



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: Utställningshandling 2012-11-27

Diarienummer: 0797/05

Mattias Westblom

Telefon: 031-368 17 93

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

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

Samrådsredogörelse

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 4 november 2011 § 576 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Planförslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådsrets, *bilaga 1*, under tiden 9 november – 20 december 2011.

Förslaget har varit utställt på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteket i Gamlestaden under tiden 9 november – 20 december 2011. Flygblad har delats ut i angränsande bostadsområden enligt karta *bilaga 2*.

Kompletterande samråd har hållits den 3 oktober 2012 med *Aberdeen Asset Management Sweden AB* (ägare till Olskroken 18:7) med anledning av kommunens förslag att utöka planområdet inom deras fastighet. Kommunens förslag innebar att fordonsangöring till stationens södra entré samt cykelparkering skulle läggas ut som allmän plats i förlängningen av stationsentrén. Efter diskussion mellan kommunen och Aberdeen beslutades vid det kompletterande samrådet att *inte* lägga fast allmän plats inom Olskroken 18:7 (förutom bestämmelsen TORG). Motivet till detta är att avgränsning och lokalisering behöver studeras och fastläggas inom detaljplanen för Gamlestadens fabriker.

Sammanfattning

De allvarligaste invändningarna bland inkomna synpunkter är:

Räddningstjänstens slutsats att riskanalysen generellt sätt behöver bli tydligare på många punkter liksom länsstyrelsens skrivning att planen inte på ett tillfredsställande sätt hanterar risksituationen gällande farligt gods, vilket kräver att riskanalysen måste kompletteras.

Miljöförvaltningen som påpekar att det i framtagna bullerutredning konstateras att föreslagen bebyggelse är utsatt för höga ljudnivåer, varför bostadsanvändning i vissa delar bör omprövas.

Länsstyrelsen som menar att föreslagen bostadsbebyggelse överensstämmer med exempel från Boverkets Allmänna råd, där bostäder inte är lämpligt och Trafikverket som anser att föreslagna planbestämmelser måste förtydligas så att olämpliga bostäder ur ljudsynpunkt inte kan uppföras, där avsteg medges som går längre än syftet med Boverkets Allmänna råd.

Statens geotekniska institut (SGI) som skriver att de inte kan ta ställning till planens lämplighet med hänsyn till ras, skred och erosion utifrån redovisat underlag, utan anser att kompletteringar krävs av de geotekniska utredningarna.

Länsstyrelsen, miljöförvaltningen m.fl. som framför att stor hänsyn måste tas till Sävåns naturvärden och att åtgärder inte får utföras som skadar riksintresset eller Natura 2000-värden. Länsstyrelsen som menar att naturmark med vegetationsridå bör finnas utmed ån och som påpekar att de miljö kvalitetsnormer som gäller för Sävåån har en tydlig koppling till vattenkvaliteten och den fysiska miljön i och vid Sävåån.

Miljöförvaltningen som påpekar att det för den planerade stadsutvecklingen krävs en rad åtgärder eller en kombination av åtgärder som t.ex. dubbdäcksförbud, lägre hastigheter, lägre trafikflöden liksom mindre byggnation, för att klara miljö kvalitetsnormen för partiklar. Länsstyrelsen som vill se ett helhetsperspektiv på hanteringen av miljö kvalitetsnormen för partiklar, där förbudet att använda dubbdäck kompletteras med en beskrivning av hur kommunen genom handlingsplan och åtgärdsprogram arbetar med luftmiljön i staden.

Trafikverket och länsstyrelsen som utifrån föreslagen bostadsbebyggelse befarar att risk finns för påverkan på järnvägens funktionalitet och dess framtida utveckling, vilket kan medföra påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer. Länsstyrelsen menar att lokalisering av vissa ändamål kan behöva flyttas ur risksynpunkt samt lokaliseringen av bostäder som kan behöva ses över ur bullersynpunkt. Trafikverket som menar att det positiva i att blanda bostäder och verksamheter i en tät struktur inte kan överordnas betydelsen av att boendemiljöerna blir acceptabla avseende dagens krav på hälsa och säkerhet och att det inte heller kan överordnas vikten av att skydda järnvägens funktion i egenskap av riksintresse.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer:

Stadsbyggnadskontoret har i planarbetet för etapp 1 tagit fram en ny riskanalys som tydligare beskriver risksituationen för den nära järnvägsspåren placerade resecentrumbyggnaden inkl. kontor och lokalytor. Även risksituationen för övriga delar av planområdet behandlas. Den nya riskanalysen med dess slutsatser och föreslagna riskreducerande åtgärder har stämmts av med räddningstjänsten inför framtagandet av utställningshandlingarna.

Inom planarbetet för etapp 1 har även en ny bullerutredning tagits fram som beskriver situationen vid utbyggnaden av etapp 1, men även för en kommande situation med etapp 2. Industribuller och

vibrationer behandlas också. Regleringen med planbestämmelser utgår från Boverkets Allmänna råd, vissa avsteg görs från stadens egna riktlinjer i kommunens bullerpolicy.

Det geotekniska underlaget är kompletterat utifrån synpunkterna från SGI och är avgränsat till att omfatta planområdet för etapp 1.

Påverkan på Sävåns naturvärden har hanterats i en särskild tillståndsansökan, parallellt med planprocessen. Tillstånd till att utföra sökta åtgärder har lämnats av mark- och miljödomstolen enligt 7 och 11 kap. miljöbalken. Dom i detta ärende, som meddelades 2012-07-09, är nu laga-kraftvunnen. Krav på trädplanteringar utmed kajen har tillkommit från tillståndsprövningen. Kompensationsåtgärd kommer att utföras inom etapp 2 när viadukten rivs, med anläggande av natur- och naturliknande miljöer utmed ån.

För berörd sträcka av Sävån kommer kaj att anläggas, i enlighet med målen i ÖP och FÖP om etablerande av en strategisk knutpunkt för kollektivtrafiken, med en tät exploatering av stadsbebyggelse. Detta är även i enlighet med föreslagen utveckling i program för Sävån samt med målsättningen att knyta samman stadsdelen över ån. Naturmark utmed Sävån vid en av stadens strategiska knutpunkter ser inte stadsbyggnadskontoret som en lämplig markanvändning.

Överskridanden av miljö kvalitetsnorm för partiklar kommer inte att ske inom planområdet för etapp 1, då befintlig trafikviadukt kvarstår och slutna gaturum med stora trafikmängder inte tillkommer. Med genomförande av etapp 2 kommer lämpliga åtgärder att behöva hanteras.

Stadsbyggnadskontorets slutsats utifrån gjorda utredningar är att planförslaget kan genomföras utan att risk föreligger för påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer. Riskanalysen har inte föreskrivit att ytterligare skyddsavstånd behöver tillämpas mot järnvägen för att godtagbar risknivå ska erhållas, där även framtida trafikökningar är beaktade. Bullerutredningen konstaterar att bullernivåer från järnvägen inte överstiger 65 dBA vid planerade bostäder.

Planförslaget har även i övrigt utvecklats och konkretiserats i flera avseenden, med utgångspunkt från de stadsbyggnadsmässiga kvaliteter som redovisades i samrådshandlingen. Många inkomna synpunkter kommer att få hanteras inom planarbetet för etapp 2, men även i planarbetet för Gamlestadens fabriker.

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

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden beslutar att förslaget till detaljplan för Gamlestads torg inom stadsdelen Gamlestaden tillstyrks, med beaktande av de synpunkter som redovisas under överväganden i bifogade tjänsteutlåtande.

Fastighetskontorets överväganden

Fastighetsnämnden kommer att få inkomster i samband med markförsäljning. Fastighetsnämnden kommer även att få intäkter från den kommuninterna markupplåtelsen för förskolan.

Planens genomförande innebär stora utgifter för kommunen, främst för fastighetsnämnden i egenkap av fastighetsägare, såsom utbyggnad av allmän plats, markmiljö, geoteknik, arkeologi, rivning av byggnader och flytt av ledningar m.m. Osäkerheten beträffande utgifterna är stor och måste studeras ytterligare fram till detaljplanens utställningsskede.

Utbyggnaden av de kommunaltekniska anläggningarna är kostnadsbedömd till ca 1,5 mdkr. 1 mdkr finansieras genom ett övergripande finansieringsavtal mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen, GR och Göteborgs stad; *Västsvenska infrastrukturpaketet*. Etapp 1, där åtgärder kring knutpunkten ingår, beräknas kosta 475 mnkr. I "Blockavtal 1" ges Göteborgs stad rätt och skyldighet att utföra det som ryms inom 305 mnkr.

Överskjutande kostnader täcks till viss del av de exploateringsintäkter som försäljning av nya byggrätter genererar. Planförslaget i dess nuvarande utformning förutsätter finansiering via kommunala investeringsmedel. En fördjupning i fortsatt planarbete behöver ske gällande bl.a. parkeringsfrågan. Exploateringsgraden och exploateringsekonomin behöver studeras närmare.

Detaljplanen skapar en blandstad med citykaraktär innehållande bostäder och lokaler som ansluter till en av Göteborgs fem utpekade strategiska knutpunkter för kollektivtrafiken och region- och pendeltåg. Fastighetskontoret bedömer att planförslaget som helhet är bra utformat och tillstyrker detaljplanen.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret för kontinuerliga diskussioner gällande bl.a. parkering, exploateringsgrad och exploateringsekonomi.

2. Göteborg Energi AB (Fjärrvärme) påtalar att det inom aktuellt detaljplaneområde endast finns befintliga fjärrvärmeledningar på den södra sidan av Säveån. Försörjning av de nya fastigheterna med fjärrvärme kan ske med befintligt nät både från väster och öster in i området.

Det finns tankegångar kring att ansluta planområdets västra del till den befintliga ledningen i Waterloogatan. Övriga delar av planområdet bör då kunna matas från nätet i Götaholmsgatan. En mer detaljerad förläggning av fjärrvärmeledningar får göras när planerna är mer fastlagda och när man känner till ungefärlig yta per kvarter.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

3. Göteborg Energi Nät AB påpekar att en av stadens huvudmatningar för eldistributionen passerar föreslagen placering av vägtunneln. Ny sträckning behöver klargöras. Ändrad ledningskoncession måste vara klar innan detaljprojektering kan påbörjas. Även eldistributionen till närområdet kommer i konflikt med olika delar av projektet. Flyttning av kablar bör göras vid ett tillfälle då varje omskarvning innebär en kvalitetssänkning på ledningarna.

Göteborg Energi anser inte att föreslagen placering av transformatorstation vid dagens Sankt Pedersgatan är genomförbar, då den ska placeras i en byggnad som ligger sent i genomförandet. En tillfällig station krävs till dess att vägtunneln är klar. Det bästa är en permanent och central placering som kan genomföras i inledande skede. Trafikkontorets likriktarstation för Angeredsbanan har inte beaktats i detaljplanen. En genomförandeplan för elförsörjningen i ”hela” Gamlestaden behövs.

Kommentar: Planområdets utbredning har minskats ned i nu aktuellt utställningsförslag. Den del av planområdet som inkluderar planerad vägtunnel (mellan Artillerigatan och Slakthusgatan) omfattas inte av detta skede (Gamlestads torg etapp 1) utan kommer istället att behandlas inom detaljplan för Gamlestads torg etapp 2.

Fastighetskontoret för en kontinuerlig och samlad dialog med samtliga berörda ledningsinnehavare, däribland Göteborg Energi Nät AB, i syfte att samordna kommande ledningsomläggningar. Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagna placeringar av nya transformatorstationer, vid det planerade torget vid Lars Kagsgatans mynning (inom etapp 2) samt inom kvarteren runt Gamlestadens resecentrum (etapp 1), är bra ur ett permanent perspektiv. Med tanke på komplexiteten i genomförandet av etapp 1 är en lösning med en tillfällig transformatorstation fullt rimlig. Detaljplanen för etapp 1 möjliggör dock flera alternativa placeringar för transformatorstationer så att permanent byggnation ska vara möjlig från början.

Trafikkontoret kommer att uppföra två likriktarstationer för spårvägstrafiken. För Angeredsbanan placeras den utanför planområdet, knappt 200 meter norr om Slakthusgatan. För Kortedalabanen placeras den längs med Artillerigatan (strax nordost om det gamla Apoteket), inom planområdet för etapp 2. Båda likriktarstationerna kan uppföras utifrån gällande detaljplaner.

4. Göteborg Vatten påpekar att genomförandet av planen medför omfattande ledningsflytt. Totalt behöver 1 700 meter va-ledningar flyttas, vilket både avser lokalt ledningsnät och genomgående huvudledningar av stor vikt för stora delar av norra och östra Göteborg.

För en större spillvattenledning önskar Göteborg Vatten att u-område under och utmed spårvägen säkerställs för omläggning av ledningar. Planförslaget medger viss underbyggnad av allmän plats, vilket ställer krav på att reserverat utrymme finns för ledningsstråk. För att lägga fast ledningslägen och för att ta hänsyn till en etappvis utbyggnad föreslås att en förprojektering görs innan detaljplanen går på utställning. Utrymme måste finnas för att lägga ledningar ovanpå föreslagen vägtunnel.

Kostnad för flytt av VA-ledningar bedöms uppgå till ca 50 Mkr. Flytt av VA-ledningar bekostas delvis av exploatör och delvis genom Västsvenska paketet (VP). Göteborg Vatten påpekar att kostnadsfördelningen mellan exploatör och VP måste klargöras för ledningsomläggningar.

Göteborg Vatten framför också att duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten ska anläggas, så att dag- och dräneringsvattnet inte tillförs spillvattenledningar. Dag- och dräneringsvattnet ska i första hand tas om hand inom kvartersmark

eller i andra hand fördröjas och avledas till allmän dagvattenledning. Utjämning av dagvatten från hårda ytor kommer att behövas. Göteborg Vatten påpekar även att risk för uppdamning i allmänt dag- och spillvattensystem ska beaktas till översvämningssäker höjd.

Kommentar: Planförslaget har för den större spillvattenledningen söder om ån säkrat läget för befintlig sträcka men även för omläggning utmed spårvägen. Vid underbyggnad av allmän plats ska ledningsstråk beaktas, vilket tydliggjorts med u-område för parkeringsanvändning. Ledningsutbyggnad som krävs för projektet hanteras mellan fastighetskontoret och Göteborg Vatten. Vattenledningars lokalisering i anslutning till planerad vägtunnel kommer inte att behandlas i nu aktuell planprocess utan i kommande detaljplan för Gamlestads torg etapp 2.

Frågor rörande kostnadsfördelningen för ledningsomläggningar hänvisas till fastighetskontorets dialog med berörda ledningsinnehavare. Stadsbyggnadskontoret noterar att duplikatsystem ska anläggas för spill- respektive dagvatten, vilket är i enlighet med framtagna dagvattenutredning. Dag- och dräneringsvatten ska så långt möjligt omhändertas inom kvarteretsmark, men avledning till allmän dagvattenledning kommer att vara nödvändigt.

5. 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. 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 inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att planförslaget leder till någon negativ påverkan på hamnens möjligheter att utvecklas.

6. Kretsloppskontoret vill betona behovet av att avsätta mark för återvinningsplatser (ÅVP) vid etablering av ett nytt resecentrum och torg. Många människor strömmar genom området och det blir en naturlig plats för återvinning.

Kretsloppskontoret rekommenderar att man i det fortsatta planarbetet även tar hänsyn till att en hållbar avfallshantering bygger på ökad källsortering av material. Avfallsutrymmena i bostadshusen bör vara lättillgängliga och dimensioneras för sortering i ett flertal fraktioner och ska planeras för god arbetsmiljö för både dem som lämnar och hämtar avfallet. Säkerhetsaspekten är även viktig och hämtplatser där fordonen tvingas backa ska undvikas.

När det gäller utsortering av matavfall i sopsug visar erfarenheter att kvaliteten på det insamlade matavfallet blir betydligt sämre i sopsug än om insamlingen sker i kärl. Det är viktigt att tänka på att ett eventuellt sopsugssystem bör kompletteras med system för övriga fraktioner.

Detaljplanen innebär omfattande omläggningar av befintliga va-ledningar. Enligt Göteborg Vattens preliminära beräkningar kommer omläggning av befintliga ledningar att kosta cirka 50 Mkr. Göteborg Vatten beräknar kostnaden för utbyggnad av nytt lokalt ledningsnät till cirka 4 Mkr och intäkter i form av anläggningsavgifter på cirka 4,7 Mkr. Det innebär att kostnaden för flytt av befintliga va-ledningar inte kommer att täckas av intäkter från va-anslutningar. Kostnaden ska inte bäras av va-kollektivet utan behöver finansieras på annat sätt, exempelvis via avtal med exploatörerna.

Kretsloppskontoret ser positivt på att dagvattenhanteringen lyfts i planarbetet.

Kommentar: Stadsbyggnadskontorets bedömning är att det inom detaljplaneetapp 1 inte kommer att rymmas någon återvinningsplats (ÅVP) av standardutförande p.g.a. tätheten runt torg, resecentrum, perronger, busshållplatser m.m. Inom den del av planområdet som kommer att utgöra Gamlestads torg etapp 2 kommer emellertid en eller flera återvinningsplatser att kunna uppföras. Planförslaget för etapp 1 utformas så att både traditionell sophämtning och sopsugssystem ska vara möjliga att genomföra. Fastighetskontoret och Göteborg Vatten hanterar hur finansieringen av de omfattande omläggningarna av va-ledningar ska finansieras.

7. Miljö- och klimatnämnden beslutar att tillstyrka fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas. Förvaltningen har uppfattningen att planen i stora drag ska kunna genomföras men det kräver fortsatt arbete med:

- Bullerskyddsåtgärder vid källan och förändrade planbestämmelser.
- Åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormer för partiklar, t.ex. dubbdäcksförbud.
- Minimera påverkan på Sävån i samband med nybyggnation och rivning av broar.

Förvaltningen är positiv till den föreslagna stadsförnyelsen i Gamlestaden. Att bygga i centrala delar av staden är ju översiktsplanens strategi för att minska den negativa miljöpåverkan som en stadsutveckling kan ge om man istället sprider bebyggelsen. Det finns förutsättningar för att leva hållbart genom en god transporttillgänglighet och tillgänglighet till kommersiell och kommunal service. Men med en tät urban struktur är det ibland svårt att skapa en god lokal miljö kvalitet och i det här fallet avses luftkvalitet och ljudmiljö. Förvaltningen har uppfattningen att planen i stora drag ska kunna genomföras men det kräver fortsatt arbete och på några platser anser de att t.ex. bostäder inte är lämpligt.

Bullerstörningar

I bullerutredningen som ingår i planhandlingarna konstateras att den föreslagna bebyggelsen är utsatt för höga ljudnivåer. Förvaltningen har under framtagandet av planhandlingarna samverkat med stadsbyggnadskontoret för att hitta en lösning. Vi har kommit en god bit på vägen men det krävs ett fortsatt arbete efter samrådet för att nå en bra totallösning.

Staden har egna riktlinjer, *Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller*, som säger att bostäder inte ska byggas i miljöer som ligger över 65 dBA ekvivalent ljudnivå. På några platser inom planområdet föreslås bostäder där ljudnivån på ena sidan av bostäderna ligger över 65 dBA. Miljöförvaltningen anser inte att tekniska lösningar såsom bullerskyddande fönster eller ljudskärmande (dubbla) fasader skapar den miljö kvaliteten som eftersträvas på lång sikt. Det är åtgärder vid källan som kan förbättra ljudmiljön på lång sikt. Låga skärmar vid spårvägen, sänkt hastighet eller ljuddämpande beläggning kan sänka några decibel. Om de högsta ekvivalentnivåerna där bostäder planeras ligger vid 67 dBA är det sannolikt att klara 65 dBA om flera åtgärder genomförs. Stadsbyggnadskontoret menar att kostnaderna för ljudreduktionen kan anses vara liten i förhållande till reduktionen. Men för att minska ljudnivån med 3 dBA krävs det en halvering av trafiken, det kan inte åstadkommas utan en stor trafikomledning utanför planområdet. Det måste även vägas in att gatulivet tjänar på en minskning av ljudnivån utomhus, vi vill ju ha en levande blandstad med människor i rörelse utomhus. I ett sådant här fall kan alla åtgärder vid källan vara viktiga om de tillsammans ger önskat resultat.

Ytterligare en åtgärd som kan förbättra ljudmiljön är att förbjuda tung trafik nattetid i området. Det förbättrar inte de ekvivalenta ljudnivåerna men det bidrar till en förbättrad total ljudmiljö.

Den föreslagna kvartersstrukturen ger bra förutsättningar för skyddade gårdsmiljöer och möjligheter att skapa tyst eller ljuddämpad sida för bostäder. Utöver privata innergårdar med god kvalitet planeras även kvalitativa och ljudskyddade rum och parker i det offentliga stadsrummet. I de fall då enskilda uteplatser som klarar riktvärdena inte kan skapas anser förvaltningen att det är motiverat att kompensera med en gemensam uteplats som klarar riktvärdena och allmänna gröna platser och parker som är ljudskyddade för att skapa en god helhet.

Förvaltningen anser att de föreslagna planbestämmelserna om störningsskydd inte kommer att säkerställa en tillräckligt god ljudmiljö för de nya bostäderna. Det saknas krav på genomgående lägenheter i de fall riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids. Enkelsidiga lägenheter i detta område bedöms som olämpligt. Med bestämmelsen ”hälften av boningsrummen ska orienteras mot ljuddämpad sida” (< 50 dBA) riskerar små lägenheter att få sina sovrum orienterade mot den bullriga sidan och ändå klara plankraven. Man måste säkerställa att sovrummen åtminstone i små lägenheter orienteras mot ljuddämpad sida.

Hur riktvärdena för externt industribuller klaras ska studeras vidare till utställningsskedet. Förvaltningen vill poängtera vikten att se på den samlade bullersituationen när det finns flera bullerkällor. Det är exempelvis inte acceptabelt att ha höga ljudnivåer, vid bostäder, från fläktar på den sidan som ska vara ljuddämpad från trafik.

Vibrationer

Även en utredning om vibrationer och stomljud ska tas fram till utställningsskedet. Som redan nämns i planhandlingarna är det extra viktigt att vibrationer och stomljud minimeras för att den totala miljö kvaliteten ska upplevas så bra som möjligt.

Luftkvalitet

En fördjupad luftutredning ingår i planhandlingarna. Luftkvaliteten påverkas av den omfattande trafiken och den nya planerade kvartersstrukturen.

När det gäller kvävedioxid prognostiserar man förbättringar genom teknikutveckling. Därför bedöms miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid klaras i stora delar av området då utbyggnaden förväntas stå klart år 2021. Halterna vid tunnelmynningarna blir dock höga och nära den östra tunnelmynningen planeras en förskola, den lokaliseringen måste studeras närmare till utställningsskedet.

Man ser inte samma positiva prognos med sjunkande halter av partiklar som för kvävedioxid fram till 2021. Istället finns en risk för ökade partikelhalter med mycket trafik i trånga gaturum, där man inte kommer att klara miljö kvalitetsnorm för partiklar utan åtgärder. För den planerade stadsutvecklingen krävs det en rad åtgärder eller en kombination av några åtgärder, som t.ex. dubbdäcksförbud, lägre hastigheter, lägre trafikflöden och en mindre byggnation. Till skillnad från ljudnivåer har luftkvalitet gränsvärden som inte får överskridas.

Naturvärden/Säveån

Inom planområdet ligger Säveån som är Natura 2000-område. Åtgärder som berör åns Natura 2000-värden, såsom byggnation och rivning av broar, kommer hanteras i en tillståndsansökan som sker parallellt med detaljplaneprocessen. Synpunkter angående Säveån kommer därför att hanteras i den processen.

Kommentar: I arbetet med utställningshandlingar för etapp 1 har en ny bullerutredning tagits

fram som beskriver bullersituationen vid utbyggnad av etapp 1, men även för en kommande situation med etapp 2. Industribuller samt vibrationer behandlas också. Bullerskyddsåtgärder vid källan föreslås inte då befintligt gatusystem ska byggas om i etapp 2. Bullerskyddsåtgärder på Trafikverkets anläggningar i väster har inte kunnat påvisa någon effekt för bullersituationen i planområdet. Det ”bullerregn” som finns över området har bedömts att bäst åtgärdas genom fasadåtgärder på de ljudskyddade sidorna, vilket även förbättrar ljudförhållandena på gårdar.

Planbestämmelserna har förtydligats, där regleringen avseende trafikbuller utgår från Boverkets Allmänna råd. Därför är det inte heller föreskrivet att sovrum ska placeras mot den ljudskyddade sidan. De lägenhetslösningar som är framtagna för bullerutredningen redovisar dock att samtliga sovrum, enligt stadens policy, kan placeras mot ljudskyddad sida. Krav finns på genomgående lägenheter när 55 dBA överskrids vid fasad. Fläktbuller på gårdar är en viktig fråga att beakta i bygglovsskedet.

För detaljplaneetapp 1 görs bedömningen att risk för överskridanden av miljö kvalitetsnorm för partiklar inte föreligger inom planområdet. Med genomförandet av detaljplaneetapp 2 kommer åtgärder att erfordras för att sänka partikelhalterna.

Åtgärder som kan påverka åns Natura 2000-värde har hanterats i en särskild tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen. Dom i ärendet, som meddelades 2012-07-09, är nu lagakraftvunnen.

8. Park- och naturnämnden beslutar att översända förvaltningens tjänsteutlåtande till byggnadsnämnden.

Park- och naturförvaltningen tycker att samarbetet varit mycket bra mellan samtliga kommunens förvaltningar och att planförslaget stämmer väl med deras parkplanering. Vistelsen längs Sävån och även på de små torgen kommer att stimulera det sociala livet i Gamlestaden. De anser dock att det norra torget är så nära knutet till husets entréer och verksamhet att det borde ingå i kvarteret, men med krav på allmänhetens tillgänglighet. Torget vid knutpunkten bör inkludera ytan som terrasserar mot kajen. Kajen bör enbart omfatta sträckan längs ån. För övriga två torg accepterar park- och naturförvaltningen förvaltningsansvaret.

Park- och naturförvaltningen konstaterar att de får investeringskostnader och ökade driftskostnader. Planen innebär att de får ytterligare ytor att förvalta, i anslutning till mark där de redan har förvaltningsansvar.

Kommentar: Det norra torget behandlas inte i nu aktuell detaljplaneetapp. Ytan som omfattas av planbestämmelsen KAJ har minskats till att omfatta sträckan längs ån. Krav på trädplanteringar utmed kajen har tillkommit, utifrån tillståndsprövningen.

9. Stadsdelsnämnden i Örgryte-Härlanda tillstyrker detaljplanen.

Förvaltningens överväganden:

- Förvaltningen är positiv till att man skapar ett område av citykaraktär vid Gamlestads torg. Staden har en ambition att växa. Ur ett hållbarhetsperspektiv är detta ett lämpligt område. Det är positivt med två mindre torgbildningar och med verksamhetslokaler i entréplan längs med huvudgatorna.
- Förvaltningen tillstyrker det kvarter som planeras inom stadsdelen. Tillskottet av bostäder, särskilt med hiss, är positivt.

- Det är viktigt att naturvärden i Sävveån skyddas. Förvaltningen tillstyrker den föreslagna förändringen av strandskyddet under förutsättning att planens beskrivning av tillgängligheten för allmänheten till stranden inte kommer att försämrats.
- Det är viktigt att trafiksituationen får en bra lösning. Med fler bostäder och ökad handel kommer fler människor att röra sig till och från området. Ambitionen är att många ska använda kollektivtrafik. Förvaltningen hyser oro för att trafik kommer att spilla över på Munkebäcksmotet och Munkebäcksgatan där Härlanda stadsdelsnämnd tidigare vid flera tillfällen uttalat att trafiksituationen är ansträngd.
- Det är ett bekymmer att området är bullerutsatt. Buller är ett växande problem i samhället. Förvaltningen avstyrker att vissa hus byggs så högt att man inte klarar bullerpolycyn inomhus i de övre våningsplanen.
- Att fasaden längs med Artillerigatan inte håller sig inom policyn menar förvaltningen bör kunna accepteras i ett område av citykaraktär.

Kommentar: Trafikrörelser som härrör till detaljplanen för Gamlestads torg (etapp 1 och 2) riktas i huvudsak mot Ånäsmotet och Slakthusmotet. Trafikrörelser till/från Nya Kulan och Kviberg kommer däremot i större utsträckning att orienteras mot Munkebäcksmotet.

Bullerkraven inomhus klaras för samtliga bostäder, däremot kan oberoende av hushöjd överskridanden av 50 dBA ske på den ljudskyddade sidan vid fasad.

10. Stadsdelsnämnden i Östra Göteborg beslutar att tillstyrka förslaget till detaljplan med hänsynstagande till synpunkterna i tjänsteutlåtandet och tilläggsyrkandet.

Tilläggsyrkande från Miljöpartiet:

”Vi ser mycket positivt på utvecklingen av Gamlestadstorget och ställer oss bakom förvaltningens yttrande. Dock vill vi understryka att vi ser med oro på den nuvarande trafiksituationen i Gamlestan och på den nu aktuella Artillerigatan. Vi ser positivt på de lösningar som finns i detaljplanen men vi vill poängtera att det framöver krävs mer övergripande åtgärder för att minska det totala trafikflödet på Artillerigatan och för att förbättra luftkvalitén i Gamlestan.

Det är också viktigt att den planerade förskolan står färdig när invånarna flyttar in i de nya bostäderna. Det kan inte tillräckligt betonas att de aktörer som ansvarar för processen att tillhandahålla förskoleplatser och bygga en förskola måste gå i takt med de aktörer som bygger bostadshusen.

Det finns brist på olika sorters ”mellanboendeformer” för äldre, t ex trygghetsboenden och seniorboenden, i SDN Östra Göteborg. Det är viktigt att även detta behov tillgodoses genom att sådana bostäder byggs på Gamlestads torg.

Slutligen ser vi gärna att personer från Östra Göteborg anställs eller får praktikplatser/lärlingsplatser hos de arbetsgivare som ska vara med och bygga upp Gamlestads torgs alla delar.”

Tjänsteutlåtande:

Stadsdelsförvaltningen Östra Göteborg tillstyrker fortsatt arbete med stadsbyggnadskontorets förslag till detaljplan Gamlestads torg, med följande synpunkter:

- Stadsdelsförvaltningen ser mycket positivt på planerna för Gamlestaden som ”motor” i

utvecklingen, såväl för de nordöstra stadsdelarna som för staden som helhet, men vill betona vikten av att fullfölja genomförandet av förslagen i både etapp 1 och etapp 2. Målet att skapa en attraktiv och trygg miljö för knutpunkten och dess närområde (etapp 1) är beroende av att förslagen om rivning av viadukten, anläggandet av trafikunnel från Artillerigatan samt ny bebyggelse genomförs (etapp 2). För att Gamlestads torg ska kunna utvecklas till en strategisk knutpunkt med varierat innehåll av bostäder, service och arbetsplatser krävs en god anknytning till omgivande stadsstruktur.

- Som anges i samrådshandlingen återstår att genomföra ytterligare studier av lämplig utformning och placering av stråk, platser, byggnader med mera. Stadsdelsförvaltningen önskar ett fördjupat fokus på gående och cyklister i dessa studier. Även hur gåendes och cyklisters behov av trygghet, trivsel och framkomlighet ska omhändertas under det fleråriga ombyggnadsskedet är viktigt att belysa.
- Analysen av hur invånarnas sammansättning påverkas utifrån föreslagna bostadstyper och bostadsstorlekar bör fördjupas. Stadsdelsförvaltningens uppdrag att tillhandahålla service i området påverkas av den demografiska sammansättningen. Fler barnfamiljer ökar till exempel behovet av förskoleplatser medan en stor andel studenter eller äldre har andra behov av service.

Kommentar: Artillerigatan är hårt trafikbelastad, eftersom genomfartstrafik leds via denna gata. Idag utgörs ca 70 % av trafiken på gatan av genomfartstrafik. Planläggningen för etapp 1 utgår från att denna situation kvarstår och planarbetet kan inte hantera eller föreskriva andra lösningar för genomfartstrafiken. I översiktsplanen redovisas två trafiklänkar som skulle komma att avlasta Artillerigatan (från Artillerigatan till E45 samt från Artillerigatan till Torpamotet). Det pågår dock ingen detaljerad planering av dessa trafiklänkar och det finns i dagsläget ingen finansiering av dem. Med K2020-satsningen på kollektivtrafik förväntas ökningen stabiliseras innan år 2020.

Förskoletomten, som redovisas i detaljplanens samrådsförslag, kommer att hanteras inom detaljplanen för etapp 2. Diskussioner om att tillskapa förskoleplatser på andra håll i någorlunda närhet till planområdet pågår. Bland annat tittar stadsledningskontoret på ett område vid Kvibergs kyrkogård.

Frågor som rör etablering av ”mellanboendeformer” för äldre (trygghetsboenden, seniorboenden) får tas upp i samband med att diskussionerna kring kommande bostadsinnehåll fördjupas. Frågan hanteras av fastighetskontoret och regleras inte med detaljplanen.

Stadsutvecklingsarbetet för Gamlestads torg (etapp 1 och 2) är tydligt inriktat mot att fullfölja båda etapperna för att uppnå en fysisk koppling mot befintlig bebyggelsestruktur. I detta ingår bl.a. rivning av befintlig trafikviadukt samt byggande av en biltunnel mellan Slakthusgatan och Artillerigatan. Fördjupade analyser kring detaljutformningen av gång- och cykelstråken sker samordnat med planarbetet inom ramen för trafikkontorets arbete. Ett arbete som förfinas än mer i förestående projekteringsfas.

11. Stadsdelsnämnden Centrum tillstyrker detaljplanen.

Förvaltningens överväganden:

”Utvecklingen av området ger möjligheter att knyta samman olika delar av staden. I detta sammanhang är möjligheten att ta sig fram med cykel eller till fots avgörande. För att möjliggöra för fler människor att våga och vilja välja cykel som transportmedel i vardagen måste cykel- och

gångstråk utformas på ett inbjudande och säkert sätt. Förvaltningen anser att detaljplanen bör ge förutsättningar till en attraktiv och säker cykel- och gångförbindelse mellan centrum, Gamlestaden och de nordöstra stadsdelarna.”

Kommentar: Planområdet ligger mycket strategiskt till för att ”knyta ihop” de nordöstra stadsdelarna med övriga staden. Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har ägnat mycket uppmärksamhet i planarbetet för att få välfungerande stråk för gång- och cykeltrafik till, från och genom planområdet.

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

Trafikkontoret har en mycket positiv inställning till den föreslagna stadsförnyelsen. 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.

Trafikkontoret konstaterar att projektet innehåller arbeten med flera broar samt kaj vars konstruktioner är studerade i tillståndsansökan. För resterande broar och för vägtunneln har ännu inte underlag tagits fram.

Trafikkontoret utgår från att de nya parkeringstalen ska följas. Parkering för kontor och verksamheter vid knutpunkten förutsätts i garage eller p-hus. Knutpunktsområdet blir gångfartsområde där anslutande gator kan hantera korttidsparkering och taxiängöring. En knutpunktsparkering föreslås utanför planområdet med 100 platser. Lokalgator öster om Gamlestadsvägen föreslås få parkeringsreglering likt dagens kvarter.

Trafikkontorets synpunkter rör även hur de stora trafikflödena genom området kan och bör hanteras. Området är mycket viktigt för trafiken i hela nordöstra sektorn av Göteborg och då inte minst för kollektivtrafikens framkomlighet. Den gemensamma kommunala målbilden 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). Befintlig viadukt hanterar dessa flöden på ett bra sätt men fungerar inte tillsammans med föreslagen stadsutveckling. Trafikkontoret har genomfört ett omfattande analysarbete för att finna en fungerande trafikstruktur för området. Vägtunneln som förbinder Artillerigatan och Slakthusgatan är en förutsättning för att kunna hantera genomfartstrafiken på ett acceptabelt sätt och därmed skapa förutsättningar för en stadsmässig utformning av lokal- och huvudgator. Trafiken som trafikeras tunneln till och från E45 måste få en fullvärdig trafikplats, som bör vara placerad vid korsningen Slakthusgatan/E45. Byggnationen av ”Slakthusmotet” ingår i det Västsvenska paketet.

Trafikkontoret konstaterar att rumsliga syntaxanalyser legat till grund för planeringen av gång- och cykelstråk. Gång- och cykelbanor som korsar två körfält ska byggas med förhöjning. Cykelparkering föreslås på fyra platser vid knutpunkten med sammanlagt 1 000 platser. Ambitionen är att erbjuda både kort- och långtidsparkering, väderskydd samt ev. cykelverkstad.

Trafikkontoret konstaterar att spårvagnsbanan dimensionerats för en ökad trafikering och försetts med nya hållplatslägen i direkt anslutning till region-/pendeltågsperronger i samma höjdplan. Utrymme finns för förlängning av spårvagnshållplatser. Väderskydd vid hållplats finns framtagna i samarbete med Västtrafik. Planhandlingen beskriver dock inte ett övergripande väderskydd över

hållplatsområdet som kan sammankopplas med resecentrum, vilket bör utredas vidare.

Förverkligandet av knutpunkten förutsätter att spårvagnstrafiken under tre års byggtid kan upprätthållas på ett provisoriskt spår utmed Gamlestadsvägen. Utformningen för busstrafiken har dimensionerats för en utökning av antalet linjer och en utökad turtäthet. Hållplatsytan behöver ha fem hållplatslägen samt två reservhållplatser för framtida behov. Ambitionen är att dessa hållplatslägen används för mer lokala busslinjer medan långväga linjer angör Waterloogatan, som är en del av knutpunkten. Hållplatser vid Waterloogatan används även för bussersättningstrafik vid störningar i järnvägs- och spårvägsnätet.

Trafikkontoret konstaterar att målbilden för planområdet är att skapa en rumsbildning för gator och torg som är i balans med bebyggelsen. Vägtunneln skapar förutsättningen för detta genom att ta hand om genomfartstrafiken för att få hanterbara trafikflöden på gatunätet i markplan. Lokalgatorna får gatusektioner överensstämmande med befintliga gator i Gamlestaden. Gamlestadsvägen behöver ha 2+2 körfält, dubbelriktade cykelbanor samt trädalléer och korttidsparkering, vilket kräver minst 31 meters gatubredd. Med föreslagen höjd på bebyggelsen bör detta, rätt utformat, medge en citykaraktär. Artillerigatans gatusektion är under utredning men kommer att beakta samma målbild. Föreslaget antal körfält krävs för att buss- och spårvagnsprioritet med trafikkontorets krav ska kunna kombineras med antalet bilar. Trafikanalysen visar på en viss köbildning och störningskänslighet under högtrafiktid, p.g.a. det stora (uppräknade med K2020-perspektiv) antalet kollektivtrafikrörelser som prioriteras. Vägtunneln är avgörande för att bilköerna under rusningstid inte ska bli oacceptabelt långa.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har kontinuerlig samverkan i planarbetet och har enats kring det utformningsförslag av detaljplanen för etapp 1 som nu föreligger. Sedan trafikkontoret skrev sitt yttrande rörande samrådsförslaget har de båda spårvagnslinjernas tänkta hållplatslägen, i direkt anslutning till region-/pendeltågsperrongerna över Säveån, flyttats till mer bebyggelseintegrerade och väderskyddade lägen vid resecentrum/torget.

Några avsteg från de nya parkeringstalen föreslås utifrån områdets projektspecifika förhållanden vid en strategisk knutpunkt för staden, där bebyggelse med traditionell kvarterstruktur föreslås. Huvudinriktningen är dock i enlighet med de nya parkeringstalen. Bilparkering för knutpunkten, utöver angörningsplatser, är inte medtaget i de lösningar för parkering som ligger till grund för utställningshandlingen. Eventuell etablering av knutpunktsparkering hanteras av trafikkontoret utanför planarbetet.

13. Räddningstjänsten har tagit del av rubricerad handling. I området planeras olika verksamheter och bostäder samt ett resecentrum. Farligt gods transporteras på järnväg i anslutning till området och därför har stadsbyggnadskontoret upprättat en riskanalys för detaljplanen. Räddningstjänsten har granskat planhandlingarna samt en riskanalys gjord av Enviro Planning AB daterad 2011-09-15.

Synpunkter på riskanalysen:

- I *Fördjupad översiktsplan för Göteborg, transport av farligt gods (FÖP)*, finns inget så kallat ALARP-område. De två kurvorna som anges i rapporten som undre och övre gränser ska inte ses som detta utan som endast två olika förslag till acceptanskriterier. Dessa förslag kan sedan användas som underlag för ett resonemang om tolerabel risk.
- Räddningstjänsten anser att man i rapporten även bör ha med DNV:s kriterier för

samhällsrisk och individrisk för att kunna göra en bättre jämförelse av den beräknade risken. Om ett klaras och ett överstigs behövs ytterligare resonemang eller kompletterande åtgärder.

- Den framräknade risken är hög och ligger i vissa fall över vad som brukar anses acceptabelt. Det bör i rapporten tydligare framgå att man överstiger vissa acceptanskriterier.
- I rapporten hänvisas det till att man enligt FÖP inte kan skydda sig mot konsekvenserna av en olycka med giftig gas och att man därför bör acceptera den högre risken. Detta anser räddningstjänsten vara en felaktig tolkning av FÖP, vad som menas är att man inte helt kan bygga bort risken då den har ett långt riskområde. Men, man kan inte bortse från konsekvenserna av en olycka med giftig gas utan det måste värderas tillsammans med övriga risker.
- I FÖP anges tydliga avstånd till bebyggelse från järnväg med farligt gods. Det saknas i rapporten en beskrivning av de avstånd som planeras och hur de relaterar till FÖP.
- Redovisningen av hur man i rapporten har anpassat acceptanskriterierna till aktuellt område är bristfällig och behöver kompletteras. I FÖP är acceptanskurvorna anpassade till en sträcka på två km med riskpåverkan på bägge sidor av vägen/järnvägen.
- Man bör inkludera alla brandfarliga vätskor i beräkningarna. Exempelvis transporteras oftast diesel tillsammans med bensin vilket medför att vätskorna kan antändas tillsammans. Detta skedde bland annat vid tankbilsolyckan vid Kungälv 2011-10-05.
- Man har i rapporten beskrivit att automatisk avstängning av ventilationen är en åtgärd som minskar konsekvensen av en olycka kraftigt. Räddningstjänsten ställer sig positiv till åtgärden men är frågande till hur funktionen kan säkerställas över tid med tanke på olika fastighetsägare och verksamheter. Detta bör beskrivas tydligare i såväl rapporten som i planbestämmelserna. Dessutom förutsätts det i rapporten att räddningstjänsten kan stänga av ventilationen inom 30 minuter, något som är direkt felaktigt. Om man vill gå vidare med automatisk avstängning av ventilationen måste det också utredas vidare hur detekteringen ska ske och speciellt vilka gaser som ska detekteras.
- Räddningstjänsten anser att det är naturligt med ett resecentrum nära spåren och även att man kan ha verksamheter med anknytning till resandet såsom caféer och mindre detaljhandel där trots en eventuellt högre risk. Om man däremot vill ha andra verksamheter i resecentrumbyggnaden måste utformningen av den utredas vidare med hänsyn till den högre risken.

Räddningstjänstens slutsats är att riskanalysen generellt sätt behöver bli tydligare på många punkter. Man måste väga nyttan med att bygga stationsnära med den förhöjda risk som det innebär och det är analysens uppgift att tydliggöra det för de politiska beslutsfattarna. Gjorda antaganden, osäkerheter och resultat måste lyftas fram bättre. Speciellt bör det av rapporten framgå var och med hur mycket den framräknade risken överstiger jämförbara acceptanskriterier. Räddningstjänsten anser att rapporten i dagsläget inte är tillräckligt tydlig och genomarbetad för att kunna utgöra ett bra beslutsunderlag.

Övriga synpunkter från räddningstjänsten rör tillgängligheten för räddningstjänstens fordon, som bör beaktas i det fortsatta planarbetet. Detta gäller både för byggnader och för spårområdet. Försörjningen av släckvatten till området ska beaktas, t.ex. enligt VAV P83.

Kommentar: I planarbetet för etapp 1 har en ny riskanalys tagits fram som tydligare beskriver risksituationen för den nära järnvägsspåren placerade resecentrumbyggnaden inkl. kontor och lokalytor, men även risksituationen för hela planområdet för etapp 1. Den nya riskanalysen med dess slutsatser och föreslagna riskreducerande åtgärder har stämts av med räddningstjänsten för framtagandet av utställningshandlingarna.

14. Lokalnämnden föreslås besluta att som eget yttrande översända förvaltningens förslag till beslut till byggnadsnämnden.

Förvaltningens synpunkter:

- Ett mindre antal av bostäderna bör enligt planen utgöras av så kallade BmSS-bostäder (Boende med särskilt stöd). Dessa bostäder kommer troligen att planeras in tillsammans med övriga bostäder i flerbostadshusen vilket innebär att lokalnämnden blir s.k. mellanhyresvärd. På plankartan finns inte markerat var dessa bostäder är tänkta eller hur många. I andra detaljplaner anges möjlighet att bygga bostäder med särskilt stöd med beteckningen BD (bostäder, vård). Bostäder med särskilt stöd bör markeras i planen eftersom det finns ett annat regelverk för dessa än för andra bostäder vad gäller utrymningsvägar.
- Om det är möjligt bör byggrätten för förskolan utökas för att planlösning av byggnaden ska kunna bli så funktionell som möjligt. Angöring och varumottagning (stora leveransfordon) ska ske via lokalgatan. Sophantering samt cykelparkering ska ske inom fastigheten. Detta kommer att begränsa utnyttjandet av tomt och byggnad för förskoleverksamheten. Storleken på lekgården förutsätter att förskolan på ett enkelt sätt kan använda parken med dess lekplats för sin dagliga lek. Om lek i parken inte blir möjlig kommer förskolans utemiljö att utsättas för ett extra hårt slitage. Ska det finnas bilparkering för föräldrar, besökande och personal måste det anordnas inom kvarteret som innehåller två befintliga byggnader, park, förskolan och en ny bostadsfastighet mot Artillerigatan. Detta innebär att någon form av samfällighet för bilparkering kan behöva bildas. Kraven i plan på att fastighetsägaren/lokalförvaltningen ska ersätta befintliga alléträd, som på grund av röta, sjukdom eller dylikt måste tas ned, med nya, innebär att Lokalförvaltningen kan få en högre kostnad för utvändigt underhåll här än på andra förskolor p.g.a. kravet på återplantering.”

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har för detaljplaneetapp 1 inte bedömt det lämpligt att lägga till planbestämmelsen BD (bostäder, vård), med anledning av risksituationen i området. Gruppboenden som ryms inom bestämmelse B tillåts emellertid. Särskild prövning av lämpligheten bör dock ske, vilket förtydligats med upplysning på plankartan.

Den del av detaljplanen som i samrådshandlingen föreslogs innehålla förskoleverksamhet ingår inte i nu aktuellt planområde för detaljplaneetapp 1. Framförda synpunkter får behandlas inom planarbetet för detaljplaneetapp 2.

15. Kulturnämnden avger förvaltningens utlåtande som eget yttrande.

Kulturförvaltningen framför bland annat att det inom planområdet finns två byggnader av kulturhistoriskt värde. Det gamla apoteket som i planförslaget får skyddsbestämmelser och ett landshövdingehus som får skydds- och varsamhetsbestämmelser. Dessa bestämmelser är välformulerade och ger byggnaderna en god utgångspunkt för förvaltning. Det vore dock befogat med båda bestämmelserna för båda husen. Vidare framför de att ett byggande av fyra- till sexvåningshus

längs åbrinken kommer att skymma den fantastiska miljön mot Gamlestadens fabriker.

Kulturförvaltningen tar inte ställning till om det ska uppföras ett kulturhus inom området eller ej med hänvisning till den kulturhusutredning som pågår. Det kan dock konstateras, menar de, att kulturhus/bibliotek har utomordentligt stor betydelse för folkliv och attraktivitet.

Kommentar: De byggnader (det gamla apoteket samt landshövdingehuset) som omfattas av skydds- och varsamhetsbestämmelser kommer att ingå i detaljplaneetapp 2.

I det vidareutvecklade planförslaget utformas bebyggelsen längs med kajen norr om Säveån med passager mellan huskropparna som vidgar sig mot ån. Dessa passager planläggs huvudsakligen som allmän plats och säkerställer både rörelser och genomsikt från torgmiljön ned mot Säveån.

Stadsbyggnadskontoret anser, som kulturförvaltningen även uttrycker, att ett kulturhus/bibliotek skulle bidra till mycket positivt vad gäller stadslivet på platsen. Med tanke på de knappa tidsmarginaler som gäller för färdigställande av kvarteren runt det blivande resecentrumet vid Gamlestads torg bedömer stadsbyggnadskontoret att en lokalisering av ett kulturhus inom detaljplanens etapp 1 inte är möjlig. Frågan om en eventuell kulturhusetablering inom planområde för etapp 2 ska dock hållas öppen.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

16. Länsstyrelsen är positiv till den stadsomvandling som föreslås. Projektet kan bidra till en mer sammanhållen stad med minskade barriärer och en effektivisering av kollektivtrafiken. Det finns dock flera utmaningar för att kunna genomföra projektet, som är av strategisk betydelse för Göteborg som stad. Länsstyrelsen anser därför det viktigt att staden på ett tillfredställande sätt hanterar behoven av kompletteringar av planen och planeringsunderlaget för att inte planen ska komma att prövas om den antas.

Området har många positiva förutsättningar för att kunna bli en hållbar stadsdelskärna, i form av närhet till den centrala staden, goda kommunikationer, karaktärsskapande befintlig bebyggelse, naturvärden m.m. och de ser positivt på att kommunen behandlar de mjuka frågorna på ett stort allvar, särskilt när det handlar om en så pass stor förändring av en stadsdel. För barn och unga behöver möjligheterna studeras för att minimera de stora gatornas barriäreffekter och även få bra kopplingar mellan de föreslagna mötesplatserna.

Natura 2000, Säveån

Tillräckliga ytor med natur och naturliknande miljöer måste säkerställas och hänsyn behöver tas till de kumulativa effekterna. Risk för långsiktig skada på bevarandevärdena inom området är påtaglig och ökar med varje exploatering. Från naturvårdssynpunkt är det att föredra att området närmast ån avsätts som natur- eller parkmark. Förutsättning för att planen ska kunna antas är att tillstånd lämnas av mark- och miljödomstolen enligt 7 och 11 kap. miljöbalken. Länsstyrelsen tar slutlig ställning till planerade åtgärder i samband med tillståndsprövningen. Dagvattenfrågan behöver belysas ytterligare i MKB:n.

Riksintresse

Avseende risker med transporter av farligt gods menar länsstyrelsen att lokaliseringen av vissa ändamål kan behöva flyttas. Avseende bullerstörningar menar de att lokaliseringen av bostäder

kan behöva ses över. Länsstyrelsen befarar annars att risk finns för påverkan på järnvägens funktionalitet och dess framtida utveckling, vilket kan medföra påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen vill se ett helhetsperspektiv på hanteringen av miljö kvalitetsnormen för partiklar, där förbudet att använda dubbdäck kompletteras med en beskrivning av hur kommunen genom handlingsplan och åtgärdsprogram arbetar med luftmiljön i staden.

Länsstyrelsen menar att de miljö kvalitetsnormer som gäller för Sävån har en tydlig koppling till vattenkvaliteten och den fysiska miljön i och vid Sävån. Miljöförbättrande åtgärder behövs för att god ekologisk status ska kunna uppnås. God ekologisk status förutsätter även att gynnsam bevarandestatus för Sävåxlaxen säkerställs.

Strandskydd

Kommunen behöver, enligt länsstyrelsens syn, påvisa särskilda skäl för upphävande av strandskydd i de delar utmed Sävån som inte kan anses ianspråktagna. Prövning sker i egen process, men möjligheterna till upphävande kan påverka utformningen av planförslaget. Länsstyrelsen menar att förutsättningar finns för upphävande i de idag redan ianspråktagna delarna. För vattenområdet och strandområdena, som hyser betydande naturvärden, finns det enligt länsstyrelsen inte särskilda skäl för upphävande, då detta strider mot strandskyddets syften eftersom strandvegetationen spelar en stor roll för den vandrande laxen och även i viss mån som födosöksmiljö för kungsfiskare.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt om att planförslaget innebär betydande påverkan på miljön. Samråd om behovsbedömningen och avgränsning och omfattning av MKB:n hölls 2011-01-18.

Farligt gods

Länsstyrelsen anser inte att planen på ett tillfredställande sätt hanterat risksituationen och menar att riskanalysen måste kompletteras. Vid beräkningen av samhällsriskerna kan analysen ha underskattat risknivåerna och ytterligare skyddsavstånd kan behöva övervägas. Resenärer ingår inte i riskanalysen vilket länsstyrelsen anser är ett rimligt antagande. Andra verksamheter som handel, service och kontor i resecentrum, anser de dock som olämpliga nära en farligt godsled. Andelen yta för handel och kontor behöver ses över i förhållande till riskerna och möjligheter till skyddsåtgärder. Ett resonemang kring möjliga skadefall bör presenteras för att ge en bättre bild av helheten. Automatisk avstängning av ventilation och stängning av uppställda dörrar har stor riskreducerande effekt, men det finns stora osäkerheter i att sådana system fungerar över tid och för flera olika byggnader och fastighetsägare. Länsstyrelsen frågar även vad boende med särskilt stöd (BmSS) innebär för riskanalysen och var dessa bostäder är tänkta att placeras.

Buller

Länsstyrelsen menar att en sammanvägning av olika bullerkällor från trafik och industri behövs för en heltäckande bild av bullersituationen. Utredningen behöver omfatta hela planområdet och planen behöver belysa vilka åtgärder som ska vidtas för att Boverkets Allmänna råd ska följas. Ljudförhållandena i Gamlestaden, i kombination med andra störningar, överensstämmer enligt länsstyrelsen med av Boverket redovisat exempel där bostäder inte är lämpligt.

Bostäder kan enligt länsstyrelsen inte tillåtas i lägen med över 65 dBA, vilket det finns stöd för i stadens egen bullerpolicy. För högst 5 % av det totala antalet lägenheter bör 50 dBA överskridas på den skyddade sidan, andelen behöver preciseras i planen.

Översvämning

Länsstyrelsen menar att utredningen om höga vattennivåer behöver förtydligas, likaså betydelsen av vad som avses med samhällsviktiga funktioner. Av bestämmelsen borde det även framgå att dessa anläggningar ska skyddas, inte enbart kunna skyddas. Länsstyrelsen saknar en beskrivning av hur risken för inträngande vatten från omgivande områden ska hanteras. Utredningens föreslagna barriärer kring Sävån finns inte med på plankartan. Om barriärerna är en förutsättning måste de säkerställas i planen. Nya laster behöver även studeras i förhållande till geotekniska förutsättningar och naturvärden.

Vibrationer

Länsstyrelsen menar att den översiktliga utredning som gjorts behöver kompletteras och fördjupas med bl.a. de behov av mätningar som anges. Vibrationsfrågan behöver utredas noggrant eftersom vibrationer kan förstärkas om byggnaderna konstrueras/byggs på fel sätt. Vibrationsstörningar förekommer i närheten av järnvägar men kan även orsakas av tunga vägfordon och spårvagnar.

Radon

Länsstyrelsen menar att kompletterande undersökningar behöver göras.

Arkeologi

Länsstyrelsen konstaterar att planområdet omfattar delar av den gamla stadsbildningen Nya Lödöse och att området är rikt på fornlämningar. Arkeologiska utredningar krävs, vilka redan påbörjats för delar av planområdet och där dialog pågår med länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Förskola

Länsstyrelsen menar att bullersituationen bättre måste utredas för förskolans gårdsmiljö, då gården inte är kringbyggd så som det förutsätts i bullerutredningen. Förskolan kommer även att placeras nära tunnelmynningen där det anges att halten av kväveoxider och partiklar kommer att bli höga.

Bostadsgårdar

Länsstyrelsen påpekar att det för bostäder som inte har tillgång till egen uteplats med ljudnivåer enligt bullerriktvärden ska möjliggöras gemensamma uteplatser i anslutning till bostaden. Flera bostadsgårdar verkar vara små, varför solstudier behövs för att se att trivsamma uteplatser kan åstadkommas.

Dagvatten

Länsstyrelsen bedömer att det generellt sett finns behov av förbättringar av vattenkvaliteten i Sävån. Sävån är en känslig recipient där det finns skäl att ställa mycket höga krav på omhändertagandet av dagvatten. Ytor för detta ändamål måste avsättas i planen och möjligheten att anlägga stora utjämningsmagasin behöver ytterligare utredas.

Länsstyrelsen ser inte att dagvattenutredningen fått genomslag i planbeskrivningen och på

plankartan. Det saknas förklaringar till varför den utredning som gjorts inte har landat i bestämmelser och avsatta områden på kartan. Planbeskrivningen behöver förtydliga om tillräckliga områden för dagvattenhanteringen är avsatta.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts samrådsredogörelsen, se *bilaga 3*.

Kommentar: I arbetet med utställningshandlingar för etapp 1 har en ny bullerutredning tagits fram som beskriver bullersituationen vid en utbyggnad av etapp 1, men även för en kommande situation med etapp 2. Påverkan av industribuller och vibrationer behandlas också.

Bullerutredningen visar att bostäder kan uppföras i enlighet med Boverkets Allmänna råd, med detaljplanens föreslagna regleringar. Med motivet att bygga en blandad stadsbebyggelse vid en av stadens strategiska knutpunkter anser stadsbyggnadskontoret att det finnas projektspecifika skäl för att i detta område tillåta bostäder även när 50 dBA överskrids på den ljudskyddade sidan. Planbestämmelser har skärpt kraven inomhus i bostäder för både vibrationsnivån och ljudnivån, vilket har stor betydelse för upplevelsen av en god ljudmiljö.

Industribuller påverkar inte planområdet över Naturvårdsverkets riktvärden. Med tanke på att kraven på industribuller är så mycket hårdare än för trafikbuller kommer detta buller inte påverka ljudstörningarna i området. Vibrationsstörningar kommer inte att uppkomma som påverkar en god boendemiljö. Eftersom byggnader inom planområdet kommer att pålas och utföras med tung stomme anses inte ytterligare utredning med mätningar behöva utföras i planeringskedet.

Vind-/klimat-/solstudier behöver tas fram både under planerings- och projekteringskedet och komplettera ljudberäkningarna för att säkerställa att bostädernas uteplatser och gårdar får goda boendekvaliteter. Då planens syfte är att åstadkomma en tät stad av innerstadskaraktär ska dock inte solvärden på gårdar eller i offentliga miljöer optimeras så att det motverkar övriga intentioner med stadsmiljön. Utifrån studier av solvärden kan det konstateras att goda omständigheter för att tillskapa bostadsgårdar med sol över lag finns inom planområdet. Gården i det norra kvarteret har dock enbart solinfall vid sommarsolståndet varför lämplig placering av uteplatser bör fortsatt utredas.

För etapp 1 har en ny riskanalys tagits fram som tydligare beskriver risksituationen för den nära järnvägsspåren placerade resecentrumbyggnaden inkl. kontor och lokalytor. Riskanalysen belyser även risksituationen för hela planområdet (etapp 1). Med motivet att utveckla en strategisk knutpunkt anser stadsbyggnadskontoret att det behöver etableras en tät stadsbebyggelse invid hållplatserna och inte enbart resenärsfunktioner. Riskanalysen visar att detta är möjligt med en godtagbar risknivå om föreslagna riskreducerande åtgärder vidtas. Till närmaste spår är det 23 meter från byggnaden med resecentrum, kontor och lokalytor. Riskutredningen utgår från att det går godstrafik på det närmsta spåret även om järnvägssystemet idag inte är utformat så att det är möjligt. Trafikverket har i sin trafikprognos tagit höjd för en utökad tågtrafik jämfört med idag, framför allt har den utökats kraftigt för trafik genom pendeltågsstationen (de närmaste belägna spår-en). Bedömningen är därmed att godtagbar risknivå uppnås även vid framtida större godstrafikflöden förbi planområdet.

Konsekvenserna ur risksynpunkt av boenden med särskilt stöd har inte värderats i utredningen. Av detta skäl har det på plankartan förtydligats med en upplysning om att särskild bedömning av lämpligheten ska ske vid bygglovsprövning av denna typ av boende.

Det geotekniska underlaget är kompletterat utifrån synpunkterna från SGI och är avgränsat till att

omfatta planområdet för etapp 1. Marken utgörs av lera, varför planområdet är att betrakta som lågriskområde för radon. Dock överlagras lera av fyllnadsmassor med okänt ursprung, vilket medför att kompletterande undersökningar behövs för mer noggrann klassificering vid bygglov.

Kommunens planeringsnormer för översvämningsskydd är fastställda av fullmäktige. De anger att skydd ska finnas till nivån +12,8 vid Rosenlund och +13,0 norr om Marieholm, vilket har tillämpats som +12,9 vid Marieholm. För detaljplanen har +12,9 ansetts rimligt och föreskrivets för översvämningsskydd av byggnader. För samhällsviktiga funktioner innebär det att de ska säkras till nivån +13,9. Det extra skyddet innebär att anläggningens funktion inte ska skadas långvarigt utan att den kan återställas efter att vattnet drar sig tillbaka. Definition av samhällsviktiga funktioner förtydligas i planbeskrivningen. Fasta skydd och barriärer som omnämns och föreslås i genomförd högvattenutredning avser framförallt de lägre marknivåerna söder om Sävån och kommer att studeras vidare inom detaljplanarbetet för Gamlestadens fabriker.

För etapp 1 görs bedömningen att risk inte föreligger inom planområdet för överskridanden av miljö kvalitetsnormen för partiklar. Med genomförandet av etapp 2 kommer dock åtgärder att erfordras för att sänka partikelhalterna i de stängda gaturum som tillskapas.

Sävåns Natura 2000-värde har hanterats i en särskild tillståndsansökan. Tillstånd till att utföra ansökta åtgärder i anslutning till ån har lämnats av mark- och miljödomstolen enligt 7 och 11 kap. miljöbalken. Dom i detta ärende, som meddelades 2012-07-09, är nu lagakraftvunnen. Krav på trädplanteringar utmed kajen har tillkommit från tillståndsprövningen. Anläggande av natur- och naturliknande miljöer utmed ån kommer att utföras som kompensationsåtgärd inom etapp 2 när viadukten rivs. Utifrån genomförd tillståndsprövning kan stadsbyggnadskontoret konstatera att gynnsam bevarandestatus för Sävålxen är säkerställd.

För berörd sträcka av Sävån kommer kaj att anläggas, i enlighet med målen i ÖP och FÖP om etablerande av en strategisk knutpunkt för kollektivtrafiken, med en tät exploatering av stadsbebyggelse. Detta är även i enlighet med föreslagen utveckling i program för Sävån samt med målsättningen att knyta samman stadsdelen över ån. Naturmark utmed Sävån vid en av stadens strategiska knutpunkter ser inte stadsbyggnadskontoret som en lämplig markanvändning.

Dagvattenhanteringen behandlades delvis inom tillståndsprövningen, men har även fördjupats genom en utvecklad dagvattenutredning som ligger till underlag för utställningshandlingarna. Planbestämmelse finns med krav på rening av dagvatten från parkerings- och trafikytor, innan avledning får ske till Sävån. Markytor för omhändertagande/infiltration av dagvatten finns det inte utrymme för inom planområdet. Den förbättrade dagvattenhanteringen för planområdet medverkar till att vattenkvaliteten i ån kan förbättras och att god ekologisk status på sikt ska kunna uppnås för Sävån.

Stadsbyggnadskontorets slutsats utifrån gjorda utredningar är att planförslaget kan genomföras utan att risk föreligger för påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer. Riskanalysen har inte föreskrivet att ytterligare skyddsavstånd behöver tillämpas mot järnvägen för att godtagbar risknivå ska erhållas, där även framtida trafikökningar är beaktade. Bullerutredningen konstaterar att bullernivåer från järnvägen inte överstiger 65 dBA vid planerade bostäder, samt att vibrationsnivåerna blir låga för planerade byggnader.

Kommunen kommer vid utställning av detaljplanen att begära upphävande av strandskydd för hela planområdet. Stadsbyggnadskontorets uppfattning är att markområden utmed Sävån, som

ingår i detaljplanen för etapp 1, redan är ianspråktagna och att särskilda skäl för upphävande därmed föreligger.

Dialog förs med länsstyrelsens kulturmiljöenhet avseende pågående arkeologiska utredningar.

17. Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig i ärendet.

18. Lantmäterimyndigheten menar att ledningar även bör finnas som ett ändamål för "g"-områden, då det är vanligt att fastigheter har gemensamma ledningar. De påpekar även att rättighet för fordonsangöring till byggnader utmed kajen saknas. Att säkra allmänt gc-stråk genom Gamlestadens fabriker med "x"-bestämmelse innebär inte automatiskt tillträde för allmänheten eftersom det måste prövas i en lantmäteriförättning om det är av väsentlig betydelse. Om det är ett allmänt gc-stråk bör det vara allmän plats. Gångtunneln vid resecentrum är utlagd som allmän plats men saknar anslutning till allmän plats eller till servitut ("x") i väster, varför planen behöver utvidgas. Det bör redovisas hur gång- och cykeltunneln i söder som går under kvartersmark kan säkerställas genom 3D-fastighetsbildning eller genom servitut. Rättigheter för allmänna ledningar ska preciseras senast till utställningsskedet. Hur vägtunneln ska utformas och placeras bör tydliggöras i tvärsnitt m.m. för att få bättre bild av regleringen. Gällande detaljplan bör upphävas för en remsa som blir kvar utmed Gamlestadsvägen.

Lantmäterimyndigheten påpekar att det behöver förtydligas i vilken omfattning resp. fastighet påverkas av inlösen av allmän plats eller spårvägstrafik. Det behöver även redovisas huruvida fastigheter berörs av rättigheter som kommunen senare kan ansöka om servitut för.

Kommentar: Dialog har förts med lantmäterimyndigheten inför utställningen av detaljplanen, avseende utformning av plankarta och planbestämmelser. Bestämmelse om att gemensamhetsanläggning för ledningar ska kunna bildas har införts. Fordonsangöring till byggnader utmed kajen och vid torget tillåts på torgytan. Planerad vägtunnel kommer att behandlas inom nästa detaljplan för etapp 2, men byggnad ovan tunnel tillåts i denna detaljplan om efterföljande/ samtida anläggande av vägtunneln är möjlig. Gångtunneln vid resecentrum har till utställningen lagts ut som kvartersmark. Allmän gång- och cykeltrafik läggs med rättighet inom kvartersmark i denna detaljplan, då utformning av allmänna gator och gång- och cykelstråk får studeras inom planarbete för Gamlestadens fabriker. Möjlighet att få servitut får prövas i lantmäteriförättning, om det behövs.

19. Statens geotekniska institut (SGI) kan inte ta ställning till planens lämplighet med hänsyn till ras, skred och erosion utifrån redovisat underlag utan anser att kompletteringar erfordras. SGI har även synpunkter om det geotekniska materialet inte överensstämmer med planområdet.

SGI konstaterar att det geotekniska underlaget enbart beskriver stabilitetsförhållandena för dagens situation utan hänsyn till detaljplanens användningsområden. Stabiliteten är inte tillfredsställande utmed stora delar av Sävån idag. Där förändrad markanvändning planeras och geotekniska förstärkningsåtgärder är nödvändiga menar SGI att detta ska vara reglerat i planen eller säkerställt på annat sätt. De anser inte att planen har säkerställt åtgärdens omfattning och genomförande, samt på vilket sätt det kan påverka byggnationer och utbyggnadsordning. Restriktioner för markbelastningen behöver preciseras på plankartan. Även andra bestämmelser kan behöva m.h.t. geotekniska säkerhetsfrågor. Om erosionskydd är nödvändigt ur säkerhetsaspekt ska även det vara säkerställt att åtgärd får utföras. Hänsyn behöver tas till vem som ansvarar för utförande av olika stabilitetsförbättrande åtgärder, när de måste utföras och i vilken ordning.

SGI saknar redovisningar och anser att gjorda undersökningar och beräkningar inte är tillräckliga. De instämmer i att erosionsskydd behövs i Säveån där det saknas idag, men vill även påtala att höjning eller utökning kan behövas av befintliga skydd med hänsyn till ökade flöden och högre vattennivåer. Eventuella stabilitetsförbättrande åtgärder kan få stor påverkan på Säveåns naturvärden, vilket kräver att de behandlas i den MKB som upprättas för plan- och tillståndsärenden.

Kommentar: Det geotekniska underlaget är kompletterat utifrån synpunkterna från SGI och är avgränsat till att omfatta planområdet för etapp 1. Med planens genomförande kommer markstabiliteten att åtgärdas för planområdet, där staden som markägare kommer att vara ansvarig för att utbyggnaden samordnas och beaktar geotekniska förhållanden. En genomförandegrupp som fastighetskontoret håller i föreslås, där en ansvarig geotekniker för planens genomförande ska ingå för att hantera samordningsfrågor som inte ingår i bygglovsprövning av enskild byggnad.

20. Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerad detaljplan och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

21. TeliaSonera Skanova Access AB skriver att de vill behålla nuvarande läge på anläggningarna. Om befintliga teleanläggningar kommer i konflikt med exploateringen önskas att kontakt tas i god tid för planering och diskussion om hur arbetet ska bedrivas. Vid en eventuell flytt av ledningar så förutsätter de att exploitören står för kostnader som detta medför.

Kommentar: Diskussioner om planförslagets påverkan på befintliga teleanläggningar pågår mellan Göteborgs stad (fastighetskontoret) och Skanova.

22. Trafikverket konstaterar att planområdet utöver närheten till Norge/Vänerbanan också är belägen relativt nära järnvägarna Hamnbanan och Västra stambanan, liksom spårförbindelser som "Triangelspåret", "Hammaren" och "Skäran". Samtliga järnvägar är utpekade som riksintressen för kommunikationer. Även "Partihallsförbindelsen", länken mellan E20 och E45, som invigdes i december 2011 är utpekad som riksintresse för kommunikationer.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen om planförslaget:

De ser positivt på planförslagets ansats med blandstad nära kollektivtrafik som kan bidra till att knyta ihop befintliga stadsdelar i närområdet. Närheten till stora trafikapparater för både väg och järnväg gör det dock svårt att inom planområdet skapa bostadsmiljöer som uppfyller dagens krav avseende hälsa och säkerhet. Det bör även tydliggöras att säkrande av järnvägens funktion är överordnad möjligheten att kunna planlägga området för bostadsändamål. En avgörande faktor för att inte järnvägens funktion ska äventyras är tydliga planbestämmelser rörande var och under vilka förutsättningar bostadsändamål kan tillåtas. Bostadsändamål bör utgå från de områden närmast järnvägen där det enligt utredningarna rörande buller och risker framstår som klart olämpligt med bostäder. Det vill säga byggnader med fasader direkt mot järnvägen samt byggnader som vid fasad utsätts för järnvägsrelaterat buller överstigande ekvivalent 65 dBA. De planbestämmelser som anger ett minsta procenttal avseende hur stor andel av bruttoytan som ska användas för bostad bör även kompletteras med ett minsta procenttal för verksamheter, för att säkra eftersträvad blandstad. Det är även viktigt med tydlighet i planbeskrivningen kring vilka risknivåer som anses vara acceptabla avseende individ- och samhällsrisk. Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i planprocessen.

Buller

Det är bra att en bullerutredning har genomförts, den visar på ett bra sätt hur komplicerad buller-

situationen är i området med flera olika bullerkällor. Kopplingen mellan resultaten från utredningen och planbestämmelserna är dock lite vag. Planförslaget innebär att nya bostäder kan uppföras i områden med över 65 dBA ekvivalent nivå vid fasad. Någon övre gräns anges inte. Det krav som ställs på de bostäder där 55 dBA överskrids är att hälften av boningsrummen ska vara vända mot ljuddämpad sida, d.v.s. 50 dBA ekvivalent nivå. Att även maxnivån 70 dBA ska innehållas anges inte. Det öppnas även upp för olika former av avsteg från ovan angivna krav med skrivningen:

"..., alternativt att 50 dBA (ekv) klaras med teknisk åtgärd för minst ett öppningsbart fönster i varje boningsrum. För en mindre andel lägenheter per kvarter får ljudskyddad sida uppgå till 55 dBA. "

Trafikverket anser att planbestämmelsen är för vagt formulerad eftersom den öppnar upp för tolkningar. Den kan även medge avsteg som går längre än syftet med Boverkets Allmänna råd. Ett exempel är vad som avses med "...en mindre andel lägenheter..."? 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 dBA ekvivalent nivå.

I områden med ekvivalenta nivåer på 55-60 dBA kan avsteg tillåtas om hälften av boningsrummen har tillgång till tyst eller ljuddämpad sida. För områden med ekvivalenta nivåer på 60-65 dBA 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 dBA. I områden med ekvivalenta nivåer över 65 dBA 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.

Vibrationer

Det är bra att det finns en planbestämmelse angående vibrationsstörningar. Med tanke på de geotekniska förhållandena i området med mycket lera och lösa jordlager är det särskilt viktigt att vibrationsproblematiken beaktas. Vibrationsstörningar förekommer i närhet av järnväg men kan även uppkomma från tunga vägfordon och spårvagnar. Det är svårt att ange några generella säkra avstånd eftersom flera olika faktorer påverkar, t.ex. markförhållanden, byggnadskonstruktioner och trafikeringen. I höga byggnader kan en ingående vibration förstärkas uppåt i konstruktionen, i värsta fall upp emot 10 gånger. Mätningar bör därför genomföras inom planprocessen och inte avvakta projektering eller bygglovsprövningar.

Farligt gods

För att inte riskera järnvägens funktion är det viktigt att tillkommande bebyggelse och verksamheter inom planområdet inte leder till restriktioner avseende hur järnvägen får användas. Banan behöver vara öppen för all sorts godstrafik under dygnets alla timmar. Normalt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom 30 meter från spårmittpunkt och eventuella avsteg bör motiveras utförligt med stöd av

riskanalys eller liknande underlag. Trafikverkets uppfattning är att planbestämmelserna i stort på ett bra sätt redogör för vilka krav som ställs på ny bebyggelse i planområdet. Ett förtydligande vore dock önskvärt avseende bestämmelsen; "Fasader väster om Gamlestadsvägen ska utföras så att de kan motstå värmestrålningen från en brand under 30 min." Vilken typ av brand avses?

Eftersom det i dagsläget inte finns riktvärden för acceptabla risknivåer blir det till stor del upp till kommunen att själv ta ställning till vad som är acceptabla risknivåer. För att undvika framtida restriktioner för godstrafiken på järnvägen vill dock Trafikverket framhålla vikten av att beakta räddningstjänstens och länsstyrelsens synpunkter.

För en ökad förståelse för riskhanteringen bör det också framgå tydligt i planbeskrivningen vad som avses med acceptabel risknivå samt hur stora effekter de skyddsåtgärder som föreslås bedöms kunna ge. Det är även viktigt att skillnaderna mellan individrisk och samhällsrisk samt mellan sannolikheter och konsekvenser beskrivs på ett tydligt sätt.

Högt vatten

Frågan om högt vatten har varit högst aktuell på senare tid, Slakthusgatan blev t.ex. nyligen översvämmad. Det är väldigt viktigt att man tar hänsyn till de fastställda nivåer som Göteborgs stad har antagit för området.

Blandning av bostäder och verksamheter

Trafikverket ser positivt på att bostäder och verksamheter blandas i en tät struktur. Det ökar underlaget för kollektivtrafiken och skapar förutsättningar för ökad tillgänglighet för alla samt ett minskat bilberoende. Inslaget av bostäder kan dock inte överordnas betydelsen av att boendemiljöerna blir acceptabla avseende dagens krav på hälsa och säkerhet. Det kan heller inte överordnas vikten av att skydda järnvägens funktion i egenskap av riksintresse. Efterfrågan på bostäder kan mycket väl vara större än efterfrågan på verksamhetslokaler. Det är därför inte säkert att den eftersträvade blandstaden realiseras med den föreslagna utformningen av planen. De planbestämmelser som anger ett minsta procenttal avseende hur stor andel av bruttoytan som ska användas för bostad bör därför kompletteras med ett minsta procenttal för verksamheter.

Kommentar: För arbetet med framtagande av utställningshandlingar har fortsatt arbete utförts avseende buller- och riskfrågorna för planområdet. Nya utredningar finns nu för både risk och buller, vilka konstaterar att godtagbar risknivå och ljudnivå kan erhållas med planförslaget, med beaktande av Trafikverkets anläggningar. Stadsbyggnadskontorets slutsats är att planförslaget kan genomföras utan att risk föreligger för påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer. Planbestämmelserna har ändrats för störningsskydd samt för risk och säkerhet, utifrån nya framtagna utredningar för utställning av detaljplanen. Krav inomhus i bostäder har skärpts för både vibrationsnivån och ljudnivån, vilket har stor betydelse för upplevelsen av en god ljudmiljö. Mätning av vibrationsnivån med befintliga förhållanden har inte bedömts behövas i planskedet då samtliga byggnader inom planområdet kommer att utföras pålade och med tung stomme.

Planbestämmelser finns i utställningsförslaget så att en blandad användning säkerställs inom planområdet, till syfte att utveckla och tillvarata läget vid den knutpunkt som etableras vid Gamlestads torg. Acceptabla risker avseende individ- och samhällsrisk (transporter med farligt gods) är i enlighet med kommunens FÖP samt till utställningen även kontrollerat mot DNV.

23. Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra då de inte äger några anläggningar som berörs av planförslaget.

24. Västtrafik AB:s synpunkter tar främst utgångspunkt ur kollektivtrafikens resenärsperspektiv.

Kollektivtrafikens resenärer

Ur kollektivtrafikens resenärsperspektiv är det viktigt att samtliga aktörer i detaljplanearbetet betraktar kollektivtrafiken i området som en bra förutsättning för boende att kunna förflytta sig utan att vara bilberoende. Exempelvis är det bra att vända verksamheternas och bostädernas entréer mot kollektivtrafikens hållplatser vilket kan bidra till att öka marknadsandelen för kollektivt resande. Att däremot vända entréer mot parkeringsplatser kan ha motsatt effekt.

Kollektivtrafikens framkomlighet

Eventuella åtgärder för att minska barriäreffekten för gående över Artillerigatan och Gamlestadsvägen bör ställas mot framkomligheten som de gående förväntar sig efter att de klivit ombord på en spårvagn eller buss.

Ett kraftigt ökat resande med kollektivtrafik och cykel i förhållande till biltrafiken är ett prioriterat mål i stadens budget. Det bör avspeglas i detaljplanearbetet så att gångavstånden till hållplatserna förblir korta samt att kollektivtrafiken ges garanterad framkomlighet i stråken.

Det fortsatta arbetet för en långsiktigt robust men även flexibel trafiklösning där kollektivtrafiken har flera valmöjligheter i korsningspunkter pågår inom de markerade utredningsområdena.

Resecentrumbyggnaden

Västtrafik avser att inom knutpunkten uppföra ett nytt resecentrum. I planbeskrivningen formuleras: "För resecentrumbyggnaden medges en exploatering om max 9 000 kvm med service, handel och resenärstrymmen i de nedre delarna av byggnaden och varav cirka 7 000 kvm omfattar kontor m.m. i de övre planen. Den södra delen kan vara lägre medan den norra delen kan tillåtas stiga upp till 9-10 våningar. Resecentrum kan även omfatta den mindre byggnaden vid torget samt en lägre överbyggnad mot kvarteret norr om bussgatan. Detta behöver studeras mer under och efter samrådsskedet parallellt med exploateringen kring torget avseende bl.a. rumslighet, solstudier, rörelsemönster, teknik m.m."

Resecentrumbyggnaderna är i samrådshandlingens plankarta skisserade med utgångspunkt från de handritade förslag som formats fram inom bedömningsgruppens arbete (under sommar och höst 2011) utifrån de parallella uppdrag som genomfördes inför detaljplaneprocessen. Västtrafik avser att tillvara de idéer och önskemål gällande upplevelsen av knutpunkten som framkommit och ser möjligheter att utveckla dem efter samrådsskedet.

Det är viktigt att funktion och innehåll i resecentrum- och kontorsbyggnad blir ändamålsenliga. Den utveckling som kommer att ske inför utställning av detaljplanen med avseende på funktion och innehåll i byggnaderna samt de studier som avses genomföras under samma tid ska kunna påverka detaljplanens innehåll med avseende på vinklar, husbredder, höjder och avstånd till spår.

Västtrafik ifrågasätter dock den kraftiga styrning av byggnadernas exakta utformning som formuleras i samrådshandlingen vilket innebär att Västtrafik måste komma långt i de processer som behövs inför ett genomförande.

Västtrafik avser arbeta vidare med resecentrum- och kontorsbyggnaderna för att de i samklang

med trafiklösningen och övriga byggnader ska välkomna kollektivtrafikresenärer och besökare till knutpunkten. Värde sätts på en öppen, välkomnande och trivsamt miljö där kunder och besökande upplever trygghet under dygnets många timmar. För Västtrafik är det angeläget att det under bearbetningen av detaljplanen inför utställningen skall rymmas påverkan från Västtrafiks eget arbete med resecentrumbyggnaderna.

Utredningsområden

Inom detaljplan, etapp 1, fortsätter arbetet med utformning av trafiklösningar i markerade utredningsområden. Västtrafik deltar i detta arbete genom att under processens gång ge trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret information, förslag och synpunkter ur kollektivtrafikens resenärsperspektiv.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, fastighetskontoret och Västtrafik har för tiden under och efter samrådsskedet bearbetat och vidareutvecklat idéerna gällande resecentrumbyggnadernas funktioner och gestaltning, hållplatslägenas placeringar, trafikstråkens dragningar, torgmiljöernas innehåll m.m. Detta arbete har i stor utsträckning påverkat detaljplanens innehåll inför utställningen.

25. Kommunstyrelsen i Partille kommun beslutar att som sitt eget yttrande i ärendet översända samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse, daterad 2011-11-28.

Partille kommun ser upprustningen av parkmiljön utmed Säveån med åtgärder för att stärka tillgängligheten för allmänheten som positiv och i linje med de intentioner som de har för Säveån i centrala Partille.

Partille kommun yttrade sig över den fördjupade översiktsplanen om vikten av att se över det samlade utbudet av handel och behovet i regionen och därvid beakta redan etablerade handelsställen. Då aktuell detaljplan enbart har handel med lokal påverkan har de inte längre synpunkter avseende denna fråga.

Partille kommun konstaterar att Artillerigatan är ett huvudstråk för cyklister och att det ska utformas för god framkomlighet, vilket är bra för Partilles del. Partille kommun tycker det är bra att detaljplanen föreslår fortsatta utredningar för den hårt belastade Artillerigatan.

Partille kommun anser att knutpunkten är väl utformad med korta avstånd mellan tåg, spårvagn och buss som är lätt överblickbara. Den södra entrén gör att koppling mot en eventuell pendeltågsstation på Västra Stambanan vid Ånäsvägen blir god. I dag går busslinje 59 från Partille via Gamlestaden till Nils Ericssonterminalen. Förlängning av spårvägen via Utby till Partille har diskuterats och etablerandet av knutpunkten med byten till tåg gör Gamlestadstorget mer intressant som bytespunkt för vissa Partilleresenärer.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar Partille kommuns yttrande.

Sakägare

26. Gbg Olskroken 18-7 AB c/o Aberdeen Asset Management Sweden AB, Olskroken 18:7, menar att det är viktigt att inte i onödan bygga barriärer inom Gamlestaden, med tanke på de barriärer som omger stadsdelen. Det ska vara attraktivt att röra sig på ett miljömässigt bra sätt, vilket behöver speglas i utformningen av miljön. Det får inte skapas nya barriärer i form av

otillräckligt antal övergångsställen och anordningar som staket utmed spårvägsspåren, på kajkanter eller i gatornas mittremsor.

Aberdeen ser även många nya bostäder som viktigt och de behöver byggas i sammanhängande stråk från befintliga landshövdingehus i norr över torgområdet till fabriksområdet samt över Artillerigatan och Sävån till Byfogdegatan. Bostäder behöver finnas utmed båda sidor av ån så att områdena kan mötas. Denna viktiga nod/mötesplats behöver byggas ut tidigt utan att vara beroende av beslut om nytt kulturhus eller kontorsetableringar. Även öster om Gamlestadsvägen måste det i planen garanteras en viss andel bostäder söder om ån.

Som fastighetsägare till Gamlestadens fabriker ifrågasätter de att dubbdäcksförbud ska införas som en åtgärd för att klara luftmiljön. Det kommer att medföra väsentliga olägenheter för dem som har sin verksamhet i Gamlestaden jämfört med andra områden i Göteborg. Lägre hastigheter bör istället eftersträvas i området, vilket även är bra ur bullersynpunkt. De vill även påtala att de planbestämmelser som föreslås för att minska risknivån kan få konsekvenser för befintlig bebyggelse om de tillämpas inom fabriksområdet och stå i strid med andra bestämmelser om bevarande av fasader m.m. Konsekvenserna för befintliga byggnader behöver studeras. Aberdeen ifrågasätter även varför riskutredningen räknar upp antalet tåg med det dubbla jämfört med Trafikverkets prognos för år 2020.

Aberdeen instämmer i ställningstagandet i planförslaget om att det måste vara möjligt att bygga en blandstad med bostäder i kollektivtrafiknära lägen även om det innebär avsteg från stadens egen policy. Avsteg och accepterade lösningar behöver klargöras innan utställning av detaljplan. Det som beslutas får direkt verkan på förutsättningarna att bygga bostäder i fabriksområdet.

Aberdeen befarar att ambitionen att skapa ytor för lek och rekreation utefter stråket längs ån kan leda till inhägnader och staket utmed kajer och strandpromenader som skapar nya barriärer.

Aberdeen menar att Sävån är värdefull för Gamlestaden. Rätt utformad kan där skapas en spännande miljö och mötesplats för båda sidorna av ån. Sävån får inte bli en barriär utan det ska istället inbjudas till att vistas vid ån eller röra sig mellan områdena. Utformning av kajerna och bebyggelsen på ömse sidor av ån måste därför samordnas mellan de två detaljplanerna. Det ska finnas lokaler som oavsett övrigt innehåll i byggnader ger utrymme för restauranger och caféer. Denna del av Sävån skall ges en utpräglad urban prägel och det gröna inslag som föreslås ska vara av stadskaraktär. Vidare är det av stort värde att man kan röra sig utmed Sävån och under broarna, både mot väster och mot öster.

Aberdeen menar att det som föreslås i detaljplanen för Gamlestads torg har betydande inverkan på kommande planläggning för fabriksområdet. Kommunen har en bra övergripande målsättning och ambition för utvecklingen av Gamlestaden som de kommer att stödja i stora delar. De anser dock att några av de verksamheter (kulturhus, resecentrum, hotell, livsmedelshandel) som skapar rörelser genom området och underlag för lokaler bör placeras inom fabriksområdet, för att skapa levande gaturum med butiker och service i bottenvåningarna även där.

I första hand anser de att en hotelletablering bör studeras inom fabriksområdet istället för vid torget. De föreslår en hotelletablering vid pendeltågsstationens södra entré, som en modern variant av ett järnvägshotell. På så sätt kommer hotellet även närmare en framtida pendeltågsstation för Alingsåspendeln. Inom fabriksområdet finns det dessutom större möjligheter att tillgodose parkeringsbehovet genom samutnyttjande med kontor och andra verksamheter.

För att säkerställa en sammanhängande stadsmiljö anser Aberdeen att planbestämmelserna för kvarteret öster om Gamlestadsvägen och söder om Sävån bör kompletteras med krav på viss andel bostäder.

Aberdeen önskar att livsmedelshandel även ska tillåtas inom fabriksområdet, att en etablering vid torget inte ska hindra ytterligare en butiksetablering. Marknaden bör få avgöra hur många butiker som öppnas och det finns idag flera kedjor som vill öppna mindre butiker. Antalet konsumenter som handlar i mindre butiker ökar även, speciellt inom den målgrupp som kommer att bo i området. Fördelen med livsmedelsbutiker är att de är öppna sent på kvällen, vilket skapar större trygghet i områdena.

För att säkerställa parkeringsbehov anser Aberdeen att planbestämmelserna för kvarteret öster om Gamlestadsvägen och söder om Sävån bör kompletteras med parkeringsändamål. Aberdeen kommenterar att den nya parkeringspolicyn sänker antalet parkeringsplatser per bruttoarea till cirka hälften. Deras erfarenhet är att företag som söker sig till området ser det som ett av de viktigaste skälen att det finns gott om parkering. Kortsiktigt, men kanske även långsiktigt, kan det skapa problem för nuvarande verksamheter och för kommande utbyggnad av bostäder och verksamheter. De önskar underlag på hur beräkningarna gjorts för den förslagna parkeringsnormen och om det tagits hänsyn till minskande parkeringsbehov och ett minskat bilåkande när gatunätet dimensionerats och bullerberäkningar utförts.

De påpekar vidare att föreslagen placering av förskolan ger ett relativt långt gångavstånd från bostäder inom fabriksområdet. Om det saknas bra och inbjudande möjligheter att förflytta sig till fots eller cykel kan det ge en ökad biltrafik, vilket bör beaktas i kommande planering.

Aberdeen anser att trafikområdet för spårväg söder om ån ska minimeras i detaljplanen och anpassas efter spår, perronger samt trapp- och hissanslutning till spårvagnsperrong.

Aberdeen påtalar också att lokalgatan genom deras område, från Gamlestadsvägen till pendeltågsstationen, måste utformas så att den kan anpassas till den struktur och miljö som de avser att skapa inom fabriksområdet. Läget, utformningen i form av bredder och tillåten hastighet samt en samordning med den nya bebyggelsen på ömse sidor av gatan behöver diskuteras, varför ytterligare samråd krävs innan utställning av detaljplanen. Utformningen ska vara möjlig att justera i detaljplanen för fabriksområdet. Gatan skall vara allmän plats och lösas in av kommunen istället för att som nu föreslås säkerställas genom servitut. Gamlestadsvägen måste utformas som en stadsgata, utan onödiga barriärer i form av staket, mittremsor, rondeller, skyltning eller andra trafiklösningar som mer för tanken till en genomfartsgata. Aberdeen ifrågasätter även varför Byfogdegatan föreslås med en nästan lika bred sektion som Gamlestadsvägen, vilket förefaller vara överdimensionerat och inte ett trevligt gaturum.

Aberdeen är positiv till en sopsugsanläggning, vilket minskar den tunga trafiken i området. De vill dock att det blir en allmän anläggning som inte ingår i någon gemensamhetsanläggning.

Aberdeen, som fastighetsägare till Gamlestadens fabriker, anser slutligen att läget för en gångbro mellan torg- och fabriksområdet behöver förtydligas och att den bör tillhöra "etapp 1" då den tillhör det viktiga stråket i nord-sydlig riktning.

Kommentar: Stadsbyggnadskontorets kommentarer på Aberdeens yttrande koncentreras kring det som rör detaljplanens etapp 1. Framförda synpunkter kommer huvudsakligen att behandlas inom detaljplaneetapp 2 och inom detaljplanen för Gamlestadens fabriker.

Kompletterande samråd har hållits den 3 oktober 2012 med *Aberdeen Asset Management Sweden AB* (ägare till Olskroken 18:7) med anledning av kommunens förslag att utöka planområdet inom deras fastighet. Kommunens förslag innebar att fordonsangöring till stationens södra entré samt cykelparkering skulle läggas ut som allmän plats i förlängningen av stationsentrén. Efter diskussion mellan kommunen och Aberdeen beslutades vid det kompletterande samrådet att *inte* lägga fast allmän plats inom Olskroken 18:7 (förutom bestämmelsen TORG). Motivet till detta är att avgränsning och lokalisering behöver studeras och fastläggas inom detaljplanen för Gamlestadens fabriker.

Aberdeens invändning avseende trafikprognosen rör att trafiken på Hamnbanan räknats upp i riskanalysen till möjlig kapacitet när Hamnbanan byggs ut, istället för att Trafikverkets prognos används. En ny riskutredning är framtagen för detaljplanen vid Gamlestadstorg, där påverkansområdet avgränsats till 150 meter. Hamnbanan ingår därmed inte längre i riskutredningen för Gamlestadstorg. Frågan om trafikprognoser för Hamnbanan kommer därför att hanteras inom detaljplanen för Gamlestadens fabriker.

Det pågår en översyn inom Göteborgs stad kring aktualiteten i *Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller* (Göteborgs stads bullerpolicy). Stadens bullerpolicy är striktare i sitt synsätt på avstegsfall vad gäller t.ex. ljudnivåer vid gårdsfasad än vad Boverkets Allmänna råd anger. För detaljplanen tillämpas Boverkets Allmänna råd.

Stadsbyggnadskontorets förhållningssätt till hur det gemensamma urbana å-rummet på bästa sätt bör utformas för att utveckla stadsdelen överensstämmer med Aberdeens synsätt. Gångbron mellan Gamlestadstorg och Gamlestadens fabriker utgör del av ett kommande mycket viktigt nord-sydligt stråk i stadsdelen. Bron kan dock inte ingå i etapp 1 då dess placering behöver analyseras utifrån strukturen inom Gamlestadens fabriker. Tillståndsprövning kan krävas.

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till att en stadsbebyggelse med blandade funktioner även kan tillskapas inom Gamlestadens fabriker, för en levande stad. Lämplig markanvändning får dock prövas inom detaljplanen för Gamlestadens fabriker samt inom detaljplanens etapp 2 avseende markområdet öster om Gamlestadsvägen. Inskränkningar av att kunna etablera hotell inom detaljplanen för Gamlestadstorg etapp 1 föreslås inte. Frågor kring parkeringspolicyn och vägledningen till parkeringstal får hanteras inom planarbetet för Gamlestadstorg.

Övriga

27. Wallenstam AB, Bagaregården 17:26, framför att de ställer sig positiva till detaljplanen men vill lämna följande synpunkter:

De har via muntlig redogörelse 2011-11-25 från stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret förstått att Byfogdegatan kommer att få ändrad dragning vid korsningen Byfogdegatan 1 och Gamlestadsvägen 3D. Detta påverkar dem genom att de dels har parkeringsplatser där men även har lastintag för hyresgästerna. Bland annat har *Mölnlycke Health Care* omfattande in- och utlastning. Lunchrestaurangen *Kockens Hörna* är beroende av att besökande gäster kan parkera utanför entrén. Wallenstam kan inte godta den föreslagna lösningen om det innebär att lastmöjligheterna försämras eller att parkeringsplatser försvinner.

I övrigt önskar Wallenstam få information om när byggnationen skall påbörjas så att de kan informera sina hyresgäster om eventuella störningar. De önskar också få möjlighet att tillsammans med kommunen utföra besiktning av fastigheten innan arbetena påbörjas för att identifiera eventuella skador.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret kommer att fördjupa diskussionen med Wallenstam AB rörande lastmöjligheterna och berörda parkeringsplatser vid korsningen Gamlestadvägen/ Byfogdegatan. Detta görs dock inom planarbetet för Gamlestads torg etapp 2.

28. SKF Sverige AB framför att de har tagit del av rubricerad samrådshandling och ser fram mot att Gamlestaden kan utvecklas i princip efter föreslagen handling men att planen måste ta hänsyn och justeras på följande punkter:

Genom föreslagna förändringar kommer Gamlestaden att utvecklas mot en blandstad av innerstadskaraktär. I området finns emellertid en stor och omfattande industriell aktivitet som medverkar till stadens utveckling och som har för avsikt att fortsätta sin verksamhet i området. Detta innebär inte att man kan ta bort förutsättningarna för att bedriva denna typ av verksamhet och all planering måste ske så att man säkerställer denna möjlighet i detaljplanerna. För denna typ av industriell verksamhet ställer myndigheterna krav på tillstånd för verksamheterna och dessa krav måste samordnas med de krav som finns med i planen så att staden kan förtätas och utvecklas. Planen och verksamhetstillstånden kan inte leva oberoende av varandra eftersom detta kommer att motarbeta viljan att delta i förändringar från industrins sida. Det nya innehållet i planen måste anpassas så att SKF, varken på kort eller på lång sikt, får problem med att kunna verka och utveckla industrin i Gamlestaden.

En stor fråga som är aktuell i området är hur industribullerfrågan ska hanteras eftersom den ställer högre krav än vad man ställer när det gäller trafikbuller samt att det även ligger med i verksamhetstillståndet. Denna fråga är viktig eftersom den påverkar planeringen för alla framtida bostäder i Gamlestaden. Man måste inom planen skapa områden mellan bostäderna och industrin som man primärt markerar som bullerzon för industri och sedan kan man använda dessa ytor för park, vägar etc. SKF vill ta del av detta arbete före en utställning av planen.

I planen för Nya Kulan har det arbetats med att skapa ett gc-stråk efter Sävån, vilket inte föreliggande planförslag har en naturlig fortsättning på, vilket skulle vara önskvärt.

Planen presenterar en ny gc-bro över Sävån som går mellan Kristinedal och fastigheten Bagaregården 16:8 som inte känns nödvändig eftersom det finns tankar på en ny bro med anslutning till Hornsgatan samt att en ny bro i huvudstråket som båda kommer att ha gc-stråk.

Den nya tunneln som sammanbinder Artillerigatan med Slakthusgatan tar bort den nuvarande infarten till SKF:s huvudkontor samt till alla andra verksamheter som ligger norr om Sävån. Denna lösning innebär att man måste skapa en ny entréförbindelse som matar från Byfogdegatan upp till Hornsgatan. Lösningen är inte presenterad i planförslaget men ligger med på illustrationsplanen. Planen bör kompletteras med denna förbindelse.

Kvarteret som är redovisat norr om Byfogdegatan med en byggrätt på ca 8 våningar bör kunna ges en möjlighet att bli högre.

En del av SKF:s mark i anslutningen till infarten till Kristinedal har markerats som lokalgata och de vill gärna gå igenom detta samt förstå denna förändring.

Kommentar: Synpunkterna i SKF:s yttrande kommer att behöva hanteras inom planarbetet för etapp 2. Bostäder som etableras inom detaljplaneetapp 1 påverkas inte av industribuller från SKF som överskrider Naturvårdsverkets riktvärden.

29. Gridcore AB, ägare till fastigheten Bagaregården 16:9 (utanför planområdet), påpekar att illustrationskartan visar att en ny gata och bro över Sävån ska byggas mellan Byfogdegatan och Hornsgatan. De vill veta hur denna utbyggnad kommer att påverka dem då de har ett relativt litet utrymme på den sidan tomten mellan byggnaden och fastighetsgränsen.

Kommentar: Samrådshandlingens illustrationskarta visar en förlängning av Hornsgatan över Sävån till Byfogdegatan. Utformningen av denna gata hanteras i den detaljplan som upprättas för omdaning av SKF:s kvarter vid Hornsgatan/Artillerigatan. Kontakt med Gridcore får tas inom ramen för detta planarbete.

30. Telenor Sverige AB:s tolkning är att de inte berörs av planförslaget. De vill dock ha en bekräftelse på detta. Den av deras optokanaliseringar (ledning) som ligger närmast planområdet har tre olika ledningsägare; Telenor, TDC och IP-Only.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret bekräftar att läget för Telenors redovisade optokanalisering inte berör planområdet.

31. Fastighetsägare i Gamlestaden tillstyrker fortsatt arbete med detaljplanen med följande synpunkter:

”Ett principbeslut om att gå vidare med etapp 2, bör fattas i samband med beslutet att genomföra etapp 1. 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 förslaget om rivning av viadukten fullföljs inom rimlig tid.

Östra infarten till den planerade tunnel som ska knyta ihop Artillerigatan med Slakthusgatan, bör ske från Bellevue. Då har Artillerigatan alla förutsättningar att bli en lugn och trygg stadsboulevard med värdefulla ytor för nya mötesplatser, levande bottenvåningar, träd, cykelvägar och många korsande stråk till området söder om Artillerigatan, som idag utgör en barriär i stadsdelen. Även bullret och utsläppen i området skulle minska. Vidare medger de generösa ytorna vid Bellevue bra lösningar för att separera biltrafiken från kollektivtrafiken.

Mobiltelefon täckningen i tunneln bör säkras med avseende på tillgänglighet och olycksrisker.

Bostadsutbyggnaden bör främja varierande upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar.

Den östra delen av den planerade nybyggnationen bör anpassas så att den möter upp befintliga hushöjder. Idag är Gamlestaden en stadsdel med bostäder i storgårdskvarter, med landshövdingehus och lamellhus, det stora flertalet i två eller tre våningar.

Det saknas grönområden för motion och rekreation i Gamlestaden. Parkmiljön längs Sävån bör rustas upp till ett sammanhängande grönt promenadstråk med parkrum, kajer och båtplatser. Utöver detta bör den nya stadsmiljön innehålla gröna element i form av exempelvis parker, träd, planteringar och bostadsnära odlingslotter i så stor utsträckning som möjligt.”

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret arbetar utifrån en helhet där detaljplan för etapp 1 respektive etapp 2 utgör samma stadsförnyelseprojekt. Den snäva

tidsplanen rörande uppförandet av kommande resecentrum och de närmast intilliggande kvarteren har dock gjort det nödvändigt att dela detaljplanen i två etapper. Även pågående detaljplan för handel, bostäder m.m. i SKF-området samt kommande detaljplan för Gamlestadens fabriker ingår i samma helhetstänkande gällande Gamlestaden.

Kommande biltunnel mellan Artillerigatan och Slakthusgatan är inte utredd i detalj ännu. Stadsbyggnadskontoret kommer att vidareförmedla idén till Trafikkontoret angående en förlängning av biltunneln till Bellevue.

Detaljplaner reglerar inte upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar. Projektets ambition att skapa en levande blandstad med höga kvaliteter handlar dock bland annat om att främja en blandning av upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar. Dessa och andra viktiga parametrar kommer fastighetskontoret, via avtal, att säkerställa inom marktilldelningsprocessen.

Gestaltningen kring hur den kommande östra bebyggelsen på bästa sätt ska knyta an och möta befintliga hushöjder fördjupas och intensifieras i planarbetet för etapp 2.

Även stadsförnyelseprojektets ”gröna delar” behandlas utifrån ett helhetstänkande. Att utveckla och förstärka miljön längs Sävån i syfte att skapa ett attraktivt rekreations- och motionsstråk är centralt i planarbetena.

32. Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att planen innehåller flera positiva aspekter, så som förtätning på hårdgjorda ytor och att grönstråket utmed Sävån kommer att kopplas till Kvibergs-området. I utformningen av grönstråket vill dock föreningen gå ett steg längre och lägga större vikt vid att bevara och utveckla naturområdet längs och i ån.

Enligt MKB:n skulle flera skyddsvärda arter som lever i och runt ån påverkas negativt av planens genomförande. Föreningen anser att strandvegetationen i stället skall förstärkas genom att inte bara behålla de befintliga träden utan även plantera nya och därmed förbättra förutsättningar för exempelvis kungsfiskare och lax.

En gångväg i grönstråket kan bli mycket attraktivt. På samma sätt som längre uppströms kan en gångväg strax intill strandbrinken ge en kontakt med naturformer som är mer spännande än de solitära träd som planen nämner. På något ställe kunde en liten brygga leda ut till en plattform i ån med bänkar för avkoppling.

För att spara växtligheten i strandkanten och för att undvika den barriär som den planerade kajen skulle utgöra för fåglar och däggdjur som rör sig längs ån, anser föreningen att angoringsplatsen för båtar anläggs ute i vattnet med en smalare bro som ansluter till stranden. En möjlighet kan vara en flytande brygga, som kunde anpassa sig även vid extrema vattennivåer.

Föreningen motsätter sig att strandskyddet generellt avskaffas inom planområdet. Föreningen anser att strandskyddet skall gälla i vattnet i hela planområdet. Vidare ska strandskyddet omfatta all park- och naturmark, samt områden där inte hårdgjord yta går ända fram till åkanten.

Det är viktigt att kollektivtrafikknutpunkten ska kännas attraktiv för de resande, framför allt för snabba och smidiga byten tåg/spårvagn/buss, men även upplevas som en inbjudande miljö. Handlingen uttrycker bra intentioner för detta, men det är viktigt att det följs upp i det fortsatta planarbetet och den fortsatta utredningen av trafiken.

Kommentar: Sävån utgör en värdefull naturmiljö som är av riksintresse men som även genom sin Natura 2000-klassificering har ett starkt skydd. Planarbetets syfte är att längs med en sträcka

av Sävån på ca 150 meter invid Gamlestads torg/Gamlestadens fabriker skapa ett "kajrum" av urban karaktär. Påverkan på naturvärdet har huvudsakligen hanterats inom tillståndsprövningen. Skyddet av ån innebär att åtgärder inte får utföras som skadar detta värde. Dom i ärendet, som meddelades av mark- och miljödomstolen 2012-07-09, beviljade ansökta åtgärder i enlighet med detaljplanen.

33. Boende utan angiven adress skriver: "Jag har fått ert informationsblad med posten där ni informerar om detaljplanen för Gamlestads torg. Spännande att se de planer som finns. Jag vet inte exakt vad planerna innebär men har två lite övergripande önskemål som jag vill framföra:

Jag hoppas att man tänker miljövänligt och hållbart i planerna. Jag cyklar mycket och vill därför slå ett slag för att man kommer ihåg cyklisterna med bra cykelbanor o.s.v.

Gamlestaden är idag en av ganska få platser som faktiskt har en mångfald. I och med alla de planer som finns för ombyggnad i Gamlestaden ser jag en risk att vissa grupper kommer att försvinna. Jag önskar därför att man i sina planer aktivt arbetar för att bevara mångfalden i Gamlestaden. Det är ju en enorm rikedom!"

Kommentar: I anslutning till den nya knutpunkten (pendeltågsstationen, busshållplatserna samt spårvagnshållplatserna) planeras ca 1 000 cykelparkeringsplatser för resenärernas behov. Även olika typer av cykelservice (reparation m.m.) kan etableras inom resecentrumbyggnaden. Cykelstråk planeras från flera olika håll för att sammanstråla i anslutning till det nya resecentrat. Även genomgående cykelbanor passerar området med kopplingar till flera stadsdelar.

Stadsbyggnadskontoret håller med om att Gamlestadens nuvarande mångfald är ett signum och en styrka för stadsdelen. Medvetenheten om detta faktum bedöms vara utbredd bland boende, näringsidkare och fastighetsägare m.fl. Detaljplanen som instrument att värna mångfalden är dock begränsad bl.a. för att en detaljplan inte reglerar vilken typ av upplåtelseform som tillkommande bebyggelse får.

34. Boende i Utby skriver att: "Jag läste i Kortedalabladet nr 2 i oktober 2010 om att det pågår ett omfattande planarbete för Gamlestaden och Bellevue. Med detta mail vill jag delge en del funderingar som växt fram under de otaliga gång-, cykel- och kollektivresor jag som boende i Utby gjort genom dessa delar av staden. Den övergripande önskan är att ni i planarbetet försöker följa översiktsplanen och verkligen strävar efter att skapa blandstad genom butiker/verksamheter i nedre plan och bostäder/kontor i de övre, inte minst på själva Gamlestadstorget. På så sätt skapas en stad som lever hela dygnet.

Vid nuvarande parkeringsytor väster om SKF:s huvudkontor bör det finnas plats för bostäder, men mycket viktigt att nedre plan lämnas öppet för butiker, caféer och restauranger. På detta sätt skapas en levande gata.

"Där "godistappen" idag är lokaliserad bör det finnas plats för bostäder med butiker, caféer och restauranger i nedre plan. Den långa SKF-byggnaden på den södra sidan bör på något sätt byggas om så att butiker kan rymmas i nedre plan. Som det ser ut idag är det ju bara en lång, tråkig, mörk och otrygg transportsträcka för gångtrafikanter och cyklister. Genom ovanstående omvandlingar så skapas ett promenad-/butiksstråk hela vägen från Gamlestadstorget och en bra bit mot Bellevue. Lite som Gamlestadens Linnégata...

Längs med Byfogdegatan, strax intill Kristinedals bad/träningscenter, finns utmärkta lägen för förtätning genom bostäder. Området kommer ju att ligga väldigt strategiskt för kommunikationer

när pendeltågsstationen är klar och att då slösa bort så stora ytor på parkeringsplatser känns inte genomtänkt.

När vändslangan för spårvagn flyttas och Bellevuerondellen byggs om och hållplatsen flyttas närmare Kviberg borde man ta tillfället i akt och bygga bostäder även på södra sidan av Bellevue för att skapa en tätare atmosfär och motverka den ödsliga känsla som idag präglar Bellevue med den stora trafikplatsen och industrierna på den södra sidan.”

Kommentar: Stadsbyggnadskontorets utgångspunkt i planarbetet är att skapa ett Gamlestaden som kännetecknas av att vara en blandstad som lever dygnet runt. Stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret arbetar medvetet med denna fråga.

Delar av området väster om SKF:s huvudkontor (Artillerigatans södra sida) ingår i kommande detaljplaneetapp 2 för Gamlestads torg. Själva parkeringsytan ingår dock inte i nuläget i någon detaljplan.

Stadsbyggnadskontoret arbetar med parkeringsytan vid ”godistappen” (strax öster om COOP:s livsmedelsbutik på Artillerigatan) inom nu pågående detaljplan för Gamlestaden - Handel, bostäder m.m. inom SKF-området. Utgångspunkten är här bebyggelseförtätning i en kvartersstadsstruktur med verksamheter och handel i entréplan samt huvudsakligen bostäder i de övre planen. Vad gäller SKF:s långa byggnad längs med Artillerigatan föreslås delar av denna omgestaltas inom ramen för planerad handelsetablering i SKF (Nya Kulan).

Området vid Byfogdegatan ingår inte i någon aktuell detaljplaneläggning. Området är dessutom påverkat av buller (industribuller) från SKF:s verksamheter, vilket inte medger bostäder.

När det gäller området runt Bellevuerondellen så föreslås i fördjupad översiktsplan för delar av Gamlestaden - Bagaregården” (del 2, Planförslag sid 88-91) möjligheterna till en förtätning och omgestaltning av området. Detta arbete måste dock fördjupas inom ramen för en detaljplan.

35. Boende i Gamlestaden ifrågasätter bl.a. varför marken i området höjs så rejält och vad detta får för konsekvenser. Vidare ifrågasätts föreslaget läge på pendeltågsstationen med hänvisning till dels att det är ett ”blåshål”, dels att placeringen bör vara mycket kostsam.

Kommentar: Marken höjs för att anpassning ska ske till pendeltågsstationen. Tågerrongerna hamnar på denna nivå för att järnvägsstandarden kräver tråg med makadamfyllning. För att passera Sæveån med fri höjd för båtar samt för att passera Slakthusgatan har järnvägen hamnat på denna nivå. Att behålla en ”gryta” för Gamlestads torg har setts som negativ varför torgnivån istället har höjts. Givetvis är det även bra att lyfta mark och bebyggelse av översvämningsskäl, men för detta måste vi inte som nu ha en marknivå upp till +15,9 . Hur man geotekniskt klarar en uppfyllnad till denna nivå behandlas i PM Geoteknik.

Pendeltågstationens placering över Sæveån valdes för att stationen ska vara nåbar från flera olika stadsdelar, där befintliga och nya gång- och cykelstråk anslutar både norr och söder om ån.

36. Boende på Haraldstakegatan 3B påtalar att det inte heter daghem utan förskola. Det är viktigt att verksamheten benämns rätt på stadens hemsida.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten och kommer att revidera eventuellt berörda planhandlingar i detaljplaneetapp 2.

37. Boende på Friggagatan 25A skriver att han tycker att planförslaget ser jättefint ut. Han upp-

skattar ambitionen att skapa en blandad, dygnet runt-öppen stadsdel och hoppas att staden framöver planerar fler nya områden i Göteborg på liknande sätt. Han anser att Kvibergsstad, Stora Torp och Sisjön är monofunktionella områden vilka måste undvikas framöver.

Kommentar: I "Översiktsplan för Göteborg" (antagen av kommunfullmäktige 2009) anges att: "Fortsatt planering i Göteborgs stad ska i första hand ske med inriktning mot komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska knutpunkter". Vidare står det också att: "De områden som har god tillgång till kollektivtrafik och är lätta att nå för gående och med cykel kompletteras med arbetsplatser och bostäder för att utvecklas mot en större blandning och en levande stadsmiljö."

38. Anonym boende framför att mycket tid nedlagts utan verklighetsförankring. När det gäller ekonomi och samhällsnytta är planen en katastrof. Byggs knutpunkten på bron för att gynna fastighetsägaren i söder? Viadukten tas bort, men blir tunneln stadsmässig? När det äntligen satsas på kollektivtrafik så ges inte utrymme för det. Ska stora naturvärden i Säveån förstöras med fler konstruktioner? Luft- och bullermiljön är inte beaktad. Det byggs på mark med den sämsta geotekniken i staden.

Kommentar: Befintlig bytespunkt vid Gamlestads torg för Angereds- och Kortedala-/Bergsjöbanorna utökas med den nya pendeltågstationen på Norge/Vänerbanan fr.o.m. 9 december 2012. I detaljplanens utställningsförslag har spårvagnshållplatserna flyttats från sitt tidigare föreslagna läge på bron över Säveån till att istället omgärda resecentrum/torget. Mark- och miljödombstolen har i dom 2012-07-09 givit tillstånd enligt miljöbalken till anläggande av nya spårvägsbroar över Säveån m.m. Geotekniska frågor, liksom luft- och bullermiljön, har hanterats i detaljplanen.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Avgränsning av planområdet har gjorts för vad som är möjligt att genomföra inom etapp 1, d.v.s. innan viadukten rivs och ersätts med föreslagen vägtunnel.
- Bebyggelsen utmed Säveån har utvecklats och fått en mer detaljerad reglering på plankartan.
- Spårvagnshållplatserna har flyttats norrut vilket föranlett en minskning av spårområdet över ån samt inom fabriksområdet. Gång- och cykelbro har tillkommit utmed spårvagnsbron.
- Vattenområdet utmed kajen med en gångbro till fabriksområdet har utgått, då läget för bron måste analyseras inom planarbetet för Gamlestadens fabriker. Tillståndsprövning kan krävas.
- Byggrätten för resecentrumbyggnaden har definierats för att hålla tillräckligt avstånd till spår där farligt gods eventuellt kan transporteras i framtiden. Högdelen på 16 våningar tillåts för kontorsbyggnaden.
- Gångtunneln för passage från torget under byggnad och spårvagnsspår har blivit kvartersmark, för att bli en del av resecentrum men fortsatt med en allmän funktion.
- Trafikförslaget har utvecklats vilket föranlett vissa justeringar av reglering för allmän plats men även av kvartersmarkens avgränsningar. Möjligheterna att bygga under och över allmän plats har definierats. Utfartsförbud har justerats.
- För att nå gång- och cykelbron över ån har mark tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik

utökats inom Gamlestadens fabriker. Allmänna ledningar på kvartersmark har även tillkommit.

- Möjlig parkeringsfastighet har utökats till att få omfatta källarplan i båda kvarteren i norr samt i viss del underbyggnad av buss- och spårvagnsmark samt lokalgata. Parkeringsytans totala storlek har begränsats för kvarteret norr om resecentrum.
- Planreglering avseende användning men även av placering, utformning och utförande har på flera sätt omformulerats och preciserats, men syftet är detsamma som i samrådsskedet, d.v.s. att tillskapa en tät blandstad med levande bottenvåningar.
- Planbestämmelser avseende störningsskydd samt risk och säkerhet har ändrats utifrån de nya utredningar som tagits fram för buller- och riskhanteringen. Bebyggelsen är numera jämnhög för bostäder inom respektive kvarter, för att hantera bullersituationen.
- Bostadsändamål har tillkommit i kvarteret norr om resecentrum, vilket dock var ett skrivfel (det var tänkt bostadsändamål även i samrådsskedet). Även byggnaden söder om resecentrum var behäftad med ett skrivfel i samrådsskedet (användningsområdet hade fallit bort). Detta är nu kompletterat.
- Den yta som i samrådsförslaget omfattades av planbestämmelsen KAJ har minskats ned till utställningsskedet och omfattar nu enbart sträckan utmed ån. Bestämmelsen om trädplantering har justerats, utifrån tillståndsprövningen.
- Bestämmelse har tillkommit om att gemensamhetsanläggning för ledningar får bildas.
- Översvämningsskydd har höjts till lägsta nivå +12,9 (+13,9 för samhällsviktiga funktioner).
- Fem års genomförandetid gäller för detaljplan etapp 1.
- Planhandlingarna tydliggör att avsteg görs från kommunens bullerpolicy och även till viss del från kommunens parkeringspolicy och vägledning för parkeringstal.
- Planhandlingar tydliggör att särskild lämplighetsprövning krävs vid bygglovprövning av BmSS-boende utifrån risksituationen i området.

Gunnel Jonsson
Planchef

Mattias Westblom
Planarkitekt



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

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

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

Kommuner

Ale kommun
Partille kommun

Statliga och regionala myndigheter m fl

Business Region Göteborg AB
Fiskeriverket
Göteborgsregionen (GR)
Jernhusen AB, Region Väst
Lantmäterimyndigheten Norr
Länsordningspolisen
Länsstyrelsen
Posten AB
Svenska Kraftnät
Skanova Nätplanering D3N
Trafikverket
Vattenfall Eldistribution AB
Västrafik AB

Sakägare

Enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

Fortum
Göteborgs Kyrkonämnd
Handikappfören. Samarbetsorgan
Naturskyddsfören.i Gbg
Svensk Handel
Swedegas
Gamlestadens Föreningsråd
Gamlestaden Marieholms industrifören.
Göteborgs Köpmannaförbund
Handelsanställdas Förbund (kdm)
Fastighetsägare i Gamlestaden



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

informerar



DETALJPLAN FÖR GAMLESTADS TORG

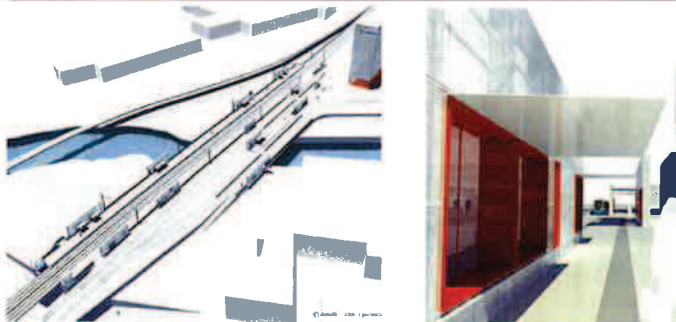
Knutpunkten

Ökat antal resenärer

Den nya pendeltågsstationen öppnar för trafik i december 2012. Gamlestads torg har idag omkring 15000 av- och påstigande från spårvagn och buss. På lång sikt när tåg, spårvagn och buss är fullt utvecklade kan Gamlestads torg komma att få omkring 57000 kollektivtrafikresenärer, som kliver av/på eller byter.

Enkelt, bekvämt och trivsamt

Målsättningen är att skapa en så effektiv knutpunkt som möjligt och att det ska vara enkelt att byta mellan spårvagn, tåg och buss. Du ska som boende eller verksam i området enkelt kunna gå eller ta cykeln till resecentrum och bekvämt kunna parkera, handla vad du behöver för din resa och kunna vänta i en attraktiv och trygg miljö.

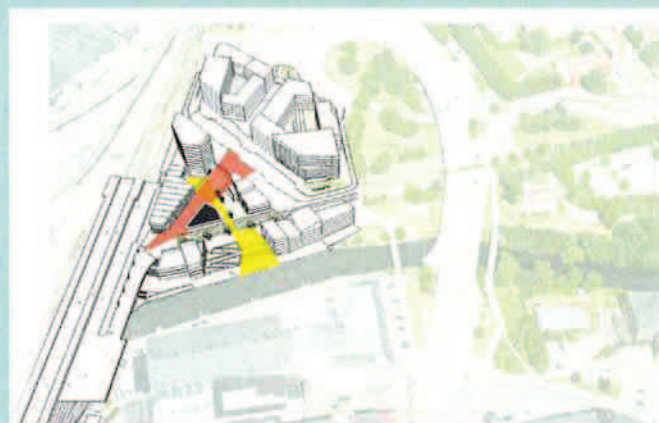


För att möjliggöra enkla byten kommer spårväghållplatserna att lokaliseras parallellt och i samma nivå som pendeltåget. Bussarna kommer att angöra i norra delen av resecentrum med direkt anslutning till såväl tåg som spårvagn. Bilderna nedan redovisar den västra entréplatsen vid Waterloogatan.

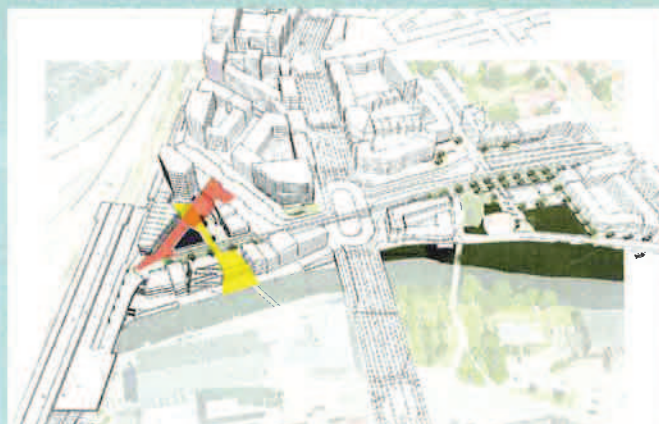
Illustration: Västtrafik/Sjögren Arkitekter



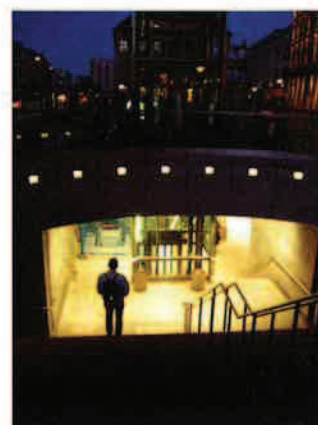
Etapper för utbyggnad



Etapp 1 - Strukturbild av möjlig nybyggnad av resecentrum och kvarter i anslutning till knutpunkten. De röda och gula fälten visar på viktiga kommunikationsstråk inom knutpunkten.



Etapp 2 - Strukturbild av möjlig nybyggnad av kvarter i samband med att viadukten rivs och ersätts med en vägtunnel mellan Artillerigatan och Slakthusgatan. De röda och gula fälten visar på viktiga kommunikationsstråk inom knutpunkten.



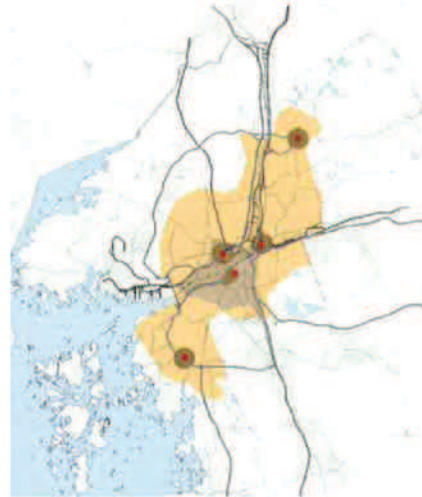


DETALJPLAN FÖR GAMLESTADS TORG

Gamlestads torg

Gamlestads torg utgör ett av projekten i det *Västsvenska paketet*, vilket innebär att det är ett viktigt satsningsområde för staden. Området är utpekad som en av Göteborgs fem strategiska knutpunkter, vilket innebär att det förutom en helt ny knutpunkt för regional och lokal kollektivtrafik och ett nytt resecentrum, ska finnas nya bostäder, kontor, service, kultur och mycket annat. Målsättningen är att utveckla Gamlestads torg till en levande del av Gamlestaden och Göteborg.

Gamlestads torg är idag en av stadens mest eftersatta offentliga miljöer. Många upplever Gamlestads torg som otruggt, speciellt kring hållplatsområdet och på vägen dit. Just nu pågår bygget av den nya pendeltågsstationen för Norge-Vänerbanan. I december 2012 kommer den att öppna för trafik och i samband med det påbörjas en kraftig stadsförnyelse av området.



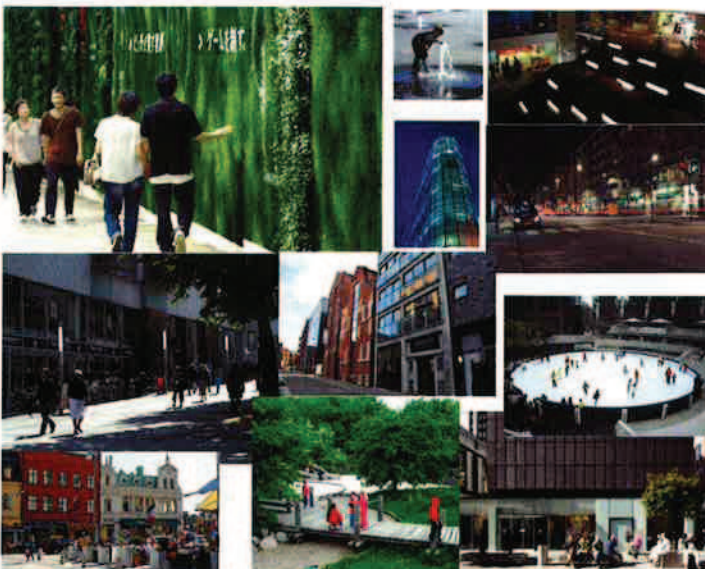
Gamlestaden utgör en av Göteborgs fem utpekade strategiska knutpunkter. Här ska god kollektivtrafik kombineras med bostäder, kontor, kultur, service mm.



Stad, liv och rörelse

Målet är att skapa en levande och tät stadsstruktur som ska rymma en blandning mellan bostäder, verksamheter, service, kultur mm. Utmed huvudstråken planeras lokaler i bottenplan för caféer, restauranger, kontor mm. Viadukten ska rivas och ersättas av en tunnel mellan Artillerigatan - Slakthusgatan, och ett stadsmässigt gatunät i markplan.

Målet är att bygga stad och skapa nya offentliga rum och mötesplatser som kan tillföra stadsdelen nya kvaliteter. Området ska hålla en hög exploateringsgrad men samtidigt ska utformningen hålla en mänsklig skala, med korta fasader och en småskalighet och variation.



Samråd

9 november - 20 december 2011

Samrådet är ett skede där du som medborgare kan tycka till om förslaget. När samrådtiden är slut bearbetas dina synpunkter och ett färdigt detaljplaneförslag tas fram och ställs ut. Du måste lämna skriftliga synpunkter senast i utställningsskedet annars kan du förlora rätten att överklaga beslut att anta detaljplanen.

Så här går planprocessen till:



Detaljplanen ställs ut på:

- Stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20
- Medborgarhuset Gamlestaden, Brahegatan 11
- www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Information:

Ann Catrin Kärrnä, tel.: 031-368 16 68
Mattias Westblom, tel.: 031-368 17 93
Marcus Bredberg, tel. 031-368 17 64

Har du synpunkter på förslaget?

Skriv till Byggnadsnämnden, Box 2554, 403 17 Göteborg, eller e-post: sbk@sbk.goteborg.se senast 20 december 2011

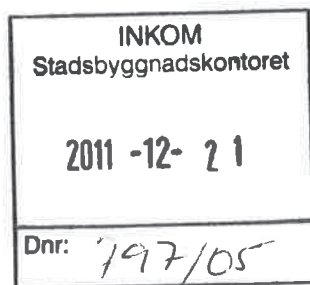
Samrådsmöte 21 nov kl 17.00

Samrådsutställningen är öppen from kl. 16.30.
Lokal: Strike & Co, Gamlestadsvägen 2



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Nina Storsveen
Planeringsarkitekt FPR/MSA
031-60 53 38
nina.storsveen@lansstyrelsen.se



SAMRÅDS-
YTTRANDE
2011-12-21

Diarienummer
402-31726-2011
Dossienummer
F 2397A

Sida
1(11)

Byggnadsnämnden
Göteborgs Stad
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

Förslag till detaljplan för Gamlestads Torg inom stadsdelarna Gamlestaden, Olskroken och Bagaregården i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

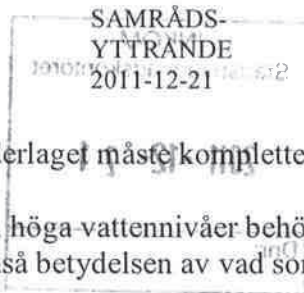
Handlingar daterade 2011-11-04 för samråd enligt 5 kap 20 § plan- och bygglagen (PBL 1987:10)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen är positiv till den stadsomvandling som föreslås i Gamlestaden, där rubricerad detaljplan är ett led i detta arbete. Projektet kan bidra till en mer sammanhållen stad med minskade barriärer och en effektivisering av kollektivtrafiken. Området har många positiva förutsättningar för att kunna bli en hållbar stadsdelskärna, i form av närhet till den centrala staden, goda kommunikationer, karaktärsskapande befintlig bebyggelse, naturvärden m.m. Med detta kommer också flera utmaningar. Några utmaningar är närheten till leder med farligt gods, bulleralstrande trafikleder och industri, höga trafikmängder som orsakar luftutsläpp samt ett vattendrag som utgör ett Natura 2000-område.

Länsstyrelsen inser att projektet är av strategisk betydelse för Göteborg som stad. Länsstyrelsen anser därför att det är mycket viktigt att detaljplanen utformas så att den på bästa sätt hanterar ovan nämnda utmaningar. Länsstyrelsen bedömer därför att planen och planeringsunderlaget måste kompletteras i följande avseenden:

- Natura 2000, Säveån – Tillräckliga ytor med natur- och naturliknande miljöer måste säkerställas. Hänsyn behöver tas till de kumulativa effekterna.
- Farligt gods – Riskanalysen måste kompletteras enligt synpunkterna nedan. Eventuella ytterligare skyddsavstånd kan behöva övervägas. Lokaliseringen av vissa ändamål kan behöva flyttas för att undvika risk för påtaglig skada på riksintresse för kommunikationer.
- Radon – Kompletterande undersökningar behöver göras.
- Vibrationer – Utredningen behöver kompletteras och fördjupas enligt synpunkterna nedan.
- Buller – En sammanvägning av olika bullerkällor behöver göras för att få en heltäckande bild av bullersituationen. Trafikbullerutredningen behöver kompletteras för att omfatta hela planområdet. Planen behöver belysa vilka åtgärder som ska vidtas för att kunna följa Boverkets Allmänna råd avseende trafikbuller. Lokaliseringen av bostäder kan behöva ses över för att undvika risk för påtaglig skada på riksintresse för kommunikationer.



- Geoteknik – Det geotekniska underlaget måste kompletteras i enlighet med SGI:s synpunkter.
- Översvämning – Utredningen om höga vattennivåer behöver förtydligas enligt vad som anges nedan. Likaså betydelsen av vad som avses med "samhällsviktiga funktioner".
- MKN – Länsstyrelsen önskar se ett helhetsperspektiv på miljökvalitetsnormer (MKN), särskilt för partiklar.
- Strandskydd – Kommunen behöver påvisa särskilda skäl för upphävande i dem delar utmed Säveån som inte kan anses ianspråktagna. Prövning sker i egen process, men möjligheterna till upphävandet kan påverka utformningen av planförslaget.

Ovan nämnde punkter ingår i Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt PBL (1987:10) 12 kap. 1 §. Dessa måste hanteras på ett tillfredsställande sätt för att planen inte ska komma att prövas om den antas.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 12 kap. 1§

Natura 2000

Den aktuella delen av Säveån är ett Natura 2000 område och riksintresse för naturvård. Vidare gäller miljökvalitetsnormer (MKN) för fisk och musselvatten samt MKN enligt förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön (se vidare avsnittet *MKN* nedan).

Göteborgs Stad har genomfört samråd enligt 6 kap miljöbalken (MB) inför ansökan om tillstånd till verksamhet som påverkar miljön i Natura 2000-området (7 kap 28a § MB) samt vattenverksamhet (11 kap MB). Länsstyrelsen har beslutat att den planerade verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan (beslut 2011-10-20).

En förutsättning för att planen ska kunna antas är att mark- och miljödomstolen lämnar tillstånd enligt 7 kap 28a § MB (Natura 2000) och 11 kap MB (vattenverksamhet). Länsstyrelsen kommer att ta slutlig ställning till planerade åtgärder i samband med miljöprövningen i mark- och miljödomstolen.

Länsstyrelsen har lämnat vissa synpunkter i samrådet om betydande miljöpåverkan och avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Nedan lämnas några ytterligare synpunkter på framförallt planhandlingarna.

Av avgörande betydelse för bevarandet av de naturvärden som Natura 2000-området Säveån är avsett att skydda, är att tillräckliga ytor med natur- och naturliknande miljöer längs med ån långsiktigt säkerställs. Naturstränder med lövträdsvegetation är av stor betydelse, vilket även framhålls i bl.a. MKB:n. I Säveåns nedre del pågår och planeras flera verksamheter med fysiska ingrepp såsom anläggande av broar, stabilitetsåtgärder etc. - åtgärder som både ianspråktagar flera av de redan få kvarvarande gröna stråken längs med ån liksom påverkar vattendragets naturvärden. Risken för att långsiktigt

skada bevarandevärdena inom området är påtaglig och ökar med varje exploatering. Förslaget att anlägga kaj och bebyggelse intill Säveån och därmed ianspråkta ännu en naturliknande miljö är därmed inte idealiskt ur Natura 2000 synpunkt. Även om det berörda området intill ån idag delvis utgörs av en betongmur så innebär planerad exploatering både att befintlig trädbård försvinner liksom en utökad belastning genom förändrat nyttjande av området. Från naturvårdssynpunkt är det definitivt att föredra om området närmast ån istället avsätts som natur- eller parkmark.

De geotekniska frågorna är inte helt utredda ännu. Eventuella stabilitetsförbättrande åtgärder kan få stor påverkan på Säveåns naturvärden. Planens konsekvenser för naturvärdena kan inte bedömas förrän stabilitetsfrågorna är utredda i sin helhet. Det är viktigt att MKB:n omfattar samtliga åtgärder som inverkar på miljön i Säveån.

I MKB:n nämns bl.a. att en djuphåla i Säveån ska fyllas ut. För djurlivet är det viktigt att det finns både djupa och grunda områden i vattenområdet. Djuphålor kan t.ex. vara betydelsefulla ståndplatser för fisk under den varma årstiden. Göteborgs kommun har nyligen aviserat att utfyllnad av djuphålor också kan bli aktuellt vid Kvibergsområdet längre uppströms. Även när det gäller djupförhållanden i ån ska helheten beaktas med avseende på s.k. kumulativa effekter på Natura 2000-området.

I MKB:n föreslås att ny strandvegetation anläggs vid läget för den nuvarande vägbron för Gamlestadsvägen inom ramen för utbyggnaden i etapp 2. Detta är positivt från naturvårdssynpunkt, men det är tveksamt om åtgärden i sin helhet kan räknas som en kompensation då en ny motsvarande vägbro ska anläggas väster om den befintliga. Enligt MKB:n kan det dessutom ta upp till 10 år innan denna åtgärd kan realiseras. Då det tar förhållandevis lång tid för trädvegetation att växa upp kommer effekten av denna kompensations/skyddsåtgärd att bli kraftigt fördröjd.

Enligt MKB:n kommer dagvattenfrågan att utredas vidare. Länsstyrelsen bedömer att det generellt sett finns behov av förbättringar av vattenkvaliteten i åns nedre delar. Då Säveån är en känslig recipient finns det skäl att ställa mycket höga krav på omhändertagande av dagvatten i samband med nybyggnation. Länsstyrelsen anser att ytor för omhändertagande för dagvatten bör avsättas på plankartan. Möjligheten att anlägga större utjämningsmagasin bör utredas ytterligare. Även från dagvattensynpunkt är naturmark närmast Säveån att föredra i stället för en kajanläggning enligt planförslaget.

Riksintresse

Järnvägarna Norge/Vänerbanan, Hamnbanan och Västra stambanan samt flera spårförbindelser (exempelvis Triangelspåret, Hammaren och Skäran) är alla riksintressen för kommunikationer. Även den nya Partihallsförbindelsen, som är en länk mellan E20 och E45, är av riksintresse för kommunikationer.

I nära anslutning till järnvägen planeras för bostäder och verksamheter som kan leda till restriktioner avseende hur denna kan användas, orsakat av höga bullernivåer och transporter av farligt gods. Det finns därför en risk för påverkan på järnvägens funktionalitet och dess framtida utveckling. Detta kan innebära risk för påtaglig skada på riksintresset. En mer utförlig beskrivning av buller och farligt gods kan läsas nedan under respektive rubrik.

Säveån är, förutom ett Natura 2000-område, ett riksintresse för naturmiljövården. Säveån beskrivs under rubriken Natura 2000 ovan.

Farligt gods

I området planeras för en rad olika verksamheter, bl.a. 400-500 bostäder, hotell, förskola, livsmedelsbutik, handel, kontor, service, resecentrum m.m. Samtidigt sker transporter av farligt gods i nära anslutning till området. En riskanalys har därför upprättats i samband med planarbetet. Nedan följer synpunkter på analysen och krav på kompletteringar som Länsstyrelsen bedömer som nödvändiga för att hälsa- och säkerhetsfrågorna ska anses hantlade på tillfredsställande sätt.

Länsstyrelsen bedömer att Göteborgs Stads kriterier för samhällsrisk inte har tolkats på rätt sätt i riskanalysen. Det finns ingen övre och undre gräns som det gör i DNV:s kriterier (från SRV:s rapport *Värdering av risk*), och sålunda finns inget så kallat ALARP-område, eller gråzon. Det är endast en gräns. Ovanför denna gräns ses risken som oacceptabel och under gränsen bör man arbeta för att minska risken. De två linjer som finns är istället gräns för bostäder respektive gräns för arbetsplatser. Riskanalysen behöver revideras avseende detta.

I riskanalysen verkar ingen hänsyn ha tagits till att det rör sig om enkelsidig bebyggelse vid omskalning av kriterierna. Aversionskurvorna har bara anpassats till en längd av 500 meter. De måste också anpassas till att bebyggelse bara finns på en sida om järnvägen. Typområdet för kriterierna utgörs av ett 2 km långt område med dubbelsidig bebyggelse.

Planområdet har delats upp i ett antal områden och samhällsrisk presenteras sedan för respektive område. Risken för respektive område presenteras dock i ett diagram där de inlagda aversionskurvorna inte har anpassats korrekt (se ovanstående stycke). För att stämma med respektive delområde så skulle kurvorna behöva skalas ner än mer, från 500 meter till respektive områdes längd. Länsstyrelsen vill dock istället se den totala samhällsrisk för hela området presenterad i samma diagram. Även DNV-kriterierna bör läggas in i F/N-diagrammen så att det går att relatera till både dem och kriterierna från Göteborg Stads översiktsplan – Fördjupad för sektorn transporter av farligt gods (1999).

Resenärer ingår inte i riskanalysen, vilket Länsstyrelsen anser är ett rimligt antagande. Andra verksamheter kan dock komma att finnas i resecentrumet, så som möjligheter för handel, service, kontor. Det blir med andra ord lite

av ett handelscentrum dit människor inte enbart går för att resa. Att lägga kontor och handel så pass nära en farligt godsled anser Länsstyrelsen vara olämpligt. Kommunen bör se över andelen yta avsedd för handel och kontor i förhållande till de risker som finns och möjligheten till skyddsåtgärder. Det är också oklart vad avståndet är från spår till resecentrum.

Det nämns även i riskanalysen att det kan anses som mindre lämpligt att lägga verksamheter som samlar många människor samtidigt i närheten av en järnväg där transport av farligt gods förekommer. Personer utomhus är svåra att skydda i händelse av en olycka med giftig gas.

Hur är det med spåret närmast området? Kan det uteslutas att det i framtiden kan komma att transporteras farligt gods även på det spåret?

I planförslaget finns inga direkta marginaler avseende skyddsavstånd. Det finns risk att en ökning av farligt godstrafiken på Norge/Vänerbanan leder till oacceptabla risker. Detta bör vägas in i och belysas i förslaget.

I känslighetsanalysen (bilaga C), som är hämtad från en tidigare riskanalys från 2009, redovisas samhällsriskerna med fler transporter på Norge/Vänerbanan som ändrad parameter. Där är dock resenärer inkluderade i F/N-diagrammet. Det är de inte i övriga F/N-diagram. Detta gör det svårt att se utslaget av den ökade mängden godstransporter. Länsstyrelsen undrar även vad delområde 2 motsvarar, som diagrammet avses gälla för, vid jämförelse med delområdena A-F. En känslighetsanalys ska utföras med samma förutsättningar och resultatet, före och efter varierad parameter, bör presenteras i samma diagram.

Vad innebär boendet med särskilt stöd (BmSS) för riskanalysen? Var kommer dessa bostäder att ligga och har hänsyn tagits till att de kanske inte har samma förutsättningar som en fullt frisk vuxen individ att undsätta sig vid en olycka, förstå fara etc.? Dessa bostäder bör lokaliseras långt från spåren.

Åtgärder som automatisk avstängning av ventilation och stängning av uppställda dörrar bedöms reducera konsekvenserna med 90 % för människor som befinner sig inomhus. Det kan finnas stora osäkerheter i ett sådant system när det är flera olika byggnader och fastighetsägare då ett sådant system ska fungera över lång tid, vilket ställer krav på underhåll.

Vid beräkningarna med scenarier med brandfarlig vätska har vätskor av typen dieselolja, som har högre flampunkt, inte inkluderats. Dessa ska inkluderas i beräkningarna.

Ett resonemang kring möjliga skadeutfall bör presenteras för att ge en bättre bild av helheten.

Radon

Kompletterande undersökningar behöver göras. Om dessa skulle visa på förhöjda värden ska planbestämmelse om radonskyddat byggande införas.

Vibrationer

En mycket översiktlig utredning har gjorts. Denna måste fördjupas med bl.a. mätningar, så som anges i den genomförda utredningen. Det är viktigt att vibrationsfrågan utreds noggrant eftersom vibrationer kan förstärkas kraftigt om byggnaderna konstrueras/byggs på fel sätt. Länsstyrelsen är positiv till att det finns en planbestämmelse om vibrationer. Vibrationsstörningar förekommer i närheten av järnvägar, men kan även orsakas av tunga vägfordon och spårvagnar.

Buller

Utredningen av industribuller är från 2005. Eftersom området är både utsatt för industribuller och trafikbuller behöver materialet kompletteras med en samlad bedömning av de olika bullerkällorna, så att man kan få en fullständig bild av bullersituationen. Utredningen kan även eventuellt behöva uppdateras med dagsaktuella värden.

Det område som trafikbullerutredningen omfattar stämmer inte överens med planområdet. Bullerutredningen sträcker sig längre norrut än planområdet, samtidigt saknas bullerutredning för de sydligaste kvarteren i planområdet. Utredningen av trafikbuller behöver kompletteras så att hela planområdet omfattas av utredningen. Utredningen behöver även vägas ihop med de resultat som kommer fram ur utredningen av industribuller, så som anges ovan.

I Boverkets Allmänna råd 2008:1, *Buller i planeringen*, finns på sidan 84 ett exempel som liknar planen i Gamlestaden. Detta exempel har Boverket bedömt som inte lämpligt (rött) p.g.a. för höga ljudnivåer vid utsatt sida, för höga ljudnivåer på skyddad sida samt dessutom dålig luftmiljö. Boverket skriver även på sidan 12 *"När det förekommer flera bullerkällor, eller när buller från en källa kombineras med andra miljöbelastningar (till exempel vibrationer eller luftföroreningar), bör det ställas särskilt höga krav på hänsyn och åtgärder för att skapa en godtagbar ljudmiljö"*.

Länsstyrelsen anser att planen måste beskriva mer utförligt vilka åtgärder som ska vidtas för att försöka få ner ljudnivåerna på utsatta fasader till mindre än 65 dBA. I lägen med >65 dBA kan, enligt Länsstyrelsen, bostäder inte tillåtas. Det finns även stöd för detta i Göteborgs Stads egen bullerpolicy. I några lägen i byggnaderna kan det vara svårt att få tillgång till skyddad sida, exempelvis hörnlägenheter. Planen behöver även tydligt redovisa att det finns möjlighet för att kunna följa Boverkets Allmänna råd avseende trafikbuller. Eventuella åtgärder kan behöva säkerställas i planen.

Länsstyrelsen anser även att ljudnivåerna på innergårdarna behöver sänkas. Ju mer utsatt den bullriga fasaden är, desto viktigare är det att komma ner

till max 50 dBA, för så många lägenheter som möjligt på den skyddade sidan. Av bullerutredningen verkar det som att flera lägenheter på de övre våningsplanen kommer att få ljudnivåer på 55 dBA på skyddad sida. Av planbeskrivningen bör det framgå hur många lägenheter som kommunen bedömer inte kommer få tillgång till tyst eller ljuddämpad sida. Detta bestånd bör uppgå till högst 5 % av det totala antalet lägenheter i byggnaden. I planbestämmelsen står att "för en mindre andel lägenheter per kvarter får ljudskyddad sida uppgå till 55 dBA". Andelen behöver preciseras i planbestämmelsen.

Kvarteren närmast Sävveåns norra sida har en bredd på mellan ca 20-35 meter. I dessa kvarter finns ingen yta för kringbyggda gårdar, utan bebyggelsen föreslås som lameller. Enligt bullerutredningen finns ingen bullerskyddad sida i dessa kvarter, utan nivåerna ligger på 55-60 dBA respektive 60-65 dBA vid de olika fasaderna. Planhandlingarna behöver visa på hur man kan lösa en acceptabel ljudnivå för dessa kvarter om bostäder ska kunna tillåtas. Eventuella åtgärder kan behöva säkerställas i planen.

Det planeras för en förskola, S₁, i nordöstra delen av planområdet. I bullerutredningen förutsätter man att det ska vara kringbyggda gårdar även i dessa kvarter. Det verkar dock inte vara fallet på plankartan. Bullerutredningen måste kompletteras med beräkningar i enlighet med det plankartan medger. Om en skyddad gårdsmiljö för barnen inte går att uppnå med den föreslagna utformningen bör planen redogöra för vilka åtgärder som behövs för att klara detta. Eventuella åtgärder måste säkerställas i planen. Förskolan kommer även att placeras relativt nära tunnelmynningen där man anger att halten av kväveoxider och partiklar kommer att bli höga. Hur kommer förskolans miljö att påverkas av detta måste belysas i planhandlingarna.

Geoteknik, risk för olyckor, översvämning och erosion

Länsstyrelsen har tagit del av Statens Geotekniska Institutets (SGI) yttrande, daterat 2011-12-05. Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning och anser att planhandlingarna måste kompletteras i enlighet med dessa synpunkter. SGI:s yttrande bifogas här i sin helhet.

Göteborgs Stad har riktlinjer kring vilka marknivåer som ska gälla vid ny bebyggelse, för skydd vid översvämning. Det finns en planbestämmelse som säger att *samhällsviktiga anläggningar ska kunna skyddas till nivå +13,9 så att skada på anläggningen inte förekommer*. Länsstyrelsen anser att denna bestämmelse är otydlig avseende vad som avses. Det bör framgå hur de ska skyddas. Av bestämmelsen borde det också framgå att de ska skyddas, inte enbart kan skyddas. Begreppet "Samhällsviktiga anläggningar" är inte tillräckligt tydlig för vad som ska skyddas. Det bör med klarhet framgå vad eller vilka funktioner som ska säkras till nivån +13,9. Till exempel så ska transformatorstationerna säkras till nivån +13,9, då de anses samhällsviktiga.

Banvallarna i den sydvästra delen av området, sägs i utredningen om höga vattennivåer (som är en preliminärhandling), att till vissa delar fungera som barriär mot översvämning av de sydvästra delarna av området. Tätheten sägs dock behöva undersökas för att säkerställa barriärfunktionen. Länsstyrelsen saknar en beskrivning av hur risken för inträngande vatten från omgivande områden ska hanteras. De har inte ingått i utredningen om höga vattennivåer.

Föreslagna barriärer kring Säveån enligt utredningen finns inte med på plankartan. Är detta en förutsättning för markens lämplighet för sitt ändamål måste ytor för detta säkerställas i planen. Ett eventuellt påförande av ytterligare laster behöver även studeras i förhållande till geotekniska förutsättningar och naturvärden.

MKN

Det anges i planhandlingarna att MKN för partiklar PM₁₀ överskrids och att åtgärder för att klara MKN är en förutsättning för planens genomförande. Som en upplysning på plankartan står att *"Halkbekämpning liksom användande av dubbdäck får inte ske så att MKN för partiklar överskrids i gatuummet..."*.

Att förbjuda användningen av dubbdäck på vissa gator kan vara en möjlighet att minska spridning av skadliga partiklar. Länsstyrelsen önskar dock att se en beskrivning av hur kommunen hanterar frågan i ett större perspektiv, exempelvis genom handlingsplan/åtgärdsprogram för luftmiljön i kommunen.

För Säveån gäller MKN för fisk- och musselvatten samt MKN enligt förordningen om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön (vattendirektivet). De miljökvalitetsnormer som gäller för Säveån har en tydlig koppling till vattenkvaliteten och den fysiska miljön i och vid Säveån. Miljöförbättrande åtgärder behövs för att god ekologisk status ska kunna uppnås. En god ekologisk status förutsätter även att gynnsam bevarandestatus för Säveålxaxen säkerställs.

Strandskydd

Den 1 juli 2009 trädde en ny strandskyddslag i kraft. Strandskyddet återinträder när äldre detaljplan ersätts av ny detaljplan. Bedömning ska ske utifrån tidigare gällande strandskyddslagstiftning. Enligt gällande övergångsbestämmelser så ska länsstyrelsen besluta om strandskyddets upphävande inom plan. Strandskyddet är tidigare upphävt i den nu gällande detaljplanen. Göteborgs kommun önskar att strandskyddet upphävs där det idag återinträder samt att redan befintligt strandskydd inom planens syöstra del upphävs.

Upphävande eller dispens kan meddelas om det finns särskilda skäl och syftet med strandskyddet inte motverkas. Strandskyddets syften är att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet samt värna om det rörliga friluftslivet.

Det generella strandskyddet gäller både på land och ut i vatten. I vattnet omfattar skyddet både bottenarna, "vattenstranden" och själva vattnet. Vissa bottenar kan vara värdefulla för fisk och mollusker. (Naturvårdsverkets allmänna råd 97:1).

Säveån är ett utpekad Natura 2000-område som hyser värden för lax. Naturstränder eller naturliknande stränder hyser ofta en viktig biologisk funktion för den biologiska mångfalden och vattendraget i sig (Naturvårdsverkets allmänna råd 97:1). Säveån är inget undantag utan tvärt om. Här spelar strandvegetationen en stor roll för den vandrande laxen samt även bitvis för kungsfiskaren som använder vegetationen för födosök. Stränderna och deras vegetation fungerar som ett biologiskt filter. Även om grönstråket längs Säveån är smalt och begränsat är den kvarvarande ytan av stor betydelse för de värden man avser att skydda genom Natura 2000 samt strandskyddets syften.

Stora delar av planområdet för vilket strandskydd ska upphävas utgörs idag av hårdgjord yta som kan betraktas som ianspråktaget. Ytorna hyser inga som helst värden för natur eller friluftsliv. Därmed finns det förutsättningar för att upphäva strandskyddet i de idag redan ianspråktaga delarna.

Vad gäller de delar som inte är ianspråktaga d.v.s strandområdet med vegetation samt själva Säveån måste det tillkomma ett annat särskilt skäl för att strandskyddet ska kunna upphävas. Enligt Regeringens proposition om miljöbalken 1997/98:45 ska dispensprövningen vara restriktiv. Vattenområdet och strandområdena hyser idag betydande naturvärden. Det faktum att det varit möjligt att utpeka området som ett Natura 2000-område stärker detta. Området är idag inte ianspråktaget. Kommunen har inte kunnat påvisa några andra förhållanden eller särskilda skäl för upphävande. Även om det i detta fall hade funnits särskilt skäl för upphävande av strandskyddet inom Säveån och intilliggande naturmark så kommer ett upphävande strida mot strandskyddets syften då området hyser värden för vandrande lax och även i viss mån kungsfiskare.

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

Den föreslagna planen går i linje med kommunens översiktsplan (2009), där Gamlestaden är en av fem strategiska knutpunkter i Göteborgs Stad. Området är beläget intill Norge/Vänerbanan, som är en av stråken i GR:s strukturbild. Det har även gjorts en fördjupad översiktsplan för delar av Gamlestaden och Bagaregården (2006), som även fungerar som program för föreslagna detaljplan.

Kulturmiljö

Planområdet omfattar delar av den gamla stadsbildningen Nya Lödöse/Nylöse. Området är således rikt på fornlämningar. Arkeologiska utred-

ningar krävs i samband med planarbetet. Ett arbete som redan påbörjats i flera delar av planområdet och dialog pågår med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet i frågan.

Gestaltning av bebyggelse

För de bostäder som inte kommer att ha tillgång till egen uteplats är det viktigt att möjliggöra för gemensamma uteplatser i anslutning till bostaden, där riktlinjerna för buller klaras. Av illustrationen verkar flera gårdar vara små. Länsstyrelsen ser det som värdefullt om en solstudie genomförs, för att se att både trivsamma uteplatser och bostäder kan uppnås.

Social robusthet

I samband med planarbetet har det tagits fram en Space syntax-analys, för att utreda människors rörelsemönster, och en social – rumslig analys. I planbeskrivningen beskrivs bl.a. konsekvenserna av planens genomförande ur barns och ungas perspektiv. Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen behandlar de ”mjuka” frågorna på ett stort allvar, särskilt när det handlar om en så pass stor förändring av en stadsdel.

Den genomförda barnkonsekvensanalysen studerar området utifrån fem parametrar: sammanhållen stad; samspel, lek och lärande; vardagsliv; identitet samt hälsa och säkerhet. En positiv aspekt med denna stadsomvandling är att stadsrummen blir tydligare med färre ödsliga platser och impediment. Det kommer även att finnas mötesplatser för samspel, lek och lärande. En negativ aspekt som tas upp i planbeskrivningen är att flera gator inom planområdet kan komma att utgöra barriärer för barn och unga. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att då studera möjligheterna för att minimera dessa barriärer och även få bra kopplingar mellan de föreslagna mötesplatserna.

Dagvatten

Till planhandlingarna hör en utförlig dagvattenutredning. Länsstyrelsen ser dock inte att den har fått genomslag i planbeskrivning och på plankartan. I utredningen pekats flera områden ut som behöver avsättas för att ta hand om dagvattnet och se till att det leds mot Göta Älv och inte till Sävån. På plankartan finns dock bara två områden i närheten av Sävån avsatta för omhändertagande av dagvatten. Det saknas en förklaring till varför den utredning som gjorts inte har landat i de föreslagna bestämmelserna och avsatta områdena på kartan. Planbeskrivningen behöver belysa motiven till skillnaderna och det bör framgå om de ytor som är avsatta på plankartan för omhändertagande av dagvatten är tillräckliga. Länsstyrelsen anser att även MKB:n till detaljplanen för etapp 1 behöver belysa dagvattenfrågan ytterligare.

Övriga synpunkter på förslaget

Ett brunmarkerat område, nära järnvägen och befintlig Tömmessons gata, intill användningsområde KAJ saknar användningsbestämmelse.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

För att möjliggöra ett genomförande av den föreslagna detaljplanen krävs olika prövningar enligt annan lagstiftning:

- Strandskydd – Upphävande av strandskydd kräver i detta fall beslut av Länsstyrelsen enligt 7 kap. 18a § MB.
- Natura 2000 – Påverkan på ett sådant skyddat område kräver tillstånd av Länsstyrelsen enligt 7 kap. 28a § MB. Process pågår.
- Vattenverksamhet – arbeten i eller påverkan på vattenmiljöer kan kräva tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap 9 § MB. Detta tillstånd hanteras av Mark- och miljödomstolen. Process pågår.
- Fornlämningar – Arkeologiska utredningar krävs enligt Lag om kulturminnen (KML). Process pågår.

Behovsbedömning

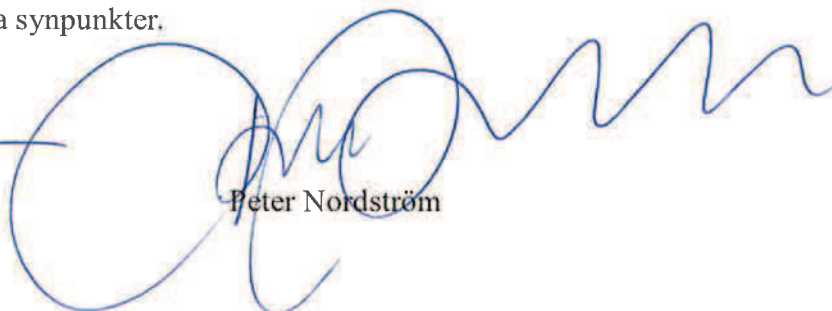
Kommunen bedömer att förslaget innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt. Samråd om behovsbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning hölls med Länsstyrelsen 2011-01-18.

Beredning

Inför Länsstyrelsens bedömning i ärendet har berörda statliga sektorsföreträdare beretts tillfälle att lämna synpunkter vid Länsstyrelsens beredningsmöte för samhällsbyggnadsärenden den 2011-12-01. Ärendet har handlagts av Nina Storsveen och granskats av länsarkitekt Peter Nordström. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.



Nina Storsveen



Peter Nordström

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2011-12-05, och Trafikverket, daterat 2011-12-20.

Kopia (utan bilaga) till:

SGI, Göteborg
Trafikverket, Göteborg

Länsstyrelsen/
Naturmiljöenheten, Teresia Holmberg
Vattenvårdsenheten, Dan Hellman
Miljöskyddsgruppen, Lotta Sahlin-Skoog
Enheten för skydd och säkerhet, Patrik Jansson
Kulturmiljöenheten, Leif Johansson
Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditionslista

