående detaljplan. Då yttrandet inkommit och diarieförts även på den nu aktuella detaljplanen för Gamlestads torg, etapp 1 återges det även här. Som planeringsunderlag för all den byggnation som är tänkt i Gamlestaden och i Kviberg har trafikkontoret tagit fram en trafikanalys som ligger till grund för utformningen av gatusystemen, för denna plan och för övriga detaljplaner. Yttrandet, som i hög grad berör trafikfrågorna, vidareförmedlas till trafikkontoret.

30. Yimby Göteborg är mycket positiva till stadsbyggnadskontorets detaljplanering för Gamlestaden. Området har en viss mängd bevarad stadsbebyggelse idag, men är mycket avskuren från resten av staden. Det är oerhört glädjande att läsa planens ambitioner om att bygga vidare på de stadskvaliteter som finns i området idag och skapa ny, levande kvartersstad. De hoppas att denna plan innebär ett första steg i att läka de många urbana sår som finns i Göteborgs nordöstra stadsdelar, och ser att denna detaljplan är ett i stort sett mycket bra sådant första steg. I samband med färdigställandet av den nya pendeltågsstationen har området potential att bli en mycket vital stadsdel.

De delar fullständigt ambitionerna som presenteras i planförslaget och ser dem som mycket viktiga och angelägna för både det aktuella området och för Göteborg i allmänhet – stadsmässighet, trygghet och vitalitet. Än mer glädjande är att detaljplanen inte enbart uttalar dessa ambitioner, utan att den även tar flera grepp som är helt nödvändiga för att också förverkliga dem. Det är viktigt att dessa vidhålls, så att ambitionerna faktiskt kan förverkligas.

Punkter som presenteras i detaljplanen och som Yimby Göteborg anser måste vidhållas är till exempel:

Sluten kvartersform

Om man vill skapa en stadsmässig miljö är den slutna kvartersformen överlägsen de andra uppbrutna strukturerna som annars dominerat i princip alla detaljplaner de senaste decennierna, som punkthus, lamellhus eller halvöppna kvarter. Slutenheten främjar bild-

andet av stråk, skapar attraktiva gatumiljöer och tillåter en högre täthet som i sin tur skapar underlag för stadsliv.

Krav på lokalanpassade bottenvåningar

Erfarenheten visar att detaljplaner som endast medger lokaler i bottenvåningarna sällan mynnar ut i att lokalanpassade bottenvåningar faktiskt byggs. Istället blir resultatet av sådana detaljplaner i princip alltid att bottenvåningarna utformas för enbart bostäder. Därför är det mycket viktigt att planen tydligt kräver lokalanpassning i bottenvåningarna, om man vill skapa en funktionsblandad och levande stadsmiljö, just så som gjorts i den aktuella detaljplanen.

Variationsrikedom

Yimby anser att en variationsrik miljö är viktigt då man vill skapa en levande stadsmiljö, och därför är det mycket positivt att man i detaljplanen vill reglera utformning av bottenvåningar och fasader. En stadsmiljö behöver vara rik på intryck och inte vara monoton eller otydlig, som tenderar att bli resultatet om exploatörerna tillåts bygga alltför stora sammanhängande volymer. En småskalig fastighetsindelning och krav på tydligt definierade bottenvåningar är utmärkta metoder för att uppnå denna variationsrikedom. De anser dock inte att en minimigräns på 15 meter för fastighetsbredd tjänar något syfte och att den för potentiellt ytterligare småskalighet helt bör tas bort.

Solvärden ska inte optimeras så att det motverkar övriga intentioner med stadsmiljön.

Det är viktigt att planens syfte att åstadkomma en tät stad av innerstadskaraktär får vara vägledande genom hela processen. Solvärden och andra detaljer ska inte få urvattna eller förändra detta syfte. Det finns ingen tidsangivelse för kravet på direkt solljus i Boverkets Byggregler varför regeln uppfylls för det norra kvarteret som har solinfall vid sommarsolståndet.

Sammanfattningsvis konstaterar Yimby att detaljplanen är lysande och om den genomförs utan att kompromissa med de för stadsmässigheten nödvändiga aspekterna så kommer det bli ett stort lyft för både Gamlestaden och hela Göteborg. De hoppas att planen kommer utgöra en måttstock för framtida detaljplaner i Göteborg.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna i Yimbys yttrande. Beakta dock att den småskaliga fastighetsindelning och angivna mått på fastigheters bredd mot gata som det refereras till är hämtade från beskrivningarna av innerstadskvaliteter i det översiktliga gestaltningsprogrammet. Fastighetskontoret har vid tidpunkten för planens utställning markanvisat till tre exploatörer för genomförandet av etapp 1. Det blir nu exploatörernas ansvar vid framtagandet av gestaltningsprogram för byggnader att visa hur de bejakar och uppfyller kraven på eftersträvad stadsbild.

31. Boende på Håltavägen 9c, Torslanda skriver att han stödjer Yimby Göteborgs yttrande gällande Gamlestadstorget.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

32. Boende på okänd adress skriver att han starkt instämmer i Yimbys yttrande.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

33. Boende på Fjärde Långgatan 24 tycker att planen för Gamlestads torg är mycket bra, väl genomarbetad och fokuserar på rätt aspekter när det gäller stadsmiljön och den täta stad som översiktsplanen beskriver. I övrigt håller personen till fullo med i det yttrande som Yimby Göteborg har lämnat in.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

34. Boende på okänd adress skriver:

”Planen för Gamlestaden ser riktigt bra ut! Kul att ni rustar upp och gör en mysig kvartersstad med stadskänsla, det är precis vad området behöver.”

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

35. Boende på okänd adress stöder Yimby Göteborgs yttrande över Gamlestads torg.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

36. Boende i Kortedala skriver:

”Jag vill bara gratulera till och tacka för en fantastiskt bra detaljplan! Jag hoppas på många fler planer som följer samma linje under 2013. I övrigt ställer jag mig fullt bakom Yimbys yttrande.”

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

37. Boende på okänd adress skriver:

”Vill ge mitt fulla stöd till Yimbys förslag kring Gamlestaden, vilket också stödjer SBK:s förslag.”

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

38. Boende på okänd adress tycker att Yimbys yttrade angående Gamlestaden är klockrent!

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Revideringar

Planförslaget har reviderats för att förtydliga planens intentioner, utifrån synpunkter som lämnats i yttranden eller som framkommit på möten med berörda aktörer i planarbetet. Revideringar görs för att få en mer korrekt och tydlig planhandling, men ändrar inte detaljplanens intentioner eller innehåll.

Revideringarna innebär att följande justeringar har gjorts på plankartan:

- Regleringen av trafikbullret justeras så att bestämmelse gäller för hela planområdet. Den anger att åtgärd antingen vidtas så att 55 dBA klaras vid samtliga boningsrum eller att 50 dBA ska klaras för hälften av boningsrummen, utanför minst ett fönster. Som tidigare medges att 25 % av lägenheterna i varje byggnad får avvika med högst 55 dBA som ljudskyddad sida.
- Bestämmelse införs med ljudkrav (ekvivalent och max) för uteplatser, som ersätter tidigare reglering av ljudnivå på gård. Syftet är att säkerställa att uteplats med god ljudmiljö anordnas för bostäderna. Upplysning kvarstår om att gårdar bör utformas med ett gott lokalklimat och en god ljudmiljö.
- Bestämmelse införs som tydliggör att bullerregnet liksom framtida gatuutbyggnad ska ingå i dimensionerande trafikbullernivåer, i enlighet med trafikbullerutredning för planen.
- Bestämmelse införs med krav på avlastning av markområdet inom 45 meter från kajkant mot Säveån, med syftet att säkerställa planområdets stabilitet.
- Möjlighet inskränks att ha hotell i byggnadskropp placerad mot järnvägen, eftersom denna användning inte är behandlad i riskutredningen.

- Kvarter A och B:s användningsgränser mot ”busstorget” flyttas 0,5 m i nordostlig riktning för att erhålla utökat utrymme för det underjordiska garaget.
- De fyra byggrätterna längs med kajen mot Säveån förses med en bestämmelse som reglerar högsta totalhöjd i meter över nollplanet (+37,0), tillsammans med krav på minsta taklutning. Samtidigt tas bestämmelserna som reglerar våningsantal för dessa byggrätter bort. Syftet är att säkerställa byggnadernas höjd i förhållande till byggnad B15 inom Gamlestadens fabriker, liksom ett karaktärsskapande taklandskap.
- Justering av läget för ”x-område” har gjorts utifrån det temporära läge för gång- och cykelstråken som studerats av trafikkontoret och fastighetsägaren. Detta medför även en ändrad vridning av gång- och cykelbron över Säveån.
- Justering har skett av vattenområdet så att det ska överrenstämman med befintliga och planerade landfästen för spårvägsbro samt gång- och cykelbro.
- Reglering av användning för kajhusen med sektion som föreskriver bostäder ovan bottenvåning justeras till bestämmelse i enlighet med övriga kvarter. Syftet är att planen ska vara flexibel för olika användningars fördelning i byggnadskroppar, men kräva en minsta andel bostäder för förverkligandet av blandstaden.
- För att förtydliga tillåtelsen av entrésolplan inom våning, förtydligas i bestämmelse att detta endast medges i bottenvåning utan att räknas som en egen våning.
- Syfte med bestämmelser om att bottenvåning ska utgöras av lokalyta för centrumfunktioner förtydligas om att *endast* lokalyta för centrumfunktioner medges utöver entréfunktioner.
- Bestämmelse som hindrar att utrymmen så som cykelförvaring, kontors- och lägenhetsförråd, teknikutrymmen och dylikt lokaliseras i bottenvåning mot ytterfasaden, har justerats för att inte kunna feltolkas.
- Bestämmelser som anger att andel av byggrätten ska användas för bostadsändamål förtydligas om att det avser BTA *ovan mark*.
- Bestämmelserna om att olika typer av gemensamhetsanläggningar får bildas tas bort då dessa regleringar bedöms som onödiga och hanteras i fastighetsbildningen.
- Mark tillgänglig för allmänna ledningar kompletteras med ett nytt läge som korsar spårvagnsområdet.
- Tagit bort möjlighet till utfart i gata från parkeringsgarage (tidigare bestämmelse n₁) och tydliggjort i bestämmelse att möjlighet till underbyggnad avser kvartersmark (P) och inte en allmän anläggning.
- Utöver att byggnad ska vara förberedd för framtida underbyggnad av vägtunnel så införs även bestämmelse ”z” om att marken ska vara tillgänglig för allmän vägtunnel. Formulering för ”t” ändras till att byggnad ska vara *anpassad* för underbyggnad av *allmän* vägtunnel. Syftet är att säkerställa rättighet till framtida vägtunnel liksom att tydliggöra att byggnads konstruktion och grundläggning måste anpassas till tunneln.
- Utifrån nya underlag för utformning av Gamlestadens Resecentrum har avgränsning av källarplan justerats mot söder, liksom av marken tillgänglig för uppfart från cykelgarage n₄. Avgränsning av högdelen mot söder har även justerats liksom utrymmet för allmän gångtunnel genom byggnaden. Överbyggnadsrätt har införts för utskjutande fasadpartier på högdelen mot norr och mot nordost, vilket ger planstöd för de överbyggnader som inte ryms inom den generella rätten att bygga över allmän plats med max 1,5 meter.

- Bestämmelse som medger burspråk och balkonger ovan allmän plats och över plangräns omformuleras så att även andra utkragande byggnadsdelar tillåts, som skärmtak, taksprång och fasadkonstruktioner som byggs utanför fasadlivet i bottenplan. Tillåten överbyggnad av allmän plats och över plangräns blir max 1,5 meter, om inte särskilda överbyggnadsrätter är reglerade. Med tanke på önskad genomsikt mellan kajhusen har tidigare rätt om 2,5 meters överbyggnad för dessa hus tagits bort.
- På kartorna förtydligas att det referenssystem i plan/höjd som används för planen är SWEREF 99 12 00/GH 88, men att staden nu infört höjdsystemet RH 2000.
- Som upplysning på plankartan förtydligas att planområdet utgör fast fornlämning enligt kulturminneslagen.
- Upplysning förtydligar att hindermarkering krävs för byggnad över 45 meters höjd.
- Förtydligat upplysning om att färdigt golv vid VA-anslutning med självfall som lägst får läggas på nivån +12,9.

Under hösten 2013 har planförslaget reviderats m.a.a. fastighetskontorets önskan om större flexibilitet för genomförandet och mindre kostnadsdrivande krav. Redaktionella ändringar har även gjorts, för att göra bestämmelser tydligare. Revideringarna innebär att följande justeringar har gjorts på plankartan:

- Inskränkning i byggrätt för eventuell placering av allmän vägtunnel med påverkan på byggnation inom planområdet tas bort. Bestämmelserna "t" och "z" utgår därmed.
- Högsta tillåtna totalhöjd för kajhusen höjs med två meter till +39,0 för att ytterligare bostadsvåning ska kunna inrymmas. En höjd som något överskrider nockhöjden på byggnad B15, men som fortfarande anses vara i enlighet med principen om enhetlig höjd vid "å-rummet".
- Kravet på lokaler i bottenvåning mildras för kajhusen så att bostadskomplement till viss del tillåts inom bottenvåning. För det triangelformade kajhuset utgår lokalkravet för större flexibilitet, bl.a. kan bottenvåning vara lämplig för allmän cykelparkering.
- Kravet på att allmän cykelparkering ska inrymmas inom källarplanet i resecentrum ändras till ett förtydligande genom planbestämmelse att det är en möjlighet. För det triangelformade kajhuset medges användningen för allmän cykelparkering.
- Möjligheten till att i större utsträckning rymma bilparkeringen i parkeringsplan inom kvarter A (istället för i garagen under kvarter) medför en höjning av tillåten bruttarea för parkering till 10 000 kvm.
- Samtidigt möjliggörs etappvis genomförande av kvarter A, där kvarteret initialt kan uppföras i fem våningar med syftet att sedan kunna byggas på till åtta våningar. Det har i sin tur föranlett ändring av bestämmelsen om takvåning, som numera gäller för byggnader högre än sex våningar.
- Krav på bostäder i kvarter A utgår för minskad komplexitet i konstruktionen, men är fortfarande en möjlighet. Funktionsblandning kvarstår mellan kontors- och centrum-verksamhet samt parkering.
- Kravet på användningen av bottenvåningar för lokalytor kvarstår, men behovet av utrymmen för andra användningar i husen (så som teknikutrymmen, cykelförvaring, förrådsutrymmen etc) tillåts numera om de placeras minst åtta meter från ytterfasad.
- Kravet på uppglasade bottenvåningar (med lokalytor) minskas till att fönsterytan ska vara minst 50 % av fasadytan i bottenvåning.

- Den mindre byggnaden för resecentrummet medges nu som lägst i två våningar, då samspel med den större byggnaden i gestaltning och volym även går att åstadkomma med ett lägre krav på det faktiska antalet våningar.
- Bestämmelse med krav på 4 meters invändig höjd i bottenvåning omformuleras.
- Bestämmelse om att bostäder och hotell inte får placeras i byggnadsraden närmast järnvägen omformuleras.
- Förtydligar att föreskrivna markhöjder i planen är utifrån det gamla höjdsystemet.

Ovan beskrivna revideringar innebär inte någon väsentlig ändring av planförslagets innebörd, varför det inte erfordras någon ny utställning av detaljplanen. Justering av detaljplanen inom Gamlestadens fabriker liksom höjning av totalhöjd för kajhusen är kommunicerad med fastighetsägaren.

Gunnel Jonsson
Planchef

Mattias Westblom
Planarkitekt

Till utställningsutlåtandet bifogas följande:

Bilaga 1: Sändlista utställning

Bilaga 2: Länsstyrelsens utställningsyttrande

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
 Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
 Göteborg Energi Gasnät AB
 Göteborg Energi GothNet AB
 Göteborg Energi Nät AB
 Göteborgs Hamn AB
 Idrotts- och föreningsnämnden
 Kretsloppsnämnden
 Kulturnämnden
 Lokalnämnden
 Miljö- och klimatnämnden
 Namnberedningen
 Nämnden för Göteborg Vatten
 Park- och naturnämnden
 Räddningstjänsten Storgöteborg
 Stadsdelsnämnden i Angered
 Stadsdelsnämnden i Centrum
 Stadsdelsnämnden i Örgryte-Härlanda
 Stadsdelsnämnden i Östra Göteborg
 Stadsledningskontoret
 Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
 Havs- och vattenmyndigheten
 Göteborgsregionen (GR)
 Jernhusen AB, Region Väst
 Lantmäterimyndigheten i Göteborg
 Länsordningspolisen
 Länsstyrelsen
 Posten AB
 Svenska Kraftnät
 Skanova Nätplanering D3N
 Trafikverket
 Vattenfall Eldistribution
 Västtrafik Göteborgsområdet AB

Kommuner

Ale kommun
 Partille kommun

Sakägare

Hämtas från fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

De som yttrat sig tidigare
 Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

De som yttrat sig tidigare
 Wallenstam AB
 SKF Sverige AB
 Gridcore AB
 Telenor Sverige AB
 Fortum
 Göteborgs Kyrkonämnd
 Handikappfören. Samarbetsorgan
 Naturskyddsföreningen i Göteborg
 Svensk handel
 Swedegas
 Gamlestadens föreningsråd
 Gamlestaden Marieholms industriförening
 Göteborgs Köpmannaförbund
 Handelsanställdas Förbund
 Fastighetsägare i Gamlestaden



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Nina Storsveen
Planeringsarkitekt FPR/MSA
010-22 44 792
nina.storsveen@lansstyrelsen.se

UTSTÄLLNINGS-
YTTRANDE
2013-01-23

Diarienummer
402-39198-2012
Dossienummer
F 2397C

Sida
1(7)

Byggnadsnämnden
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

Yttrande över detaljplan för Gamlestads torg, etapp 1, inom stadsdelarna Gamlestaden och Olskroken i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Utställningshandlingar daterade 2012-11-27 för yttrande enligt 5 kap 23 § plan- och bygglagen (PBL 1987:10)

Bedömning enligt 12 kap 1 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden att frågor rörande människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, översvämning eller erosion måste hanteras på ett tillfredsställande sätt i enlighet vad som anges i motiven nedan för att planen ska kunna accepteras och inte komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar att planens genomförande, i enlighet med nuvarande förslag, kan komma att innebära risk för människors hälsa och säkerhet samt en risk för olyckor, översvämning eller erosion. Länsstyrelsen befarar i övrigt inte att riksintresse enligt miljöbalken (MB) påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iaktas eller att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser.

Riskhantering

Detaljplanen har sedan samrådet delats upp i två etapper där denna, den första etappen, omfattar det nya torget och kajområdet, resecentrum med buss och spårvagnshållplatsen samt omgivande bebyggelse. Den till planen tillhörande riskanalysen har sedan samrådet därför uppdaterats och avgränsats till ovan angivna förutsättningar.

I planbeskrivningen tar kommunen tydligt ställning och bedömer föreslagen markanvändning som lämplig när fördelarna med att bygga invid Gamlestadens resecentrum och att utveckla bebyggelsen och stadsmiljöerna Gamlestaden vägs mot risken för olyckor.

Riskanalysen förutsätter en viss typ av exploatering av området och detta har använts som ingångsvärden till beräkningarna i riskanalysen. På många byggrätter i planen anges dock markanvändningen C vilket möjliggör en rad olika typer av verksamheter, däribland t.ex. hotell, teater, biograf, samlings-

lokal m.m. Där det är lämpligt bör planen begränsa typ av användning genom att specificera användningsbestämmelsen, till exempel i resecentrumet.

Samhällsrisk (grupprisknivå) i området är hög och för steg 2 rekommenderas i riskanalysen att Göteborgs Stad tar ett samlat grepp om riskpåverkan för de olika planerna i Gamlestaden för att säkerställa att risknivå i sin helhet efter exploateringen inte blir oacceptabelt hög. Det är en viktig synpunkt som måste beaktas.

I riskanalysen anses det inte motiverat ur ett kostnad-nytta-perspektiv att dimensionera byggnaden, innehållande resecentrum, för att förhindra fortskridande ras eller att dimensionera fasad mot visst övertryck. Ett kontor för uppskattningsvis 700 personer planeras här 23 meter från en järnväg där transporter av farligt gods förekommer vilket strider mot de riktlinjer och förslag på markanvändning som anges i Länsstyrelsens riskpolicy. 98 % av transporter med explosiva ämnen antas förenklat utgöra mindre laster om 100-150 kg. Varifrån detta antagande kommer framgår inte av analysen. Vid en 150 kg-explosion uppkommer 40 kPa på omkring 25 meter vilket innebär svår skada på fasad i moderna byggnader enligt riskanalysen. Fasaden närmast spåret bedöms därmed skadas svårt. En grov uppskattning görs att några enstaka procent av människorna i byggnaden omkommer. Det är endast en grov uppskattning att 2 % av transporter med explosiva ämnen utgörs av lastmängder om 25 ton. Det är sedan förenklat antaget att 98 % av transporter utgörs av lastmängder om 100-150 kg och det är en grov uppskattning som ligger till grund för bedömning av konsekvenserna. Med hänsyn till detta ser Länsstyrelsen gärna sett att riskanalysen hanterar fler scenarier med andra, något större, lastmängder än 150 kg för att belysa konsekvenserna av dessa. Länsstyrelsen anser att man ska överväga att dimensionera fasad närmast järnvägen att motstå ett visst övertryck.

Avstånd från pölkant till kritisk strålningsnivå anges till 23 meter i riskanalysen varför Länsstyrelsen anser att man ska överväga att utföra fasad samt fönster närmast järnvägen i lämplig brandteknisk klass.

I samrådsskedet så hade brandfarliga vätskor av typen dieselolja, som har högre flampunkt, inte inkluderats i riskanalysen. Det behöver förtydligas om dessa nu ingår i siffrorna över brandfarliga vätskor i den uppdaterade riskanalysen. Tanken antas innehålla bensin, enligt bilaga B.3.3.

Föreslagna översvämningsbarriärer vid Säreån är inte med på plankartan. De var heller inte med i samrådsskedet. Området närmast Säreån föreslås istället få översvämmas. Lågpunkt vid Slakthusgatan kommer fortsatt att kunna översvämmas vilket måste beaktas för närliggande byggnad med infart till parkeringsgarage. Det behöver framgå av planhandlingarna hur detta säkerställs.

Man har sedan samrådsskedet förtydligat vad man anser vara samhällsviktiga funktioner och som ska kunna skyddas till nivå +13,9 m. Spårvägens strömförsörjning samt växelfunktioner bedöms som samhällsviktiga verk-

samheter. Länsstyrelsen anser att man även bör se till att skydda transformatorstationer för elförsörjning till bostäder. Särskilt om de är lokaliserade i närheten av Säveån.

Geoteknik

I samband med utställningen av detaljplanen har Länsstyrelsen begärt in Statens Geotekniska Instituts (SGI) synpunkter på den aktuella detaljplanen.

Det geotekniska underlaget har kompletterats med redovisning av genomförd ekolodning i bilaga, tydligare redovisning av vald hållfasthetsutvärdering samt bortval av anisotropieffekter där detta ej påvisats, i enlighet med SGI:s tidigare synpunkter.

I komplettering till tillståndsansökan för vattenverksamhet, kopplat till aktuell detaljplan, redovisades en sektion F som saknas i det geotekniska PM:et till denna detaljplan (Sweco 2012-10-19). Denna sektion ligger inom detaljplanområdet och bör därför ingå i underlaget.

Det anges i det geotekniska PM:et att erosionsskydd och igenfyllning av håligheter är nödvändiga. SGI och Länsstyrelsen förutsätter att tidigare synpunkter avseende dessa har beaktats i beslutet om tillstånd för vattenverksamhet.

Stabiliteten för området närmast Säveån är inte tillfredsställande för befintliga förhållanden eller för markanvändning enligt föreslagen detaljplan. För att undvika att utföra åtgärder i Säveån, förutom ny kajkonstruktion och erosionsskydd, krävs stora och omfattande stabilitetsförbättrande åtgärder på land. Detta gäller inom både allmän plats och kvartersmark. SGI instämmer i att åtgärder är nödvändiga att utföra för att säkerställa markens lämplighet med hänsyn till ras, skred och erosion. I det geotekniska PM:et redovisas, med beräkningar, två förslag till åtgärder; bankpålning eller omfattande lättfyllning. För alternativet med lättfyllning bör det beaktas att det kan finnas risk för upplyftning vid höga grundvattennivåer. Det kan även finnas behov av att lägga in lastrestriktioner på plankartan om detta alternativ väljs. För alternativet med bankpålning har man i redovisad beräkning bortsett från en del av belastning från fyllning, vilken förutsatts upptas genom bankpålningen. SGI instämmer i att åtgärder i form av exempelvis bankpålning kan vara möjliga för att säkerställa stabiliteten för området. De anser dock att åtgärderna då måste genomföras innan flera av de bakomliggande delarna av planområdet kan exploateras och användas, som exempelvis bostadskvarter och mark för spårväg närmast Säveån. SGI påpekar även att åtgärder i form av bankpålning innebär stora ekonomiska kostnader. Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning av de två föreslagna alternativen.

I det geotekniska underlaget och i planbeskrivningen anges att det kan finnas behov av lastrestriktioner beroende på vilken åtgärd man avser att utföra. Länsstyrelsen vill framhålla att nödvändiga lastrestriktioner måste säkerställas i planen alternativt kan geotekniska åtgärder bli nödvändiga att

utföras innan planens antagande. Angiven genomförandegrupp med ansvarig geotekniker anser inte SGI är tillräckligt för att säkerställa nödvändiga åtgärder med avseende på stabilitet på ett för detaljplanen lämpligt sätt. Länsstyrelsen delar denna uppfattning. Markens lämplighet med hänsyn till skred ska vara verifierad i planskedet. Enligt upplysning på plankarta synes genomförandegruppens arbete främst utgöras av kontroll- och åtgärdsprogram under själva entreprenadgenomförandet. Tillräckliga stabilitetsförbättrande åtgärder ska säkerställas på ett rimligt sätt, speciellt som det rör sig om samlad bebyggelse, kajbyggnation och allmän platsmark som kräver en samlad lösning av åtgärder.

Planbeskrivningen tar upp att det i tillståndet till vattenverksamheten anges att träd ska planteras i kajområdet. Detta regleras även på plankartan. SGI och Länsstyrelsen anser att handlingarna måste belysa om detta har kontrollerats av geotekniker och om det kan påverka val av förstärkningsåtgärd.

I det geotekniska PM:et anges att gång- och cykelpassager under järnvägen inte anses innebära någon begränsning eller påverkan på färdiga omkringliggande markområden eller anläggningar. Det står även att släntlutningar och eventuella stödkonstruktioner ska dimensioneras för att uppnå tillfredsställande stabilitet. Det finns inga beräkningar redovisade för detta. På plankarta finns kvartersmark eller annan allmänplatsmark i anslutning till angivet läge för tunnlar. Det går inte att avgöra om de egenskapsgränser som redovisas är anpassade för att kunna genomföra erforderliga släntlutningar eller om det finns behov av lastrestriktioner vid släntkrön. Detta måste kompletteras.

I genomförandebeskrivningen anges att förstärkningsåtgärder bl.a. ska uppfylla gällande rekommendationer. Det behöver förtydligas vilka rekommendationer som avses. Om det är IEG:s (Implementeringskommissionen för Europastandarder inom Geoteknik) rapporter bör detta anges då dessa inte är framtagna av någon föreskrivande myndighet.

Buller

Flera omarbetningar av planförslaget har gjorts avseende buller efter samrådet. Länsstyrelsen har dock några kvarstående frågor som behöver klarläggas och utredas vidare för att planen ska kunna antas.

På plankartan finns bestämmelserna CB₁ 15 och CB 50. Bestämmelserna innebär bl.a. att minst 15 % respektive 50 % av bruttoytan ska användas för bostadsändamål. Samtidigt så anges i planhandlingarna att man för 25 % av lägenheterna i de sammanbyggda kvarteren tillåter upp till 55 dBA på den ljuddämpade sida, vilket innebär ytterligare avsteg jämfört med de avstegsprinciper som anges i *Boverkets allmänna råd 2008:1 – Buller i planeringen*. Länsstyrelsen ställer sig frågande till varför planbestämmelserna ovan inte begränsar antalet bostäder, utan här tillåter egentligen upp till 100 % bostäder, detta i ett mycket bullerutsatt läge. Länsstyrelsen anser att kommunen måste sträva efter att få ner andelen lägenheter som avviker från av-

stegsprinciperna i Boverkets allmänna råd. Länsstyrelsen anser att det inte är acceptabelt att uppemot 25 % av lägenheterna får så pass höga ljudnivåer på den ljuddämpade sidan. Kommunen bör sträva efter att få ner andelen lägenheter som inte klarar 50 dBA till maximalt 5-10 %.

I planhandlingarna redovisas konsekvenserna av bulleråtgärderna totalt för hela planområdet. Länsstyrelsen anser att konsekvenserna behöver redovisas för varje enskilt kvarter. Störningsnivåerna för exempelvis "kajhusen" bedöms inte som acceptabla. Kommunen behöver i den fortsatta planeringen titta vidare på vad som kan göras ytterligare för att uppnå Boverkets allmänna råd särskilt i detta kvarter.

Länsstyrelsen anser inte att planbestämmelserna m_1 och m_2 är förenliga med varken PBL eller Boverkets allmänna råd. Länsstyrelsen anser inte att utformningsbestämmelserna i PBL (1987:10) 5 kap. 7 § sträcker sig till att reglera placeringen av enstaka rum i en bostad. Länsstyrelsen anser heller inte att man kan styra bullerstörningarna till enstaka fönster. Om kommunen vill påverka lägenheternas planlösning bedömer Länsstyrelsen att man kan sträcka sig till en reglering av om lägenheterna är genomgående alternativt enkelsidiga. Inte heller bestämmelsen som reglerar inomhusnivåerna för buller anser Länsstyrelsen är förenlig med PBL. En reglering av inomhusnivåerna ska inte göras eftersom detta redan regleras genom Boverkets byggregler (BBR). Den aktuella planbestämmelsen ställer högre krav på inomhusnivåerna än BBR. Planbestämmelser får varken skärpa eller lätta på kraven i BBR. Kommunen behöver se över hur acceptabla boendemiljöer kan säkerställas i planen.

I samband med utställningen av detaljplanen har Länsstyrelsen tagit del av Trafikverkets yttrande, daterat 2012-01-16. Länsstyrelsen vill på samma sätt som Trafikverket trycka på att det är viktigt att tänka på att ett uppfyllande av riktvärdena inte alltid ger en tyst och störningsfri boendemiljö. Det är snarare så att boendemiljön kan anses acceptabel ur hälsosynpunkt. De andelen störda och de konsekvenserna av bullerpåverkan som Trafikverket tar upp är viktiga att beakta i planeringen för att kunna skapa goda boendemiljöer.

I bullerutredningarna från samrådsskedet respektive utställningsskedet finns stora skillnader i resultaten. Länsstyrelsen anser att kommunen bör redogöra för vad skillnaderna beror på.

I planhandlingarna anges att solförhållandena på bostadsgårdarna och lämpliga uteplatser behöver studeras ytterligare. Länsstyrelsen anser att de utredningar som krävs för att skapa bl.a. en bra boendemiljö bör utredas innan planens antagande, eftersom resultaten kan komma att påverka planens utformning. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att säkerställa att uteplatserna på gårdarna får goda ljus- och ljudmiljöer, eftersom det inte är möjligt att skapa ljudmiljöer som följer riksdagens riktvärden i direkt anslutning till respektive lägenhet.

Synpunkter på det utställda förslaget i övrigt

Vibrationer

Länsstyrelsen ser det som positivt att kommunen vill att vibrationerna i bostadsrummen inte får överstiga 0,3 mm/s vägt RMS-värde. Länsstyrelsen anser dock att planhandlingen även behöver redogöra för hur detta kan uppnås.

Strandskydd

Länsstyrelsen har fått in en begäran om upphävande av strandskydd, daterad 2013-01-11, för hela området som omfattas av rubricerad detaljplan. Strandskyddsfrågan hanteras därför i särskild ordning och kommenteras därför inte ytterligare i detta yttrande.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen har fattat flera beslut angående arkeologiska undersökningar inom föreliggande detaljplan. Flera av undersökningarna pågår eller ska påbörjas inom kort. Detta är ett arbete som Länsstyrelsen följer och är högst delaktig i. Länsstyrelsen vill ändå påpeka vikten av att den historiska dimensionen förankras och tydliggörs i detaljplanen.

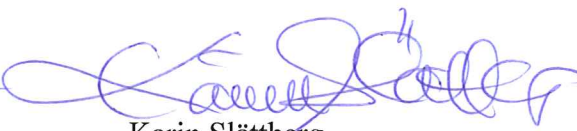
Övrigt

I planhandlingarna, då bl.a. på illustrationsritningen, kan man se ett förslag till en ny gång- och cykelbro över Sävån. Den föreslagna bron ligger utanför aktuellt planområde och Länsstyrelsen antar att denna kommer att behandlas i den kommande detaljplanen för Gamlestadens fabriker. Länsstyrelsen är dock tveksam till en sådan bro och kan inte se att det är motiverat med ytterligare en bro i Natura 2000-området, med tanke på närheter till övriga passager över Sävån.

Beredning

Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning.


Nina Storsveen


Karin Slättberg

Kopia till:
Trafikverket
SGI

Länsstyrelsen/
Enheten för skydd och säkerhet, Patrik Jansson
Kulturmiljöenheten, Leif Johansson

Miljöskyddsenheten, Lotta Sahlin-Skoog
Naturmiljöenheten, Teresia Holmberg
Vattenvårdsenheten, Linus Andersson
Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditionslista