Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse
Koncept 2016-09-22
Datum: 2016-10-25
Diarienummer: 0600/13

Inger Bergström
Telefon: 031-368 19 48
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Program för nordöstra Högsbo inom stadsdelarna Högsbo och Änggården i Göteborg

Samrådsredogörelse för program

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 17 juni 2015 att genomföra samråd för programförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 11 nov 2015 – 12 jan 2016.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på Axelhuset, Axel Dahlströms torg under samrådstiden. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Allvarligaste invändningen gäller Miljöförvaltningens synpunkt att störande verksamheters påverkan på bostadsmiljön inte utretts, varför förvaltningen avstyrkte programförslaget vad gäller bostäder. Efter samrådet har en utredning om befintliga verksamheters påverkansområden och störningsart genomförts i samverkan mellan Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen. Trots att utredningen visar att pågående störningar på planerad blandstad är hanterbara så kvarstår Miljöförvaltningens synpunkter eftersom det för dem saknas möjligheter att reglera störningar från de verksamheter som inte omfattas av aktuella detaljplaner inom området.

Kontoret bedömer att programmet föreslår en lämplig markanvändning och de problem som kan finnas med omvandlingen av området kommer att behöva hanteras på ett bra sätt i detaljplaneskedets genomförandeplanering i samråd med fastighetsägare och verksamhetsutövare, vilka också varit med i programarbetet. Eftersom det finns en politisk vilja att omvandla äldre halvcentrala verksamhetsområden till blandstad måste stadens förvaltningar samarbeta framöver kring hur en bra utveckling av dessa omställningsområden ska ske.

Trafikkontoret avstyrkte programmet i samrådet på grund av befarad ökad trafik vid ny bostadsbebyggelse med risk för belastning på omgivande trafiksystem inklusive statliga vägar. Stadsbyggnadskontoret önskade svar på frågan om trafiken kommer öka jämfört med befintlig trafik till dagens verksamheter som upphör eller omvandlas. Trafikkontoret genomförde då en kompletterande trafikutredning med inriktning på områdespåverkan. Denna visade att trafikgenereringen inte kommer öka med blandstadsbebyggelse jämfört med dagens industritrafik. Trafikkontoret yttrade dock att det fortfarande kommer vara en utmaning att få till ett hållbart resande i området bl. a eftersom staden inte råder över kollektivttrafiken.

Kontoret bedömer att programmet kan godkännas trots ovanstående osäkerheter med följande riktlinjer:

I kommande detaljplaner inom programområdet ska

- Trafiken och kollektivtrafiken planeras så att ökade biltrafikrörelser inte uppstår vid omvandling till blandstad.
- Bostadsmiljön planeras så att störningar från befintliga och tillkommande verksamheter kan accepteras.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

tillstyrker fortsatt planering. Komplettering av bostäder och verksamheter inom befintligt område är positivt ur alla hållbarhetsaspekter då man använder befintlig infrastruktur och service. Utveckling i enlighet med programmet kan ske inom de gulmarkerade områdena även utan en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard, medan utvecklingen inom rödmarkerat område bör avvakta resultatet av de trafikutredningar som krävs som förutsättningar för boulevarden.

Minsta bostadsinnehåll i en första etapp bör vara 500 lägenheter. Skjutbanorna bör innehålla minst 1000 bostäder även om leden inte omvandlas eftersom intresset från privata aktörer att utveckla blandstad har visat sig stort och bostäderna på skjutbanorna kommer därmed i ett stadssammanhang, vilket var osäkert i samrådsskedet. Med en högre exploatering finns även bättre möjligheter att koppla till Marklandsgatans hållplats oavsett omvandling till boulevard eller ej. En högre exploatering är även nödvändig för att skapa tillräckligt ekonomiskt utrymme för skytteföreningarna att finansiera en omlokalisering av skytteverksamheten. Utbyggnadsplaneringen anger att ett första steg för att knyta ihop bebyggelsen på ömse sidor om Dag Hammarskjöldsleden är att skjutbanorna utvecklas till bebyggelseområde.

Högsbo 34:7 som är utlagd som grönområde i programmet är privatägd och planlagd för industri och blir för dyr att lösa in. Detaljplan för bostadsändamål inom Renovas påverkansområde bör ej starta förrän det är klarlagt hur avfallsanläggningen ska hanteras. Privata fastighetsägare får en värdestegring vid detaljplaneläggning och förutsätts bekosta erforderliga åtgärder till följd av ökad exploatering. Inför start av detaljplan på privatägd mark ska ett föravtal tecknas mellan kommunen och fastighetsägaren för att tydliggöra kostnadsfördelningen av de åtgärder som krävs för planens genomförande.

Kommentar:

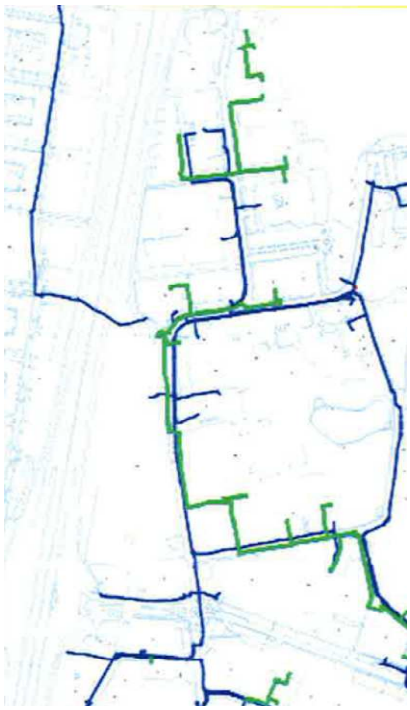
Programhandlingen ändras så att Högsbo 34:7 kvarstår som byggbar mark med möjlig grön koppling med gångväg mot Änggårdsbergen. En miljöutredning har visat att Renovas påverkansområde endast tangerar programområdet i söder vid A Odhners gata. I detaljplaneskedet får noggrannare studier visa möjligheten att förlägga bostäder utefter denna gata och om detta kan underlättas genom åtgärder inom Renova.

Studier av möjlig och lämplig exploatering på skjutbanorna planeras i samverkan mellan förvaltningarna.

2. Göteborg Energi

har driftsatta ledningar i anslutning till området. Bifogar ledningskarta, markerade ledningar har drifttryck 4 bar.

Gasnät



Optokablar och rör

3. Göteborg Energi fjärrvärme

har fjärrvärmeledningar i området.

4. Göteborg Energi GothNet AB

kan förlägga rör och leverera bredband, mm i framtida schakter. Bifogar karta på befintliga optokablar och rör.

5. Kulturnämnden

tillstyrker fortsatt planering och menar att det är viktigt att ta tillvara de kulturmiljöer som finns i området för att skapa dynamik i en framtida blandstad. Den äldre vägsträckningen är viktig att bevara. Läget för Högsbo gamla by samt de två funkishus som är belägna där bör bevaras. Det finns fornlämningar såväl inom som utanför området som kan komma att påverkas. Hänsyn till bronsåldersrösenas siktlinjer måste tas. Stigar och informationsskyltar tillgängliggör historiska lämningar.
En utveckling av Högsbo industriområde till blandstad utgör en värdefull möjlighet för fler att bosätta sig. Verksamheterna bör ha möjlighet att få finnas kvar. Barns självständiga rörelsefrihet kan begränsas av den trafikerade Dag Hammarskjöldsleden, närhet till naturreservatet ger dock stora möjligheter för barn att röra sig fritt i naturlig terräng utan trafik. Då kvinnor åker mer kollektivt än män är det viktigt att kollektivtrafiken utvecklas. Det är viktigt att en blandad population kan uppleva området som attraktivt att bo i. En miljö med konst gjord för platsen och för de människor som vistas där, signalerar långsiktighet, kvalitet samt omsorg om platsen. Genom att vi i ett tidigt skede tar fram ett konstprogram för området kan kommunala förvaltningar och bolag i ett tidigt skede planera hur enprocentsregeln ska tillämpas i projektet.

Kommentar: De två funkishusen är privatägda och svåra att garantera bevarande för. Idén om ett konstprogram är utmärkt och stadsbyggnadskontoret välkomnar om kultur-

förvaltningen tar fram ett sådant. Merparten av programområdet består av privata fastigheter och ett sådant program bör tas fram i samverkan med fastighetsägarna.

6. Park- och naturnämnden

anser att det är positivt med blandstad på platsen och att största delen av Änggårdsbergens slänter bevaras orörda. Nämnden ifrågasätter nybyggnadsområden vid Änggårdsbergens fot och även till föreslagen ny gatusträckning genom befintligt grönområde och menar att den promenadväg som föreslås bör illustreras med ytor och inte enbart med konceptbild.
Gröna kopplingar behövs över Dag Hammarskjöldsleden. Gång- och cykelstråk över och under leden bör rustas upp i samband med en första utbyggnadsetapp. Tunneln mellan Bågskyttestigen och Marlandsgatan uppleva otrygg.
Nämnden anser att det är lämpligt att anlägga en motionscentral i anslutning till entrén till Änggårdsbergen vid Gruvgatan. En motionsanläggning här föreslås i Park- och Naturförvaltningens kommande Friluftsprogram. Anläggningen skulle bidra till ökad folkhälsa och ökad mångfald inom området.

Kommentar: Ett mycket viktigt mål med programmet är att omvandlingen till blandstad inte ska medföra ökad biltrafikalstring. Föreslagen ny huvudgata avses möjliggöra förbättrad kollektivtrafikförsörjning av området med minskade gångavstånd till hållplats vid en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard då kollektivtrafiken på Olof Asklunds gata beräknas utgå. Bebyggelsen öster om gatorna är trygghetsskapande åtgärder vilket bidrar till ökad vilja att cykla och gå i stället för att ta bilen. I en första etapp kommer gång- och cykeltrafiken förbättras över Marconimotet. Vid en omvandling av leden till boulevard blir tunneln mellan Bågskyttestigen och Marklandsgatan obehövlig. Om bebyggelse i norra delen föregår en omvandling av leden kommer GC-möjligheterna förbättras på befintlig bro.

I programmet föreslås förbättrade entréer till Änggårdsbergen. Förslaget om en motionscentral i anslutning till entrén vid Gruvgatan har vidarebefordrats till Fastighetskontoret. Ytreglering av promenadvägen utefter Änggårdsbergens fot tillhör detaljplaneskedet.

7. SDN Askim – Frölunda – Högsbo

tillstyrker programmet. Stadsdelen behöver tillgängliga bostäder med hiss, nya former av mellanboenden för gruppen äldre, integrerade bostäder i flerbostadshus för personer med funktionsnedsättning och bostäder för människor med låga inkomster.
Hållplats Marklandsgatan kommer att bli en viktig knutpunkt som det ska gå att ta sig till på ett tryggt sätt för att uppmuntra till hållbart resande. Gångtunneln med låg tillgänglighet i höjd med Marklandsgatan upplevs otrygg och behöver förbättras. Marklandsgatans hållplats upplevs otrygg kvällstid, pensionärsrådet vill att den byggas ut till ett modernt resecentrum.
Huvudentrén till Änggårdsbergen är undanskymd och behöver synliggöras. Bevara och utveckla ett tillgängligt parkstråk längs med bergets kant och möjliggör fler entréer.
Utbyggnaden med bostäder kommer ställa krav på nya förskolor och skollokaler som med fördel kan placeras längs grönstråket utmed Änggårdsbergen för en god utemiljö med tillräcklig yta för barnen. Det finns idag ingen överkapacitet på varken förskole- och skolplatser i stadsdelen.
Stora delar av marken inom programområdet ägs av privata aktörer. Ett samarbete med fastighetsägarna blir viktigt för att skapa strategier för levande mötesplatser.

8. SDN Majorna – Linné

har samma synpunkter som SDN Askim-Frölunda-Högsbo och betonar därutöver behovet av större bostäder som det i dag finns ett kraftigt underskott av i stadsdelen samt att en första etapp bör vara så stor att den skapar ett underlag för kollektivtrafik och service. Det är viktigt att redan i tidiga skeden knyta samman området med närliggande målpunkter såsom Marklandsgatan, Slottsskogsvallen och Botaniska trädgården.

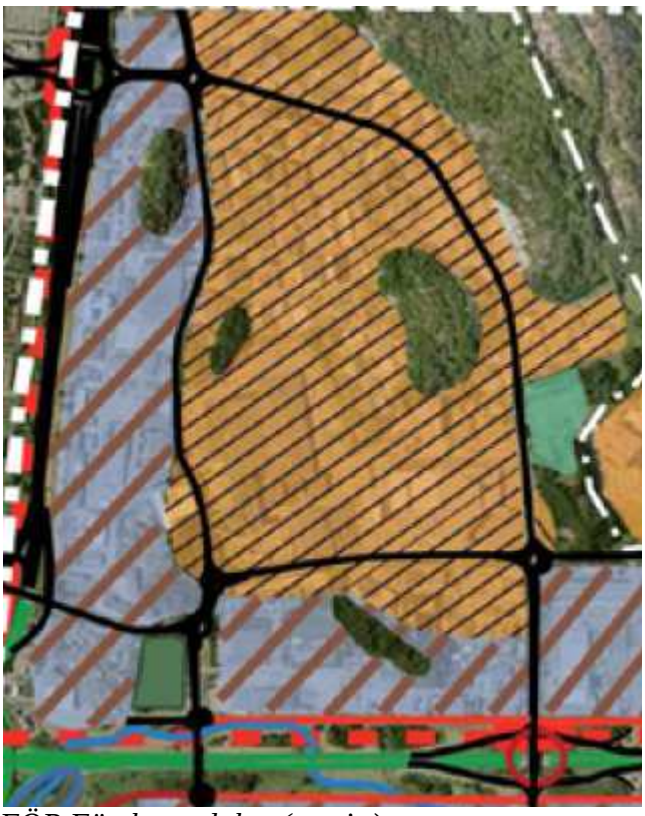
9. Idrotts- och föreningsnämnden

har inga synpunkter på ärendet.

10. Kretslopp och vattennämnden

ser följande behov av ändringar i handlingarna: Avfallshanteringen i Högsbo är samhällsviktig anläggning och måste ha en långsiktig lösning. Därför måste en framtida placering av denna beskrivas tydligare i handlingarna. Utredning pågår med två inriktningar, annan placering eller kvar i befintligt läge. I det senare fallet behöver anläggningen mer yta och idéer finns att flytta Högsbo ÅVC till östra sidan om A. Ohdners gata. Programområdet bör utvecklas så att även västra sidan om gatan ingår och båda sidorna om vägen bör pekas ut för avfallshantering om anläggningen ska finnas kvar. Det bör då tydligt framgå att programmet går emot FÖP Fässbergsdalen. Avfalls hanteringen bör tas upp i egen punkt i programmet och referera till pågående arbete med det avfallsstrategiska programmet som är under framtagande.
Förslag till dagvattensystem behövs. När hydraulisk modell finns framtagen bör diken, ledningar och magasin dimensioneras. Skyfallsmodellen ska ligga till grund för vidare planering och beaktas vid höjdsättning. Geoteknisk utredning bör finnas innan slutgiltig dagvattenutredning färdigställs.
Upprättandet av gemensamma anläggningar ska undvikas.
Ledningsnätet ligger i de allmänna gatorna. Vid utbyggnad av skjutbanorna behövs utbyggnad av ledningsnätet. Uttag av brandvatten medges till motsvarande områdestyp B:2 (VAV publikation P83). Med en så stor utbyggnad bör det utredas vidare om befintligt system är tillräckligt. Ledningsrätt kan komma krävas för vissa av KoV befintliga ledningar i området.
Dagvattensystemet ska göras trögt och föroreningar avskiljas nära källan. Dagvattenavrinningen ska minimeras och grundvattenbildning maximeras genom att andelen grönytor prioriteras samt med ett öppet dagvattensystem. Hårdgjorda ytor ska utformas som genomsläppliga. Ekosystemtjänster ska beaktas.
Vid kommande detaljplanering ska lägsta höjd på färdigt golv för anslutning till självfall anges till 0,3 m över marknivå i förbindelsepunkt.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har inte för avsikt föreslå ändrad markanvändning från den antagna översiktsplanen för Fässbergsdalen. Enligt denna ska A. Odhners gata omges av blandstad och den behöver då ha en trivsam utformning och kännas trygg. Det gör den inte med avfallsanläggning på båda sidor. Avfallsanläggningens läge är under utredning och om den ska ligga kvar måste anpassning ske till kringliggande bostadsbebyggelse på så sätt att störningar blir acceptabla i en boendemiljö. Om det visar sig omöjligt att flytta anläggningen får eventuell expansion på platsen därför ske vid nuvarande läge väster om gatan. Programhandlingen har utvecklats vad gäller beskrivning av avfallshanteringen.
Dagvattenprogrammet kommer att kompletteras när hydromodell finns framtagen.



FÖP Fässbergsdalen (utsnitt)

11. Lokalförvaltningen

påpekar att det är av vikt att behovet av samhällsservice tillgodoses avseende boende för äldre och med behov av särskild service, samt redan i detta tidiga skede för skola och förskola. För dessa samhällsviktiga funktioner är det viktigt att kvalitet på ljud, luft, solljus och närhet till natur kan tillgodoses.

12. Miljönämnden

tillstyrker för skjutbanorna, avstyrker för resten. Miljöförvaltningen är inte främmande till en omvandlig, men det är oklart hur en bostadsbebyggelse kan utvecklas i förhållande till flera störande verksamheter. Det finns risk för störningar från bl a Renova, Pågens och Kahls. Även andra verksamheter kan vara störande för bostäder. En utredning bör kartlägga samtliga störande verksamheter som kan påverka bostäder inom programområdet. Miljöförvaltningen anser att beskrivningen av vad som händer med miljöstörande verksamheter vid programmets genomförande är för enkel. Förvaltningens bedömning är att den södra delen inte kan omvandlas förrän de störande verksamheterna avflyttat. Renovas anläggningar ger upphov till köbildning på A Odhners gata.
Vid skjutbanorna är kollektivtrafiken dålig. Programområdet har markföroreningar och utsätts för trafikbuller. Förvaltningen ser svårigheter med att skapa ett hållbart resande innan antalet bostäder blivit så stort att det utgör underlag för utökad kollektivtrafik.
Dag Hammarskjöldsleden utgör en barriär mot resten av staden och försvårar gång- och cykeltrafik. Den tunga trafiken i området utgör i dag en säkerhetsrisk som försvårar gång- och cykeltrafik, särskilt för barn.
Av naturinventeringen framgår att det finns känsliga brynzoner vilka behöver studeras närmare vid byggnation och det kan finnas behov av kompensationsåtgärder. Det är positivt med grönstruktur men fler ytor behövs i bebyggelsen för dagvatten, rekreation, mm. Rening ska ske av vatten från trafikytor, detta vatten bör separeras från det som kommer från byggnader.

Vid utbyggnaden behöver luftmiljön utredas för att tillse att gränsvärdena klaras. Om leden omvandlas kvarstår risken för dålig luftmiljö i och med ett mer slutet gaturum. Även om hastigheterna sänks kan detta bidra till högre halter av föroreningar, även partiklar.
Miljöförvaltningen förordar öppna dagvattenlösningar och det är positivt om de planeras så att de bidrar till att stärka den ekologiska mångfalden och ekosystemtjänster i området. Driften och skötseln av dessa anläggningar bör klargöras från början för en hållbar funktion. Vid nyanläggning av dagvattenanläggningar finns anmälningsplikt enligt miljöbalken. Anmälan hanteras av miljöförvaltningen och insändas i god tid före anläggandet.
Miljöförvaltningen önskar en mer nyanserad beskrivning av programmets påverkan på miljömålen. En omvandling till blandstad innebär i sig inte att miljömålen nås. Om inte störningarna försvinner kan målet *God bebyggd miljö* påverkas negativt. Kopplingarna till Klimatprogrammet är positiva. Staden bör verka för att även privata aktörer följer stadens program för miljöanpassat byggande.

Kommentar: En utredning om störande verksamheter som kan påverka programmets förslag till markanvändning har genomförts. Miljöförvaltningen har medverkat i beskrivning av utredningsbehovet och under arbetet med utredningen. Utredningen redovisar bl a störningsområdena för Renova och Kahls och dessa berör inte programområdet annat än marginellt utefter A.Odhners gata. Utredningen bifogas programhandlingen och en sammanfattning lagts in i programbeskrivningen. Miljöförvaltningen har därefter inkommit med nytt yttrande.

Nytt yttrande:

Miljöförvaltningen anser att Pågens tillståndsansökan har stor betydelse för förutsättningarna att bygga bostäder i området. Tillståndsprövningen måste utgå från kommande bebyggelse, inte befintlig om det ska gå att skapa en god bostadsmiljö. När planförslag finns framme och uppgifter om hur tillståndsansökan kommer behandlas i Miljöprövningsdelegationen kan Miljöförvaltningen göra en mer specifik bedömning.
Ett problem utgör de fastigheter som ligger utanför detaljplaneområde och har kvar sina rättigheter till industriändamål. Dessa kan inte hindras utveckla verksamheter som stör om de inte är tillståndspliktiga. Miljöförvaltningen har heller ingen möjlighet att ställa krav eller villkor avseende störningar i förebyggande syfte.
Utredningen har förslag till åtgärder för att minska störningar och dessa är i de flesta fall fullt genomförbara men det är upp till exploatören att få dem genomförda och även att säkerställa åtgärdernas funktion över tid. Utrustning slits och behöver bytas ut för att upprätthålla sin funktion.
Störningar från trafik och transporter bedömer Miljöförvaltningen som ett stort problem att lösa. Viktigt att ta hänsyn till befintliga bostäder på andra sidan leden när man planerar ny in- och utfart för Pågens trasporter.

Kommentar: Kontoret bedömer att programmet föreslår en lämplig markanvändning och de problem som kan finnas med omvandlingen av området kommer att behöva hanteras på ett bra sätt i det fortsatta detaljplanearbetet, i samråd med fastighetsägare och verksamhetsutövare vilka också varit med i programarbetet. Eftersom det finns en politisk vilja att omvandla äldre halvcentrala verksamhetsområden till blandstad måste stadens förvaltningar samarbeta framöver kring hur en bra utveckling av dessa omställningsområden ska ske.
Miljöförvaltningens oro för störningar från verksamheter utanför aktuellt detaljplaneområde är befogad, varken i plan, bygglov, tillstånd eller tillsyn kan verksamheter utanför aktuellt detaljplaneområde regleras så att de garanterat inte stör bostadsbebyggelse. Då hela planområdet kommer omvandlas till blandstad inom överskådlig tid är detta ett

övergående problem och under tiden är det i detaljplaneringen viktigt att exploatören tecknar avtal med fastighetsägare med verksamheter utanför plan som riskerar kunna utveckla sin verksamhet så den stör planerade bostäder.

13. Parkeringsbolaget

poängterar vikten av attraktiva lösningar för kollektivtrafik och cykel i området som annars riskerar bli bilberoende, samt rekommenderar att parkeringsfrågan bearbetas noggrannare i en områdesplan för parkering och sammanvägd tillgänglighet. Det är långt till Marklandsgatans hållplats och en hållplats söder om Marklandsgatan för de expressbussar som trafikerar leden skulle öka attraktiviteten väsentligt.

14. Renova

är positivt till att området utvecklas men det bör ske i samklang med Renovas befintliga verksamhet. Renova anser inte att det är lämpligt att ytan på andra sidan A Odhners gata bebyggs med bostäder. Plats för avfallshantering behöver vara en naturlig del av stadsutvecklingen i ett kretsloppssamhälle. Tillgängligheten för tunga fordon till Renova behöver säkras. Dessa transporter sker på A Odhners gata och Renova anser därför inte att det är lämpligt med bostäder i direkt anslutning till denna tillfartsväg.
Renova bedriver inte någon upplagsverksamhet på östra sidan av A Odhners gata.
Det finns inga klagomål på störande lukt från Renovas verksamhet.
Högsbo återvinningscentral är felaktigt placerad på karta över miljöstörande verksamhet.

Kommentar: Enligt FÖP Fässbergsdalen ska området runt A. Odhners gata omvandlas till blandstad. För att utgöra en trygg gatumiljö som är attraktiv att gå och cykla på även kvällstid behöver gatan vara omgiven av byggnader, helst med både dag- och nattbefolkning.

15. Trafikkontoret

menar att programarbetet i sin helhet har de kvalitéer som krävs beträffande trafikstrukturen i området. Dock har trafikkontoret utgått från färre bostäder än programmet anger, varför en kompletterande trafikutredning behövs. En hållbar stadsutveckling och en hållbar mobilitet i området är starkt knutna till Dag Hammarskjöldsledens omvandling till stadsboulevard. Förutsättningarna att utveckla området hållbart blir mycket svåra innan Dag Hammarskjödsleden omvandlats. Barriärverkan med få fysiska kopplingar för oskyddade trafikanter samt bristande kollektivtrafik ger risk för bilberoende.

Trafikkontoret har gjort en kompletterande trafikutredning och därefter inkommit med nytt yttrande:

Vid granskningen av programmets samrådshandling framkom att det skulle krävas omfattande investeringar på systemnivå för att kunna få ned trafikalstringen till en nivå som närmar sig trafikstrategins målsättning. Speciellt gäller det omvandling till blandstad innan Dag Hammarskjöldsleden omvandlats till stadsgata. Den kompletterande trafikutredningen ska ses som en förutsättning för att göra detaljplaner i området innan omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden är färdigställd. Även med beaktande av åtgärderna i trafikutredningen kommer det vara en utmaning att få till ett hållbart resande i området, bl a beroende på att staden inte har rådighet över kollektivtrafiken. Andra försvårande omständigheter är områdets perifera läge. Genomförandefrågorna är viktiga och fastighetskontoret har en viktig uppgift att säkerställa finansieringen av de åtgärder som presenteras i den kompletterande trafikutredningen och att denna finansiering säkerställs inom ramen för exploateringen.

Vissa investeringar kan bli temporära då de senare behöver ändras vid en omvandling av leden till boulevard.

Kommentar: Den kompletterande trafikutredningen visar att trafikalstringen inte ökar vid en omvandling i enlighet med programmet eftersom området i dag alstrar mycket trafik som försvinner då trafikintensiva verksamheter ersätts med bostäder och mindre trafikintensiva verksamheter.
Västtrafiks remissvar är positivt till programmet eftersom det ger underlag för förbättrad kollektivtrafik. Utmaningen att få till ett hållbart resande är därför inte så stor som trafikkontoret befarar. Stadsbyggnadskontoret delar inte trafikkontorets syn att områdets läge är perifert.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

16. GR

ser att programmet följer intentionerna i Strukturbild för Göteborgsregionen genom att förslaget värnar om och utvecklar bostadsnära grönområden och tillgången till större sammanhängande grönområden. Särskilt positivt är att föreslagen omvandling kan leda till att befintliga naturvärden och besöksmål görs mera tillgängliga.
Området är i dag ett verksamhetsområde med ca 350 olika näringsidkare. Programmet saknar en diskussion om vad som händer med de verksamheter som till följd av omvandlingen behöver hitta nya lägen.
GR ser positivt på den prioriteringsordning där gångtrafik ges högst, och biltrafik lägst prioritet. Cykelbanan utefter leden ingår i Göteborgs pendlingscykelnät och kommer vara en viktig del i ett regionalt stomcykelnät.
En första etapp bör, för att undvika bilberoende, vara så stor att det finns underlag för kollaktivtrafik. Kopplingen till Marklandsgatan möjliggör förutsättningar för kollektivtrafik.
Boulevard eller inte boulevard är en nyckelfråga. Programmet angränsar även till Frölunda där programarbete pågår parallellt. Programmet för nordöstra Högsbo belyser inte mer ingående hur området är en del i detta större sammanhang. Det är önskvärt i det fortsatta arbetet att utveckla hur den lokala planeringen är en del i ett större regionalt sammanhang.
Kommentar: Programhandlingen har kompletterats med en utförligare beskrivning av befintlig verksamhet och hur denna är tänkt att förändras.

17. BRG

Business Region Göteborg är generellt positiva till att fler arbetsplatser kan etableras i Göteborg. Om utvecklingen i Nordöstra Högsbo kopplas till hela utvecklingen kring Dag Hammarskjöldsleden kan ett mycket stort antal nya arbetsplatser etableras tillsammans med boende, vilket ger en bra möjlighet för regionens näringsliv att utvecklas.
Om tillgänglighetsaspekter och uttträngningseffekter hanteras på ett acceptabelt sätt är BRG mycket positiva till utvecklingsplanerna för Nordöstra Högsbo.
Många mindre och medelstora företag etablerar sig där tillgängligheten är hög. God kollektivtrafik är viktigt, men är inte tillräckligt. Att prioritera ner biltrafik kommer att minska områdets möjligheter och attraktivitet. Påståendet att om boulevarden inte blir av så riskerar området stagnera saknar stöd i materialet. Hänsyn måste tas till de verksamheter som kan komma att trängas ut från området. Primärt gäller detta Renova, Kahls kaffe och Pågens, men också en del mindre verksamheter.

Kommentar: Se kommentar under 12 Miljönämnden. Varken Pågens, Kahls eller Renova behöver flytta för att nordöstra Högsbo ska kunna omvandlas enligt programmet. Gatustrukturen i området är förbättrad och nedprioriteringen av biltrafik i förhållande

till GC-trafik innebär inte lägre tillgänglighet med bil, men kan eventuellt innebära lägre framkomlighet tidsmässigt.

18. Lantmäterimyndigheten

har inga synpunkter i ärendet.

19. Länsstyrelsen

anser att det är positivt med omvandling till blandstad och med en utveckling av naturområdenas rekreationsvärden i ett helhetsperspektiv. De föreslagna utbyggnadsplanerna väcker dock frågor kring konsekvenser av genomförandet bl a avseende trafikökning på redan hårt trafikerat vägnät, påverkan på trafikflödet, barriäreffekt, luftmiljö och buller. Avsnittet framtida trafikutveckling bör utvecklas och förtydligas så att det går att se hur staden kommit fram till slutsatserna. Tillkommande verksamheter och deras effekter behöver belysas i det fortsatta arbetet. Fortsatt arbete och utredningar behöver göras om arkeologi, luftföroreningar, buller, dagvatten, ekosystemtjänster, geoteknik och vibrationer.

Omvandlingen väntas inte medföra betydande miljöpåverkan och riksintresset naturvård påverkas inte. Totalstabiliteten för hela området bör kartläggas liksom risk för ras/blocknedfall. En utredning behöver redovisa var markföroreningar kan påträffas och en kostnadsuppskattning för sanering bör göras. Avstånd mellan störande verksamheter och bostäder bör utredas.

I kommande planskeden behövs väl motiverade redogörelser för hur påfört dagvatten kommer att påverka möjligheten att MKN för vatten i Välen uppnås i utsatt tid.

En mer förtätad bebyggelse med ökad trafik på leden och smalare gaturum kan innebära att MKN för luft överskrids. Minskade hastigheter kommer inte innebära förbättring om inte samtidigt trafikmängderna minskar. Trafikverkets prognoser säger att mängden personbilstransporter beräknas öka med 35% och mängden lastbilstransporter med 24% fram till 2030, prognosen utgår från beslutade styrmedel och inte från uppsatta mål. Planen behöver förhålla sig till hur en ökad trafikmängd på leden kan komma påverka luftkvaliteten i planområdet.

Området närmast Dag Hammarskjöldsleden bör som kommunen förslår inte bebyggas med bostäder förrän leden omvandlas. Länsstyrelsen anser att skjutbanorna är lämpliga för en bostadsutbyggnad, däremot är upplagsytorna vid Renova inte lämpliga för bostäder i ett tidigt skede av omvandlingen.

Planområdets kulturvärden är väl beskrivna i kulturmiljöunderlaget och hänsyn ska tas till kulturmiljön i det fortsatta arbetet. Av särskild betydelse är siktlinjer för upplevelse av kulturmiljön. Arkeologiska utredningar ska utföras.

Kollektivtrafiken bör förbättras och finnas på plats när utbyggnaden genomföras.

Länsstyrelsen arbetar med en utvidgning av Änggårdsbergens naturreservat och kommunen och länsstyrelsen har en pågående dialog om gränsdragningen vid skjutbanorna.

Inom programområdet har sju arter av fladdermöss påträffats. Det är viktigt med ett grönare Högsbo med gott om träd och vattenmiljöer. Vid placering av byggnader ska fladdermössens flygstråk beaktas och förstärkas med träd i rader eller grupper.

Det är viktigt att utveckla ekosystemtjänsterna utifrån ett miljömålsperspektiv. Ytor bör planläggas för dagvattenanläggningar och föroreningsbelastning på recipient begränsas. Samråd bör ske med Stora Åns Vattenföretag. Skyfallsmodellen ska beaktas vid höjdsättning. Kommunen bör planera för ett mikroklimat som kan hantera varma dagar.

Klimatanpassning i fysisk planering – Vägledning från Länsstyrelserna s. 134 kan användas.

Den sociala konsekvensanalysen är föredömligt genomförd. Omvandling av leden är viktig ur socialt perspektiv för ett bostadsbebyggelsen i området inte ska bli isolerad från resten av staden. Det sociala perspektivet kan med fördel kopplas till ekosystemperspektivet, *Ekosystentjänster i stadsplaneringen* kan vara en vägledning. Under miljömålen behöver redovisningen utvecklas av hur principerna under God bebyggd miljö påverkas.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar: Kommunens översikt över möjliga markföroreningar omfattar hela den bebyggda delen av programområdet samt skjutbanorna. Noggrannare undersökningar görs i detaljplaneskedet. Kostnadsbedömning behövs inte i programskedet då saneringen är markägarens ansvar och inte belastar den kommunala ekonomin. En utredning om miljöstörande verksamheters påverkan på möjlig bostadsbebyggelse inklusive skyddsavstånd är framtagen och kommer biläggas godkännandehandlingen.

Planerad blandstadsbebyggelse inom programområdet beräknas generera mindre biltrafikflöden än befintlig verksamhetsbebyggelse gör i dag, varför trafiken från området inte kommer bidra till den trafikökning på 35% som Trafikverket prognostiserar. Stadsbyggnadskontoret ifrågasätter starkt övergripande, landsomfattande prognoser som underlag för lokal planering. Kommer trafiken öka 35% på alla gator/vägar överallt i landet? Först när man vet ökningen på kringliggande gator kan kommunen förhålla sig till luftmiljö, buller etc. utifrån trafiksiffrorna.
Utvidgningen av Änggårdsbergens naturreservat har varit remitterad till kommunen och positivt beslut är framskrivet för beslut. Länsstyrelsen och kommunen är överens om gränsdragningen. Samråd har genomförts med Stora Åns vattenföretag.
Beskrivning av hur miljömålen uppfylls har utvecklats i programhandlingen.

20. Räddningstjänsten

har inget att erinra mot programmet. Insatstiden till området är normalt under 10 minuter. Brandvattenförsörjning sker med konventionellt system. Vid ändrad markanvändning behöver brandpostsystemet beaktas. Räddningstjänsten har inte kännedom om någon verksamhet som genererar behov av riskutredning p g av kemikaliehantering.

21. SGI

påminner om att vid planläggning där befintlig bebyggelse ingår ska även denna bebyggelse uppfylls de krav som ställs vid nyexploatering. Vid prövning av markens lämplighet för avsett ändamål måste livslängden hos bebyggelsen vara utgångspunkten och därför behöver förväntade effekter av ett förändrat klimat beaktas. SGI ser från geoteknisk säkerhetssynpunkt inget hinder mot framtida detaljplaneläggning men förutsätter noggrann belysning av de geotekniska frågeställningarna. De övergripande säkerhetsfrågorna vad gäller totalstabilitet bör klarläggas för området som helhet, eftersom dessa frågeställningar inte är lämpliga att utreda för mindre delområden. Risk för ytliga ras och blocknedfall ska klarläggas.

Kommentar: Detaljplaneläggning kommer ske för större sammanhängande områden med en första etapp som omfattar hela södra delen av programområdet. De övergripande säkerhetsfrågorna kommer därför enligt kontorets åsikt kunna belysas tillräckligt väl i detaljplaneskedet.

22. Skanova

har inget att erinra. Skanova har kablar i området vars påverkan av exploatering får utredas vid detaljplaneläggning.

23. Stora Åns vattenföretag

ställer sig bakom yttrandet från Kretslopp och vatten.

24. Svenska Kraftnät

har inget att erinra. Svenska kraftnät har inga ledningar i området och önskar inte medverka i fortsatt remissförfarande. Svenska kraftnäts framtida planer för stamnätet finns i *Perspektivplan 2025*.

25. Telia Sonera

har telestation med tillhörande kanalisation på Högsbo 757:50. De önskar bli kallade i ett tidigt skede i projekt där deras anläggningar kan påvekas. Kablage och ledningar ägs av TeliaSonera Skanova Access AV vilka också ska ges tillfälle att yttra sig. Kommunen förutsätts svara för samtliga kostnader som kan uppkomma vid dessa anläggningar med anledning av exploatering.

26. Trafikverket

påpekar att trafikplatserna Järnbrottsmotet och Sisjömotet är väldigt ansträngda och att ett lokalt trafiksystem krävs för att avlasta framför allt Söderleden, samt att kollektivtrafiken är eftersatt och i behov av utveckling både i planområdet och utefter Dag Hammarskjöldsleden. Trafikverket kommer inte att acceptera någon ökning av lokal trafik på det statliga vägnätet och verket ser fram emot en redovisning av hur Göteborgs stads trafikstrategi ska implementeras i kommande detaljplaner i området för att inte ytterligare belasta Dag Hammarskjöldsleden och realisera stadsboulevarden. En eventuell ökning av lokaltrafik måste hanteras genom att staden planerar för och redovisar hur en utbyggnad av det lokala vägnätet kan ske. Det saknas en redovisning av hur tillkommande trafik kan komma belasta statens vägar.
Det är positivt med utveckling mot en tätare stadsmiljö med fler bostäder och bättre underlag för framtidens kollektivtrafik som stärker stråket i Fässbergsdalen och den regionala strukturen i planeringen av stomkollektivtrafiknätet. Det är även positivt utifrån en möjlig sträckning av en ny höghastighetsjärnväg via Mölndals station, vilket stärker kopplingen till västra Göteborg.
Det finns goda möjligheter skapa boende utan behov av bilresor. Kommunen kan möjliggöra kollektivt resande och gena och säkra gång- och cykelvägar till olika målpunkter. Det är viktigt att kollektivtrafiken finns på plats med god turtäthet redan när området befolkas. Det behövs ett helhetsgrepp på kollektivtrafikens utveckling både inom området och på Dag Hammarskjöldsleden. Hur kan ett stråk skapas inom området som ansluter in mot staden med dess målpunkter samtidigt som det fortsätter ut mot Sisjön, Askim, Billdal samt med länkar till målpunkter som Mölndal och Frölunda? Viktigt att även koppla utvecklingen i Sisjön till detta system. För att minska behovet av resor är det viktigt med skolor, service, idrott och handel i området. I fortsatt arbete bör arten och konsekvenser av tillkommande verksamheter beskrivas. Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Kommentar: Området kommer inte generera fler bilrörelser med anledning av den planerade omvandlingen, vilket klargörs dels i en kompletterande trafikutredning och dels vid jämförelse med parkeringsbehov före och efter omvandlingen. Tillkommande trafik balanserar mot den trafik som försvinner varför kontoret anser att en redovisning av framtida belastning på statens vägar inte behövs med anledning av programmet.

27. Vattenfall Eldistribution AB

har inget att erinra då de inte har några ledningar i området.

28. Västtrafik

ställer sig positiva till utbyggnad med blandstad i anslutning till infartsstråket Dag Hammarskjöldsleden. Området är beläget på ett avstånd från centrum och Marklandsgatans hållplats som kan gynna resande med hållbara transporter. Närheten till Marklandsgatan ger goda möjligheter att mata upp lokala linjer till det stora utbud som finns där. Skjutbanorna behöver kopplas väl till Marklandsgatan med GC-förbindelser. I pågående arbete med gemensam målbild för Göteborg, Mölndal och Partille för 2035 föreslås bl a en busslinje med hög hastighet i Dag Hammarskjöldsleden.
Västtrafik ser framemot att fortsatt få medverka i planarbetet för Nordöstra Högsbo.

Övriga kommuner

29. Mölndals stad

Mölndals stad ser positivt på en utveckling med tätare stadsmiljö i området med fler bostäder som ger bättre underlag för kollektivtrafik och stärker stråket i Fässbergsdalen och den regionala stomkollektivtrafiken.
Att kopplingarna till Änggårdsbergen förstärks och de gröna kilarna in i bebyggelsen är positivt för Änggårdsbergens ekologiska betydelse i regionen. Nya skjutbanor i Kallebäck kan ev. påverka Mölndal och dialog mellan städerna i frågan behövs. Det är viktigt att synka med arbetet med genomförandefrågorna i Fässbergsdalen.

Sakägare

Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn har inte skrivits ut för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

30. Platzer

som äger ett stort antal fastigheter inom programområdet ställer sig mycket positiv till en stadsdel med blandat innehåll. Området behöver omvandlas etappvis, dock ej nödvändigtvis med skjutbanorna som startområde. För bebyggelse som i programmet anges som bevaransvärd behöver teknisk bedömning avgöra om de kan integreras eller behöver ge plats för ny bebyggelse. Renovas utveckling behöver detaljstuderas parallellt. Delar av rödmarkerad zon bör ingå i omvandlingsområdet oavsett boulevardens tillkomst. Med god planering och samverkan med Västtrafik kan man undgå att området blir isolerat oavsett omvandling av leden till boulevard eller ej. Platzer har för avsikt att öppna ett stadsutvecklingkontor i området och vill utveckla dialog med boende och övriga intressenter.

Kommentar: Den röda zonen kan givetvis omvandlas men anses inte vara lämpad för bostäder så länge leden finns kvar som motorväg.

31. Stiftelsen Göteborgs Skyttesport

Programmet med bostadsbebyggelse på skjutbanorna innebär stor påverkan på de tre idrottsföreningar som idag har skytteverksamhet i Högsbo: Göteborgs Skyttegille, Göte-

borgs Pistol och Sportskytteklubb samt Kvibergs Skytteförening. Stiftelsen är positiv till programmet och till ett omfattande bostadsbyggande på skjutbanan, förutsatt att det samtidigt skapas nya skjutbanor med centralt läge. Stiftelsen önskar en hög exploateringsgrad på den mark som Stiftelsen Göteborgs Skyttesport äger i Högsbo, för att skapa ekonomiska möjligheter för en ny skytteanläggning.

32. Göteborgs Skyttegille

har inlämnat samma synpunkter som Stiftelsen Göteborgs Skyttesport

33. Kvibergs Skytteförening

har inlämnat samma synpunkter som Stiftelsen Göteborgs Skyttesport

34. A Berg Kaffeimport och Kahls Kaffe AB

Eventuella krav på verksamheten måste i framtida detaljplaner inkluderas i de kostnader som berör detaljplan som tas fram. Kahls använder naturgas för sin verksamhet och bef. naturgasledning får inte tas bort. Kahls Kaffe ger ifrån sig lukter/rök där bostäder inte får vara inom 200 meters avstånd. Om bostäder i framtiden ska etableras inom Renovas område försvåras Kahls Kaffes verksamhet. Skulle så bli fallet ska ersättningsmark erbjudas i dialog med företaget.

35. Kjell Holmqvists dödsbo

önskar planlägga fastigheterna Högsbo 757:128 och 757: 139 för bebyggelse eftersom anledningen – brandavstånd – som tidigare förelegat för naturmark, nu upphört. Bevarande av ädellövskog bör kunna prövas inom detaljplanen. Området används inte i dag för rekreation. Att vägra planläggning innebär oproportionerligt ingripande i fastighetsägarens möjlighet att nyttja den ägda marken.
Kommentar: De omnämnda fastigheterna är i dag planlagda som parkmark. Vid en omvandling till blandad bebyggelse med ett stort bostadsinnehåll kommer rekreationsbehovet öka liksom behovet av gröna kopplingar och stråk. Programmet föreslår därför ingen ändring av gällande plan.

36. L-blanketter Grafiska AB

Svarar genom Lero Byggkonsult AB som representerar fastigheterna Högsbo 34:6 och 34:7 vilka ligger omedelbart söder om befintlig skjutbana. Bolaget tillstyrker målet om blandat innehåll vilket medför att säkerheten och tryggheten för alla fastighetsägare ökar. Företaget vill omvandla sin fastighet till bostäder och har tidigare presenterat ett förslag med huskroppar på 4-6 våningar. Den i dag obebyggda 34:7 innehåller en byggrätt och fastighetsägaren motsätter sig att programförslaget markerat fastigheten som grönområde men tillstyrker en grön gångvägsförbindelse genom fastigheten. Delar av befintliga byggnader står i dag outhyrda och så länge marknaden inte vet hur det blir med befintliga byggnader är det svårt att teckna hyresavtal.

Kommentar: Grönområdet på den obebyggda fastigheten med byggrätt i gällande plan har tagits bort. Fastigheterna ingår i programmets föreslagna markanvändning med blandad bebyggelse och är lämpliga att omvandlas till bostäder när verksamheten på skjutbanorna upphört.

37. Profundo AB

äger fastigheten Högsbo 2:3 på Gruvgatan 5-7 och är generellt positivt inställda till utvecklingsarbetet och vill få fortsatt information om planprocessen antingen med brev till deras lokalkontor eller via mail.

Kommentar: Kommunikation med sakägande fastighetsägare i planprocessen ska enligt Plan- och bygglagen ske till den adress som finns angiven i fastighetsregistret.

38. Pågen

är ett familjeägt bolag som bedrivit bageri och försäljning av bageriprodukter sedan 1878. 1964 uppfördes bageriet i Högsbo som sysselsätter 400 personer. Produktionsvolym 55.000 ton. Betydande investeringar har gjorts de sista tio åren och företaget ska investera 300 miljoner i anläggningen på 1-3 år. Fryslagret på Högsbo 3:10 planeras flyttas till fabriksområdet på Högsbo 5:17. Pågens har även bolaget Specialteknik i Sverige med 40 anställda, de ansvarar för driften dygnet runt.
Pågens anser att det är positivt med utveckling till blandstad, men det är viktigt att driften kan fortgå, bostäder allra närmast anläggningen anser Pågen vara olämpligt.

Kommentar: Sedan programsamrådet har Pågen i samverkan med Platzer inlämnat förslag till omvandling av Platzers fastighetsbestånd samtidigt som Pågens verksamhet koncentreras, byggs ut och moderniseras. Projektet har erhållit positivt planbesked och lagts till BoStad 2021 (Jubileumssatsningen).

39. Xtera

äger de fastigheter som Pågen bedriver verksamhet på. Byggnaderna är helt anpassade till Pågens verksamhet, har fortlöpande byggts om och till för verksamheten och betydande investeringar har gjorts de senaste 10-15 åren (250 miljoner kronor). Beslut finns att investera 250-300 miljoner under kommande treårsperiod. Verksamheten är trafikintensiv med trafik även nattetid. Kravet på verksamheten kan bli betydande vid exploatering till blandstad. Känsliga zoner för verksamhetens utveckling är öster om Olof Asklunds gata och västerut mor Dag Hammarskjöldsleden.
Xtera ser generellt positivt på en utveckling av nordöstra Högsbo industriområde men motsätter sig bostadsbebyggelse i närområdet till fastigheten Högsbo 5:17 eftersom en sådan bebyggelse erfarenhetsmässigt innebär krav på omfattande investeringar i såväl byggnader som verksamheter för att tillgodose ökade miljökrav.
Xtera är intresserat av att i samverkan med Göteborgs kommun och närliggande fastighetsägare utreda förutsättningarna för en fortsatt långsiktig verksamhet i anläggningen på Högsbo 5:17. Avsikten är koncentrera verksamheten till 5:17 och Xtera är intresserat av att på sikt utveckla blandad stadsbebyggelse på 3:10.

Kommentar: Se kommentar under 37. Pågen

Övriga

40. Cykelfrämjandet Göteborg

Nordöstra Högsbo har idag ett stort värde för cyklister framförallt genom pendlingscykelvägen längs med Dag Hammarsköldsleden som kopplar samman centrala staden med södra Göteborg och genom entrén till Änggårdsbergen. En djupare analys krävs av den framtida gång- och cykelvägstrukturen i området och hur väl den fungerar med angränsande områden, analysen bör även se över lämpliga platser för cykelparkeringar. Genomförandet av utbyggnaderna bör tänkas igenom med hänsyn till att dagens framkomlighet för cyklister inte någon gång ska försämras och användare förloras. Fältspatsgatan bör få en cykelväg.
Det är bra att programmet uppmanar till bebyggelse på båda sidor om viktiga vägar i området liksom att uppgradera stigen i norr till parkväg för att koppla bättre till Marklandsgatan. Flödet genom detta avskilda område kommer därmed öka.

Kommentar: Programförslaget visar den föreslagna cykelvägstrukturen (röda) som även innehåller en förbättrad koppling över leden med GC-banor på Marconimotet. Lämpliga platser för cykelparkeringar är, utöver vid bostaden, även vid målpunkter såsom handel och friluftsliv. Dessa punkter lokaliseras i samband med detaljplanering då man vet vilka verksamheter som planeras.

41. Stugägare vid Tulebergsstigen

frågar om föreslagen omvandling av Tulebergsstigen till elupplyst gångbana kommer påverka stugorna i nämnvärd grad och undrar om det finns planer att bygga i stugområdet. Det är viktigt att dessa stugor får vara kvar som de är i dag.

Kommentar: Programförslaget omfattar inte stugorna på Tulebergsstigen utan bara en uppgradering av stigen till parkväg för en bättre koppling mellan blivande bebyggelse på skjutbanorna och Marklandsgatans hållplats samt Änggården.

42. Boende på Fjällgatan

anser att det är störande med skjutbanorna, förutom en rejäl negativ miljöpåverkan från bly i marken så hörs skotten långt in i Änggårdsbergen, Botaniska och Slottsskogen.

Ändringar

Som inriktning för det fortsatta planarbetet föreslår stadsbyggnadskontoret följande riktlinjer:

- Trafiken och kollektivtrafiken planeras så att ökade biltrafikrörelser inte uppstår vid omvandling till blandstad.
- Bostadsmiljön planers så att störningar från befintliga och tillkommande verksamheter kan accepteras.

Programhandlingarna har därutöver kompletterats vad gäller beskrivning av påverkan på miljömålen, avfallshanteringen och utveckling av befintliga verksamheter.

Peter Wallentin
Planchef

Inger Bergström
Planarkitekt

LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsavdelningen
Samhällsplanerare
010-2244783
Johanna.Severinsson
@lansstyrelsen.se

Stadsbyggnadskontoret
Göteborgs stad
sbk@sbk.goteborg.se

Förslag till program för utveckling av nordöstra Högsbo inom stadsdelen Högsbo och Änggården i Göteborg stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade november 2015för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Det är positivt att Göteborgs stad tar initiativ till att ta fram övergripande förutsättningar, värden och strategier för hur nordöstra Högsbo industriområde kan utvecklas till blandstad och kopplas till angränsande målpunkter. Det är vidare positivt att kommunen vill utveckla naturområdenas rekreationsvärden och tar ett helhetsperspektiv i den frågan.

De föreslagna utbyggnadsplanerna väcker dock viktiga frågor på grund av de direkta och indirekta konsekvenserna som ett genomförande enligt föreslaget kan innebära. Bland annat trafikökning i ett redan hårt trafikerad vägnätet och dess konsekvenser. Påverkan på trafikflödet, barriäreffekten, ökade luftföroreningar samt trafikbullerstörning som kan ha negativa effekter. Fortsatt arbete och utredningar behöver göras bl.a. inom områdena arkeologi, luftkvalitét, buller, dagvattenhantering, ekosystemtjänster, geoteknik och vibrationer.

Särskilda synpunkter som gäller för flera delar av programområdet och berör prövningsgrunder i enlighet med vad som anges i 11 kap 10 § PBL (2010:900)

Riksintresse- Naturvård

Änggårdsbergens naturreservat går till viss del in i programområdet. Även riksintresse för friluftsliv och naturvård ingår delvis i programområdet. Länsstyreslen anser att riksintresset inte kommer att påverkas negativt med den föreslagna utvecklingen. Det är positivt ur riksintressesynpunkt frilutsliv, att kommunen vill utveckla naturområdenas rekreationsvärden och ta ett helhetsperspektiv i den frågan.

Riksintresse-Trafikanläggningar:

Söderleden och Västerleden (E6.20) är riksintressen för kommunikation med stor betydelse för såväl nationell som internationell trafik och en viktig länk till riksintresset Göteborgs hamn. Staden ska i sin planering ta hänsyn till riksintressena. Avsnitten ”Framtida trafikalstring, Kontorets kommentar”

(sid. 26) behöver utvecklas och förtydligas samt göras mer transparent så att det går att följa hur staden kommer fram till sina slutsatser. Det är svårt att utifrån handlingarna bedöma hur mycket tillkommande verksamheter och vilken typ av verksamheter det blir inom programområdet. Detta och vilka effekter dessa medför behöver beskrivas i det fortsatta arbetet. En koppling till trafikalstringen för andra pågående detaljplaner i närområdet behöver också göras. Se Trafikverkets yttrande, daterat 2015-12-22.

Hälsa och säkerhet

Markens geotekniska förutsättningar

Länsstyrelsen och Statens geotekniska institut (SGI) delar kommunens uppfattning att i det fortsatta detaljplanearbetet behövs det utredas mer i detalj hur de geotekniska förutsättningarna ser ut avseende jordläggning, släntstabilitet samt bergstabilitet. SGI påminner också om att befintlig bebyggelse också omfattas av kraven och att förväntade effekter av ett förändrat klimat ska beaktas. Risk för ytliga ras/blocknedfall ska klarläggas och redovisas. Då det kan bli aktuellt med flera detaljplaner inom programområdet behöver kommunen klargöra totalstabiliteten för området som helhet, eftersom dessa frågeställningar inte är lämpliga att utreda för mindre delområden. Se SGI:s yttrande, daterat 2016-01-12.

Markföroreningar

Kommunen behöver i ett tidigt skede, gärna i programskedet, översiktligt utreda var markföroreningar kan komma att påträffas i området. Även en kostnadsuppskattning för sanering bör göras. Sanering av markföroreningar blir troligtvis nödvändigt vid de gamla skjutbanorna.

Risker

Vilka avstånd som är möjliga mellan bostäder och befintliga miljöfarliga och störande verksamheter behöver studeras inför framtagning av detaljplaner och behöver vara styrande för var bostäder kan placeras om verksamheterna ska vara kvar.

MKN enligt 2 kap. 10§ PBL

Vatten

Havsområdet Välen, som kommer vara recipient för dagvattnet från programområdet, är en vattenförekomst med miljökvalitetsnormer (MKN) för ytvatten. I nuvarande underlag kommenteras inte miljökvalitetsnormer för vatten. I kommande planskeden behöver det redogöras för hur påfört dagvatten från berörda områden kommer att påverka möjligheten att MKN för vatten i Välen uppnås i utsatt tid. Bedömningen behöver vara motiverad och väl underbyggd.

Luft

Kommunen behöver redan i detta skede, utreda vilka åtgärder som behöver vidtas för att få ner halterna av luftföroreningar. Här kommer inte minskade hastigheter att innebära någon förbättring om inte samtidigt trafikmängderna minskar avsevärt. En tätare bebyggelse närmast leden kan också medföra att luftsituationen försämras då luftomsättningen kring gaturummet försämras. Detta kan också bli följden utmed huvudvägnätet inom området där redan idag föroreningshalterna tangerar MKN. En mer förtätad bebyggelse kan innebära en försämrad luftsituation så att MKN överskrids, vilket leder till att bostäder inte kan tillåtas.

Trafikverkets prognoser i förslag till regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2014-2025 säger att mängden personbilstransporter i Stor-Göteborg beräknas öka med 35 % mellan 2010-2030. Prognosen visar också att mängden lastbilstransporter i länet beräknas öka med 24 % under samma tidsperiod. Enligt Trafikverket utgår prognosen från beslutade styrmedel och inte ifrån uppsatta mål. Det finns en risk att trafikmängderna kan komma att öka på leden i framtiden. Planen behöver förhålla sig till hur en ökad trafikmängd på leden kan komma att påverka luftkvaliteten i planområdet.

Buller

Det är lämpligt att, som kommunen föreslår, undanta området närmast Dag Hammarskjöldsleden från bebyggelse av bostäder tills leden omvandlats. Det måste utredas närmare vad en omvandling av leden skulle innebära när det gäller bullernivåer, så att man ser vilka förutsättningar det kan finnas för att lägga bostäder närmare leden. Enbart lägre hastighet kommer troligen inte att räcka för att få acceptabla bullernivåer utan det krävs troligen även en betydlig trafikminskning. Om leden inte omvandlas till stadsboulevard, med klart minskade bullernivåer och förbättrad luftkvalitet, anser Länsstyrelsen inte att det är lämpligt med bostäder närmast leden. Det är inte tillräckligt att i detta läge enbart arbeta med att skapa tysta sidor etc. utan området bör då användas till sådant som det är mer lämpat för, t ex verksamheter eller kontor.

Länsstyrelsen anser att området där skjutbanorna har legat kan var lämpliga som första bebyggelseområde för bostäder ur bullersynpunkt. Däremot är det tveksamt om upplagsytorna vid Renovas anläggning i söder är lämpligt för bostäder i ett tidigt skede av programområdets omvandling. Bullerpåverkan från genomfartstrafiken på leden mellan Sisjömottet och Marconimotet är stor. Dessutom ligger området isolerat från service och annan bostadsbebyggelse och risken för att man bygger in bilberoende i området finns.

Synpunkter enligt annan lagstiftning: Kulturmiljölagen (KML)

Planområdet innehåller höga kulturvärden och hänsyn ska tas till kulturmiljön vid fortsatt planarbete av området. Kulturvärdena beskrivs väl i

Kulturmiljöunderlaget. Av särskild betydelse är siktlinjer för att värna värdefulla upplevelsevärden.

Utifrån fornlämningsbild och topografi ställer Länsstyrelsen krav på att arkeologiska utredningar ska utföras.

Råd enligt 2 kap. PBL

Trafiksituationen

Det är viktigt att kollektivtrafiken planeras i tidigt skede och blir en viktig del i utvecklingen av staden. För att kunna minska bilanvändandet behöver kollektivtrafik finnas på plats med hög turtäthet redan när området befolkas. Se Trafikverkets yttrande, daterat 2015-12-22.

Natur

Länsstyrelsen arbetar för närvarande med en utvidgning av Änggårdensbergens naturreservat, ett område som ingår i programområdet. Kommunen och Länsstyrelsen har en pågående dialog om området som idag utgörs av skjutbana och den mer exakta gränsdragningen.

Inom programområdet har totalt sju arter av fladdermöss påträffats vilket är ett förväntat resultat inom ett mångformigt område som ligger nära ett större naturområde. Det finns goda förutsättningar att i de kommande detaljplanerana att utveckla programområdets kvalitéer så att ett flertal artgrupper, däribland fladdermöss fortsatt kommer trivas i området. För det fortsatta arbetet är det viktigt att hålla fast vid en vision om ett grönare Högsbo med gott om träd och vattenmiljöer. Vid placering av hus ska eventuella flygstråk för fladdermöss beaktas eller förstärkas. Förstärkning kan t ex göras genom planering av träd i rader eller grupper på lämpliga platser.

I den kommande detaljplaneringen är det viktigt att kommunen lyfter och utvecklar ekosystemtjänsterna inom programområdet utifrån ett miljömålsperspektiv. Vilka ekossystemtjänster saknar området idag? Vilka bedöms behöva utvecklas och hur ska detta ske? Högsbo område kan fungera bra som ett studieexempel för tätortsutveckling i fråga om utveckling av ekosystemtjänster.

Dagvattenhantering

I de kommande detaljplanerna i området så bör det avsättas ytor och bestämmelser i plankartorna för dagvattenanläggningar. Dagvattenhanteringen inom programområdet bör vidare begränsa föroreningsbelastning på recipient samt flödestoppar så långt som det är möjligt. Det är bra att kommunen ska bevara grönområden i området i så stor utsträckning som möjligt, med tanke på dagvattenhanteringen.

En skyfallsmodellering är gjord över området som visar på ytavrinning och lågpunkter, instängda områden. Denna kommer att ligga till grund för den

kommande planeringen för att minska konsekvenserna av dagens och framtida skyfall. En viktig del anges, i dagvattenutredningen, vara att identifiera och ge plats för vattenstråk vid kraftig nederbörd. En utmaning i kommande detaljplanearbete uppges vara hur man ska hantera volymer från större nederbörd och begränsa negativa effekter i form av översvämningar längs Dag Hammarsköldsleden. Länsstyrelsen anser att hanteringen är bra. Skyfallsmodelleringen med de identifierade vattenstråken bör vara ett ingångsvärde för höjdsättning av området och planering av infrastruktur etc.

Om det inte redan gjorts, så bör samråd ske med företrädare för Stora Åns dagvatten-företag (de som sköter om ån enligt den förrättning som beskrivs på sidan 6 i dagvattenutredningen). Samrådet behövs för att dagvatten-företaget ska kunna ge synpunkter på den tillförsel av dagvatten till Stora Ån som kommer att ske i och med att de kommande planerna genomförs.

Klimatanpassning
Länsstyrelsen påpekar att kommunen bör planera för ett mikroklimat som kan hantera varma dagar. Klimatförändringarna kommer bl.a. att innebära att de högsta dygnstemperaturerna på sommaren ökar. Värmeböljor kommer också att bli vanligare. I planeringen av området måste risken för de boende under värmeböljor vara en ingående parameter när mikroklimaten inom området utreds. Utformningen av gårdar, placeringen av huskroppar och gröna ytor (träd, buskar och gräs) spelar stor roll för att skapa en svalkande utemiljö. I *Klimatanpassning i fysisk planering – Vägledning från länsstyrelserna* finns från s. 134 några utgångspunkter för åtgärder som kan vidtas. Förutsättningarna för området bör dock vara goda med tanke på närheten till Änggårdsbergen samt kommunens ambition av öppen dagvattenhantering.

Social robusthet, tillgänglighet och användbarhet
Kommunen har föredömligt genomfört en socialkonsekvensanalys för program området. Länsstyrelsen instämmer att en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till en stadsboulevard är viktig ur ett socialt perspektiv för att bostadsbebyggelse i programområdet inte ska bli isolerade från resten av staden. Det är här bra att programarbetet ansluter till arbetet med Dag Hammarskölds boulevad geografiskt och tidsmässigt.

Med fördel kan kommunen koppla ihop det sociala perspektivet med ekosys temperspektivet. För inspiration se gärna c/o citys vägledning *Ekosystemtjänster i stadsplaneringen.*

Koppling till miljömålen
Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken, enligt dess 2 kap 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken.

Kommunen redogör för hur en omvandling till blandstad innebär att lokala miljömål kommer att uppnås. Det hade varit av intresse att se en mer utvecklad redovisning av hur principerna under God bebyggd miljö påverkas.

Övrigt

I programhandlingen står det att kommunen arbetar med att samlokalisera stadens skjutbanor till en ny bana i Kallebäck. Det står också att en dispensansökan har lämnats in för byggnation av skjutbana inom Änggårdsbergens naturreservat. Länsstyrelsen har beslutat i ett dispensärende avseende en skjutbana i Kallebäck men den berör Delsjöområdets naturreservat. Länsstyrelsen avslog denna ansökan och någon ny ansökan har Länsstyrelsen inte tagit emot.

Behovsbedömning

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

Beredning

Inför Länsstyrelsens bedömning i ärendet har berörda statliga sektorsföreträdare beretts tillfälle att lämna synpunkter vid Länsstyrelsens beredningsmöte för samhällsbyggnadsärenden den 16 december 2015. Ärendet har handlagts av Johanna Severinsson och granskats av Nirmala Blom Adapa. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

Johanna Severinsson *Nirmala Blom Adapa*

Bilaga för kännedom:
Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat
Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat

Kopia utan bilaga till:
SGI, Karin Bergdahl
Trafikverket, Stefan Ekström

Länsstyrelsen/
Enhet för skydd och säkerhet, Patrik Jansson
Kulturmiljöenheten, Andreas Morner Åhman
Naturvårdsenheten, Teresia Holmberg
Miljöavdelning, Lotta Sahlin Skoog
Vattenavdelningen, Josefin Jonson