



Samrådsredogörelse

Utfärdat: 2020-05-27
Diarienummer: 0233/19
Aktbeteckning: 2-5578

Sandra Trzil/Miranda Boëthius
Telefon: 031-368 15 51
E-post: sandra.trzil@sbk.goteborg.se

Detaljplan för spårväg i Engelbrektsgatan mellan Södra Vägen och Skånegatan inom stadsdelarna Heden och Lorensberg i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 24 september 2019 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 2 december 2020 – 19 januari 2021.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret.

Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Sammanlagt 44 yttranden har kommit in under samrådsperioden. Inkomna yttranden berör i huvudsak frågor kring inomhusbuller, parkering samt dagvatten- och skyfallshantering inom och utanför planområdet.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § plan- och bygglagen (PBL, SFS 2010:900) och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas under förutsättning att synpunkterna avseende buller, kulturmiljö, luftkvalitet, dagvatten och skyfall bemöts på ett tillfredställande sätt. Länsstyrelsen meddelar även i sitt yttrande att man delar kommunens bedömning om att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön.

Inkomna synpunkter från berörda, sakägare och närboende i området handlar bland annat om oro för negativ påverkan i och med en förändrad trafiksituation. Yttrandena rör frågor kring risken för buller och spårvagnsljud, risken för vibration, samt hur 1800-talsbebyggelsen i området kan skyddas. Yttrandena rör även frågan kring boendeparkering under och efter byggtid.

Inför granskning har några kompletterande utredningar gjorts. En uppdatering av trafikbullerutredningen och en kompletterande bullerutredning avseende inomhusvärden är gjorda. Utredningen avseende inomhusvärden visar att flertalet fönster behöver åtgärdas för att godkända inomhusnivåer på 30 dBA ekvivalent

ljudnivå ska uppfyllas. Detta vid sidan av justering och tätning av fönsterkarmar och i förekommande fall byte till bullerreducerande ventilationsdon. Som den mest rimliga och kostnadseffektiva lösning bedöms tilläggsruta på insidan alternativt byte av glas i befintlig karm utifrån möjligheten på befintlig karm och fönster. Om en befintlig karm inte skulle klara dessa lösningar kan ett karmbyte behöva ske under förutsättning att karmen byts ut till en ur kulturmiljö acceptabel lösning.

Ett förtydligande av dagvatten- och skyfallshantering har efterfrågats, och en revidering och komplettering av dagvatten- och skyfallsutredningen är därför gjord. I denna visas genom beräkningar att det går att uppnå tillräcklig rening och fördröjning av dagvattnet genom planerade växtbäddar (skelettjordar) längs norra sidan av Engelbrektskatan.

Vidare konstateras avseende skyfall att den södra lågpunkten närmast Södra Vägen blir oförändrad med planförslaget och innebär att riktlinjer för framkomlighet enligt tematiskt tillägg till översiktsplan för översvämningrisker (TTÖP) om vattendjup på max 20 cm inte uppnås. Ett avsteg från TTÖP avseende framkomlighet föreslås, då de studerade skyfallsåtgärderna inte bedöms vara samhällsekonomiskt motiverade samt då planförslaget inte försämrar/påverkar översvämningrisken inom eller utanför planområdet.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre justeringar och förtydliganden i planbeskrivningen.

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

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden tillstyrker planförslaget och ställer sig bakom ett genomförande av projektet.

Totalt uppgår projektbudgeten för förslaget till 210 miljoner kronor i 2019 års prisnivå. Därutöver föreslås en riskreserv om 50 miljoner kronor. Projektet har beviljats statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal med maximalt ca 89 miljoner kronor för projektets spårvägsutbyggnad. Västra Götalandsregionen och trafiknämnden föreslås finansiera resterande del av spårvägsutbyggnaden med vardera 56 miljoner kronor. Trafiknämnden finansierar cykelbanan om 10 miljoner kronor. Finansiering av projektet beskrivs i sin helhet i fastighetsnämndens fullständiga yttrande.

Fastighetsnämnden får minskade intäkter på grund av att antalet parkeringsplatser som arrenderas ut till Göteborgs Stads Parkering AB blir färre. Drift- och underhållskostnader kopplade till spårbanan finansieras genom banavgiften av Västra Götalandsregionen. Trafiknämnden har redan i dag kostnader för drift och

underhåll av Engelbrektskatan. Till följd av den nya gång- och cykelvägen och mer komplicerade signalkorsningar kommer trafiknämnden belastas med ökade drift- och underhållskostnader. Park- och naturnämnden kan få kostnader för skötsel och underhåll av träden längs med Engelbrektskatan.

Projektet ger förutsättningar för att nå stadens långsiktiga mål om ökat hållbart resande, inte minst på längre sikt. Planförslaget samt andra planerade ombyggnationer innebär att framkomligheten och tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik förbättras på bekostnad av bilisternas framkomlighet.

Vidare skriver fastighetsnämnden att planförslaget får en positiv påverkan på flera sociala aspekter och barnperspektivet, då mer tydliga och trygga stråk och kopplingar skapas i området och mot omgivningen.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

2. Förskolnämnden/förvaltningen

Förskolnämnden tillstyrker förslag till detaljplan, med hänsyn tagen till nämndens synpunkter.

Förskoleförvaltningen påpekar att ökad spårvagnstrafik riskerar att innebära ökade bullernivåer i området. Det är i det sammanhanget viktigt att bevaka inte bara förskolornas gårdar utan också de ytor som används som komplementyta för att kompensera små egna gårdar. I detta fall Burgårdsparken. Det är också viktigt att säkerställa att förskolornas barn kan ta sig till sina förskolor på ett trafiksäkert sätt och att grupper från förskolan kan röra sig i närområdet på ett säkert sätt.

Det är viktigt att säkerställa att inte det som sparas in på i exploateringskedan istället förskjuts till driftskostnader.

Vidare påpekas vikten av att värna ljudmiljön i Burgårdsparken och lekplatsen på Heden. Detaljplanen skulle därför behöva utreda hur eventuell ökad belastning av spårvagnar och de ljud som uppstår när spårvagnar svänger in på Engelbrektskatan påverkar parkområdet och kanske också peka på och möjliggöra för eventuella bulleråtgärder.

En positiv effekt av planförslaget är att dra spårväg och ny cykelväg längs med Engelbrektskatan vilket underlättar resandet för såväl barn som för vuxna. Men det är viktigt att barnens plats och trygghet säkras. Många barn passerar den tänkta spårvägen och cykelvägen på sin väg till förskolan eller tillsammans med sin grupp på förskolan. Det är viktigt att se över hur passagen utformas så att det blir god sikt för barnen som ska passera men också så att barnen syns för övriga trafikanter.

I arbetet med detaljplanen har det genomförts en barnkonsekvensanalys. Det är viktigt att resultatet av den beaktas i det fortsatta arbetet.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

Riktlinjerna för bullernivåer i Göteborgs Stads parker är att större delen av parkytan ska understiga 50 dB. Detta överskrids även idag på en större del av Exercisparken på Heden. Den dimensionerande trafikällan är vägtrafik. Enligt stadens lekplatspolicy kan växtlighet eller plank användas för att skärma av lekplatsers olika delar från varandra för att skapa lugnare ljudmiljöer och utestänga buller från näraliggande trafik. Utformning i enlighet med planförslaget är ett steg i rätt riktning med en sammanhängande trädrad längs med gatan och även ett kompletterande grönt stråk längs med parkeringen.

Avseende bullerpåverkan se vidare svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

3. Göteborgs Stads Parkering AB

Ställer sig mycket positiva till att bygga upp redundans för spårvägen. Det kommer att stödja kollektivtrafiken i Göteborg och ligger i linje med Trafikstrategin.

Parkeringsbolagets bedömning ur en ekonomisk dimension är att det finns risk att ett minskat antal bilplatser i anslutning till handelsområdet Kungsportsavenyn påverkar handeln i området negativt. Att minska antalet parkeringsplatser kommer även att påverka tillgängligheten till evenemangsområdet, vilket kan vara till nackdel för evenemangsverksamheten i Göteborg.

Gällande bedömning ur ekologisk dimension skriver parkeringsbolaget att det finns en risk att detaljplanen leder till ökade trafikmängder för söktrafik för parkering i kringliggande områden.

Tillgänglighet försämras

Bolaget konstaterar dock att eftersom det inte kommer att gå någon permanent kollektivtrafik på den aktuella sträckan och det inte heller i dagsläget är planerat någon ny kollektivtrafikhållplats kommer Engelbrektslänken inte innebära ökad tillgänglighet för de resenärer som ska till området. Det innebär att Engelbrektslänken i sig inte ökar möjligheten för de som bor, arbetar eller besöker området att åka kollektivt. Istället finns det, enligt bolagets bedömning, risk för att tillgängligheten till området försämras.

Parkeringsplatser försvinner

Detaljplaneförslaget innebär en kraftig, permanent minskning av antalet parkeringsplatser i området, dels genom att antalet parkeringsplatser på Heden Sten Sturegatan minskar från 216 till ca 70, dels genom att även 30 - 40 boendeparkeringar på gatumark tas i anspråk. Totalt innebär det att ca 65 % av parkeringsplatserna i detaljplaneområdet kommer att försvinna.

Enligt Parkeringsbolagets mätningar från 2018 nyttjades parkeringen även vardagsveckor i mycket stor utsträckning och var i princip fullbelagd från lunch fram till och med kvällen vardagar samt helger. 78 % av de som parkerade dagtid gjorde det så kort tid att de synes ha besök för centrumverksamhet som mål med sin resa. Parkeringen bedöms därför av bolaget även vara viktig för såväl evenemangsområdet som för handel och annan centrumverksamhet i närheten.

Göteborgs Stads parkeringspolicy

Parkeringsbolag skriver vidare att Inriktningen i Göteborgs Stads parkeringspolicy är att innerstaden bör bibehålla ungefär samma antal bilplatser som det fanns 2009, då policyn antogs. Av policyn framgår vidare att parkeringar kan omfördelas för att kunna ge plats åt kollektivtrafik. Det innebär att det finns goda skäl att på den aktuella platsen prioritera kollektivtrafiken. Enligt stadens anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad 2018 skall parkering för handel finnas som mest 300 meter från aktuellt handelsområde. Det finns idag inte parkeringsytor inom angivet avstånd som fullt ut kan ersätta det behov av parkeringsplatser i området som kvarstår efter att de aktuella parkeringsplatserna tas i anspråk.

Ingen ersättningsparkering

Enligt detaljplaneförslaget har inte behov av permanent ersättningsparkering beaktats.

Parkeringsbolaget anser att det är en nackdel att det inte finns en sammanhållen parkeringsstrategi för stadens centrala delar och som en enskild detaljplan kan förhålla sig till. En sådan strategi skulle behöva ange hur parkeringsbehovet för boende, verksamma och besökare i centrala staden långsiktigt bedöms utvecklas, hur det ska mötas och vad som är lämpligaste lokaliseringar för parkering och volymer.

Bolaget ser en risk i att en förtätning av stadens centrala delar som tar dagens parkeringsytor i anspråk och som hanteras detaljplan för detaljplan inte får det systemperspektiv på parkering som är nödvändigt för bästa lokaliseringar av parkering för fortsatt god tillgänglighet, hållbart resande, effektivt samnyttjande och med fokus på god stadsmiljö.

Parkeringsanläggning på Heden Sten Sturegatan

Parkeringsbolaget kommer att bygga en tillfällig parkeringsanläggning på Heden Sten Sturegatan. Denna anläggning kommer att kunna möta en del av det behov av ersättningsplatser som tillfälligt uppkommer när Engelbrektslänken byggs men behöver också hantera det behov som samtidigt uppkommer vid byggnation av Cirkustomten/ Lorensberg samt byggnation av nytt P-hus Gösta Rahm. Totalt försvinner 669 bilplatser i området under byggtiden för dessa detaljplaner.

Parkeringsbolaget anser att det bör finnas en beredskap för att kunna hantera parkeringsbehovet under byggtid om sådant behov uppstår. Parkeringsbolaget har lämnat förslag på möjlig markparkering som lösning.

Vidare har parkeringsbolaget synpunkter gällande detaljplaneförslagets utformning av parkeringen och trafikföringen i området.

- Parkeringsbolagets uppfattning är att konsekvenserna av föreslagen lösning, som hindrar trafik österut från parkeringen, bör prövas och bör belysas i fortsatt arbete och föreslår även att trafikkontoret undersöker om annan reglering kan anordnas som förhindrar passager när spårvagnar kommer att trafikera området, till exempel signalreglering.
- Parkeringsbolaget konstaterar att det för in/utfarten på parkeringen föreslås en lokalisering där det bedöms komma att uppstå kö på Engelbrektsgatan väster ut. Bolagets bedömning är att denna utformning innebär en risk för att ett konfliktområde uppstår mellan trafikanter samt minskar framkomligheten för trafiken på Engelbrektsgatan.

- Bolagets förslag är därför att en flytt av utfarten öster ut på Engelbrektskatan prövas i fortsatt detaljplanearbete. Enligt bolagets uppfattning skulle det vara önskvärt att in/utfart placeras i höjd med Wadmanskatan samt Hedåskatan.

Bolaget bedömer att de kan bidra med kunskap inför fortsatt arbete med detaljplanen och vill därför gärna framhålla att de står till förfogande.

Kommentar:

Detaljplanens genomförande innebär att antalet parkeringsplatser i direkt anknjning till Engelbrektskatan minskar i antal. Detta innebär en försämring i tillgänglighet för bilister. Men samtidigt bidrar planförslaget till en förbättrad kollektivtrafik i staden och att det sammantaget blir mer attraktivt för fotgängare och cyklister. Att prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafik framför biltrafik ingår i stadens strategiska mål.

Begränsningen att korsa spårvägsspåren har viss påverkan på tillgängligheten till de parkeringsplatser som ligger just norr om Engelbrektskatan. Begränsningen att korsa spårvagnsspåren med fordonstrafik är motiverat ur kapacitetssynpunkt för spårvägen men även ur trafiksäkerhetsaspekter. För bilister som ska från parkeringen ut mot öster och E20 så finns möjligheten att ta befintlig utfart mot Sten Sturekatan som kommer att finnas kvar. Detta innebär att valmöjligheter finns för bilister som ska till och från parkeringen.

Detta är den lösning som presenteras i detta skede men detaljplanen omöjliggör inte att en annan lösning skulle kunna vidtas i senare skede längre fram om behov skulle uppstå.

In- och utfart från parkeringen direkt norr om Engelbrektskatan regleras inte heller i detaljplanen, exakt placering och utformning kan komma att justeras under projekteringen.

Staden bedömer det som orimligt att ta fram detaljerade Vissim-analyser för var söktrafik uppstår för denna anläggning.

Gällande beredskap för parkering under byggtid så har staden en process igång med att söka tillfälligt bygglov för en markparkering på Heden för att vid behov kunna avlasta under byggtid. Exakt fördelning och reglering av de tillfälliga parkeringarna kommer att bestämmas senare under processen.

4. Kretslopp och Vatten

Kretslopp och vatten anser att en avstämning med deras avfallshandläggare behöver ske i fortsatt arbete med trafikförslaget för den här detaljplanen. Bland annat så är detaljutformningen av angöringsytorna längs Engelbrektskatskans södra sida avgörande för att avfallshanteringen ska fungera för befintliga byggnader.

Planen medför omfattande ledningsflyttar och kostnaderna för dessa förväntas bli mycket stora. Detta bekostas av påkallande part.

Kretslopp och vatten ser behov av en del ändringar av planhandlingar gällande planbeskrivning gällande angöringsytor, avsaknaden av kostnaden för återvinningsstation, texten gällande ledningar mm.

Avfall

Det anses mycket positivt att den befintliga återvinningsstationen fått en ny placering i detaljplanen.

Enligt illustrationen så kan det komma att planteras träd i anslutning till återvinningsstationen. Vid val av träd ska det tas hänsyn till att det inte kan hänga ut grenar över återvinningsstationen då det kommer hindra tömning av behållarna på återvinningsstationen.

I god tid (helst 6 månader) innan återvinningsstationen behöver flyttas ska information om det lämnas till Kretslopp och vattens avfallshandläggare. Detta för att Förpacknings- och tidningsinsamlingen, som är ansvariga för återvinningsstationen, kan förbereda flytten genom att bland annat söka bygglov för den nya platsen.

Kretslopp och vatten ställer sig positiva till den lösning för angöring av större fordon längs Engelbrekts gatans södra sida som beskrivs i gestaltningsprogrammet på sid 16. Förutom att angöringsplatserna behöver ha rätt bredd för att fungera för större fordon så är även deras skyltning viktig. Det är avgörande att den befintliga lastzonen vid kvarteret mellan Södra Vägen och Wadmansgatan får vara kvar (där illustrationen visar 3 parkeringsplatser). Det är även bra att möjliggöra en eventuell framtida lastzon på kvarteret mellan Hedåsgatan och Sten Sturegatan.

Allmänna VA- ledningar

Om markarbeten planeras närmare än 10 m från VA - anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet enligt rutin "Kretslopp och vattens anvisningar för markarbeten" på Göteborg stads hemsida.

Flera omläggningar av Kretslopp och vattens ledningar behöver utföras för att kunna möjliggöra planen. Under GFS-arbetet har den totala sträckan ledningar som behöver läggas om uppskattats till ca 760 m. Kretslopp och vatten vill medverka på projekteringsmöten för allmänna ledningsomläggningar.

Projektering ska göras enligt B20 (Byggnadsbeskrivning för VA-arbeten) och Kretslopp och vattens Anvisningar för markarbete.

Dagvattenhantering/Skyfallshantering

Kretslopp och vatten påpekar att det i dagvattenutredningen daterad 2020-11-19 beskrivs att planen beräknas medföra ökade halter av föroreningar i dagvattnet. Eftersom recipienten är klassad med MKN för vatten är det viktigt att planen inte hindrar recipienten att uppnå god status. Detta kan exempelvis göras med hjälp av skelettjordar eller sedimentationsmagasin.

Val av reningsanläggning för dagvatten har ännu inte fattats, i dagvattenutredningen föreslås främst växtbäddar för träd, men om dessa visar sig vara svåra att lösa topografiskt så är även användning av underjordiska magasin ett alternativ.

Gällande skyfallshantering är Engelbrektskatan en prioriterad väg för Räddningstjänsten. Enligt TTÖP innebär detta att stående vattensamlingar vid skyfall med en återkomsttid på 100 år inte får överskrida 0,2 m för att undvika att räddningstjänstens framkomlighet förhindras. Åtgärder har föreslagits i skyfallsutredningen för att förbättra skyfallssituationen i planområdet. Det är mycket viktigt att höjdsättningen av planens ytor görs med skyfallshanteringen i området i åtanke.

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på minst 4 m mellan trädets rothals och ytterkantledning ska hållas. Avsteg från grundregeln kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från Kretslopp och vatten. Krav på skyddsåtgärder kan komma att ställas.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

Planbeskrivningen kompletteras och förtydligas där så behövs enligt förslag.

Avseende dagvatten- och skyfallshantering se svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

5. Kulturnämnden/förvaltningen

Kulturförvaltningen konstaterar att det till ärendet hör en kulturmiljöutredning utförd av WSP 2020. Den klargör viktiga egenskaper i området och resonerar kring hur man kan stärka och utveckla befintliga kulturvärden och stadsbildsmässiga positiva egenskaper. Det ska bidra till att läka samman dagens stadsrum som redan är relativt splittrat, och som riskerar att bli ännu otydligare med ett tillägg av en ny spårväg.

Kulturmiljöutredningen har varit ett viktigt underlag för detaljplanens utformning.

Kulturnämnden tycker att planhandlingen tydligt redovisar de negativa konsekvenser som oundvikligen uppstår då några äldre träd måste tas ner i och med att vägen breddas och fler trafikslag får ta plats. Samtidigt är det nya gaturummet genomtänkt och väl gestaltat.

Det historiska stadsrummet har successivt försvagats sedan 1960-talet och är i dagsläget påverkat av mindre välanpassade trafik- och parkeringslösningar samt förluster av äldre träd. Den nya lösningen ger bredare trottoarer med bättre förutsättningar för stadsliv längs stenhusens fasader. Stråk och siktlinjer har också förstärkts. På motstående sida av gatan ges växtligheten ett bättre utgångsläge för att bli den gröna växtzon i Hedens kant som ursprungligen var tänkt.

Kulturförvaltningen ser planförslaget som positivt för kulturmiljön och stadsmiljön i stort.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

6. Lokalnämnden/förvaltningen

Lokalförvaltningen har inga synpunkter på rubricerade detaljplaneförslag.

Dock vill lokalnämnden genom lokalförvaltningen framhålla behovet av att säker angöring, hämta/lämna och leveranser samt återvinning till närliggande förskolor och skolor säkerställs både under ombyggnationen och efter färdigställandet.

Samt att säkerhet, ljudmiljö, vibrationer och luftkvalitet för förskolebarnen och skolbarnen även säkerställs under ombyggnadstiden.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

7. Miljö- och klimatnämnden/Miljöförvaltningen

Miljö- och klimatnämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Ljudmiljö

Miljöförvaltningen återkommer med formella synpunkter när utvärderingen av lämpliga bullerreducerande åtgärder har färdigställts i granskningsskedet. Planen behöver säkerställa att ekonomiskt rimliga och tekniskt möjliga bullerreducerande åtgärder vidtas för att så långt möjligt innehålla propositionens (Prop. 1996/97:53) riktvärden vid befintliga bostäder.

Naturmiljö

Den genomförda naturvärdesinventeringen har inventerat fyra särskilt skyddsvärda träd inom planområdet. Av dessa är ett träd en grov tysklönn (> 1 m brösthöjdsdiameter) utanför hotell Liseberg Heden medan de övriga är en oxel, en avenbok och en hästkastanj, samtliga med en hel del håligheter i stam och grenar. Det behöver tydliggöras att aktuellt planförslag innebär en nedtagning av dessa träd samt att samråd krävs med länsstyrelsen enligt 12 kap 6§ Miljöbalken.

Miljöförvaltningen avser att fortsätta delta i arbetet med kompensationsåtgärder och återkommer med formella synpunkter på bedömning och förslag när dessa presenteras i granskningsskedet.

Kommentar:

Avseende bullerreducerande åtgärder se svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

Planförslaget innebär inte nedtagning av fyra särskilt skyddsvärda träd, då dessa finns utanför planområdet. Planbeskrivningen kompletteras för tydlighets skull med att fyra särskilt skyddsvärda träd finns utanför planområdet, men i närheten av ytor som byggs om eller inom yta som troligtvis kommer att ingå i etableringsområdet. I kommande projektering och planering av genomförandet kommer särskild vikt att läggas vid att skydda värdefulla träd från eventuell påverkan under byggnation.

Övriga synpunkter noteras.

8. Park- och naturnämnden/förvaltningen

Park och naturnämnden är positiv till planförslagets syfte om att stärka kollektivtrafiken och förbättra kopplingen för gående och cyklister längs med Engelbrektsgatan. När det gäller påverkan på biotopskyddade träd vill förvaltningen dock understryka att påverkan på de skyddade träden i första hand ska undvikas. Förvaltningen önskar därför se en redovisning av alternativ till den breddning av gatan som nu är föreslagen. Detta för att undvika att parkytan framför Hotell Heden krymper ytterligare och att områdets ekologiska och kulturhistoriska viktiga allé bevaras och utvecklas i enlighet med Göteborgs trädpolicy *Stadens träd – policy för park- och gatuträd i Göteborg*.

Park och naturnämnden skriver vidare att som konsekvens av planförslaget behöver även parkeringsytan längs Engelbrektsgatan byggas om. I enlighet med planförslagets illustrationsplan och tillhörande gestaltningsprogram föreslås en omkring 4 meter bred planteringszon mellan parkeringen och stråket för gående och cyklister. Detta förslag ligger utanför planförslagets detaljplanegräns, men ytan kan tillfalla park- och naturnämnden vid ett genomförande.

Göteborgs Stad arbetar med kompensationsåtgärder för ekosystemtjänster i plan- och exploateringsprojekt (ej att förväxla med kompensationsåtgärder som krävs för de biotopskyddade alléträden). Kompensationsåtgärder innebär att funktioner och värden som går förlorade vid exploatering kompenseras.

Förvaltningen ser mycket positivt på att mer grönska återskapas längs Hedens södra sida, och har under arbetet med detaljplanen nominerat in denna åtgärd som lämplig kompensationsåtgärd för de ekosystemtjänster som går förlorade när stora grova träd tas ned och parkmark tas i anspråk för gata. De ekonomiska konsekvenserna bör därför beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet.

Gällande den dagvatten- och skyfallsutredning som tagits fram under arbetet med detaljplanen pekar ut Exercisparken som yta för skyfall vilket skulle kräva att delar av parkanläggningen byggs om. De ekonomiska konsekvenserna en sådan ombyggnation skulle föra med sig bör beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet.

I detta skede bedömer förvaltningen att det är svårt att göra en beräkning av de ekonomiska konsekvenserna för park- och naturnämnden, då en rad frågor kvarstår att utreda avseende påverkan på träd och parkmiljöer.

Sammantaget innebär planförslaget en omprioritering i gaturummet som ger förutsättningar för att nå stadens långsiktiga mål om ökat hållbart resande. Planförslaget innebär att framkomligheten och tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik förbättras och prioriteras.

Bedömning ur sociala dimension anser park- och naturnämnden att planförslaget får en positiv påverkan på flera aspekter och barnperspektivet, då mer tydliga stråk och kopplingar förslås tillskapas i området och mot omgivningen.

Viktigaste synpunkterna på planförslaget utifrån park- och naturensnämndens styrdokument:

- Utred alternativa förslag för att värna den befintliga allén och parkytan framför Hotell Heden
- Bevara och utveckla stadens träd och trädmiljöer

- Planlägg den föreslagna planteringen längs med parkeringsplatsen för att säkerställa denna vid ett genomförande
- Säkerställ en god koppling mellan Exercisparken och Lorensbergsparken som del i grönstråket mellan Trädgårdsföreningen och Renströmsparken

Synpunkter på planförslaget utifrån aspekten genomförbarhet/byggbarhet:

- Förvaltningen är positiv till att planen tar höjd för att skydda de stora lindarna längs Sten Sturegatan genom egenskapsbestämmelsen n1 - Träd får inte fällas och ska vid markarbeten skyddas. Riskträd får ersättas. Förvaltningen önskar dock se fördjupade undersökningar (rotkartering och kontroll av ledningar i marken) för att säkerställa att träden klarar ett genomförande av detaljplanen. Förslaget är nu utformat så att cykelbanan viker av mellan lindarna för att träden ska kunna bevaras. Genomförbarheten av detta förslag behöver undersökas ytterligare inför granskning för att visa på att förslaget är genomförbart.
- Förvaltningen bedömer att en fördjupning behöver göras av den dagvatten- och skyfallsutredning som tagits fram i samband med detaljplanearbetet. Om åtgärder för att hantera skyfall föreslås inom Exercisparken måste denna fråga vara utredd innan granskning av detaljplanen, så att förvaltningen kan göra en samlad konsekvensbedömning av planförslaget.
- Förvaltningen önskar vara delaktig i vidare utformning av planförslagets offentliga rum och uppmuntrar till samordning av de ytor som planläggs som allmän plats. Detta är viktigt både för att skapa trygga, jämställda och tillgängliga utemiljöer, såväl som för att hitta hållbara lösningar för effektiv skötsel.

Kommentar:

Syftet med planförslaget och projektet är att skapa en robusthet i spårvägsnätet och årlånga perioder med omledningstrafik förväntas. Trafikkontoret understryker vikten av att spåret ligger inom eget område där enbart spårvagnstrafik ska förekomma. Skulle bil och spårvagnstrafik använda samma yta skulle framkomligheten och trafiksäkerheten för spårvagnar inte kunna säkerställas. Att hänvisa cyklister till spårområdet bedömer trafikkontoret som olämpligt då det är en trafiksäkerhetsrisk. Den trafikanalys som tagits fram i planarbetet visar på att kapaciteten påverkas även när de olika trafikslagen separeras. Om spårtrafik skulle samsas med övrig trafik så skulle detta med stor sannolikhet påverka kapaciteten i större utsträckning.

Den sektion som föreslås krävs för att möjliggöra de funktioner och kvaliteter som föreslås i detaljplanen, bland annat den breda trottoaren och GC-vägen.

Vidare har Länsstyrelsen 2021-02-01 gett dispens från biotopskyddsbestämmelserna för att på fastigheterna Heden 705:1, Heden 705:7, Heden 705:22 och Heden 705:24 i Göteborgs kommun ta bort 27 träd i en lindallé samt utföra arbeten i närheten av ytterligare 4 lindar, i enlighet med planförslaget. Beslutet gäller endast under förutsättning att detaljplanen antas och vinner laga kraft samt är förenad med villkor. I sitt beslut understryker Länsstyrelsen att genomförandet av en detaljplan för spårväg får anses utgöra ett allmänt intresse. Vid en avvägning mellan det allmänna intresset av att bevara de

27 träden i allén och det allmänna intresset av att kunna genomföra detaljplanen för ett mer robust och flexibelt kollektivtrafiknät, finner Länsstyrelsen i det enskilda fallet att intresset av att genomföra detaljplanen väger tyngre. I detta ställningstagande har vägts in att träden är av förhållandevis ringa ålder och att de saknar högre naturvärden.

Planområdet omfattar de ytor som är nödvändiga för att säkerställa de för planens syfte. De berörda förvaltningarna har deltagit i arbetet och en samsyn finns kring att förvalta och genomföra planens höga ambitioner och helhetsgrepp om upprustning av stadsrummet uttryckta i planhandlingarna. Däri ingår även en upprustning av parkeringsytan utanför planområdet som påverkas av de föreslagna förändringarna. I genomförandeskedet kan även ytterligare ansatser göras för att förbättra och förtydliga kopplingar i den komplexa korsningen med Södra Vägen.

Avseende de väl uppvuxna lindarna i Sten Sturegatans allé som skyddas genom egenskapsbestämmelsen n1 kommer fördjupade utredningar och nödvändiga undersökningar att göras i samband med genomförandeskedet. Inför granskning har trädens vitalitet studerats översiktligt och vidare studier av påverkan av föreslagen trafiklösning gjorts. Bedömningen är att träden är av mycket god vitalitet och har goda förutsättningar att klara bygg- och driftskedet med vissa anpassningar i trafiklösningen eftersom de står mycket nära de nuvarande körytorna. Det som genom anpassad trafiklösning och eventuella skyddsåtgärder behöver åstadkommas är att undvika att träden blir påkörda. I fortsatt arbetet är det viktigt att bevaka att de valda lösningarna motsvarar den ambitionen som finns om en stadsmässig, tydlig och överblickbar gatuutformning.

En revidering och komplettering av dagvatten- och skyfallsutredningen har gjorts, se vidare svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

Övriga synpunkter noteras.

9. Räddningstjänsten Storgöteborg

Vid startmötet framförde Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG) att flera av byggnaderna i anslutning till Engelbrektskatan troligen är tänkta att utrymmas med hjälp av räddningstjänstens stegbilar. RSG föreslog att en inventering av byggnaderna borde genomföras följt av en analys kring huruvida spårvägen kommer påverka möjligheten att ställa upp stegbilar på Engelbrektskatan.

Frågan hanterades istället genom att trafikkontoret tog kontakt med RSG och presenterade en utformning där uppställning av stegbil är möjlig utmed hela Engelbrektskatan.

RSG anser att planbeskrivningen borde innehålla information om att Engelbrektskatan även fortsättningsvis är tänkt att kunna nyttjas för uppställning av stegbil vid assisterad utrymning.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras enligt RSG synpunkter om att Engelbrektskatan även fortsättningsvis är tänkt att kunna nyttjas för uppställning av stegbil vid assisterad utrymning.

10. Socialnämnden Centrum (Stadsdelsnämnd centrum)

Socialnämnd Centrum tillstyrker Detaljplan för spårväg i Engelbrektsgatan mellan Södra Vägen och Skånegatan inom stadsdelarna Heden och Lorensberg.

Förvaltningen anser att det är positivt att förslaget syftar till att åstadkomma lägre hastigheter för biltrafiken och öka tryggheten för gående och cyklister. Att förbättra möjligheterna att korsa gatan, särskilt när gatans trafiksektion breddas i och med planförslaget, blir särskilt angeläget för att minska upplevelsen av gatan som en barriär. För att realisera de åtgärder som har identifierats i sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen (SKA/BKA) behöver dessa konkretiseras och ansvar tydliggöras och fördelas mellan berörda parter. Cykelbana längs hela Engelbrektsgatans sträckning behöver säkras för ett bra sammanhängande stråk.

Socialnämnden konstaterar vidare att Engelbrektsgatan idag orsakar stor bullerpåverkan på omgivande miljöer och byggnader. Bullertillskott från ny spårvägstrafik beräknas bli relativt litet men inom ramen för vidare utredning behöver behovet av bullerskyddsåtgärder identifieras. Med tanke på de negativa effekter höga bullernivåer har för människors hälsa bör åtgärder för att förbättra ljudmiljön i området genomföras. Förvaltningen anser att det finns ett behov av fortsatt utredning av den samlade bullersituationen.

Förvaltningen ser positivt på arbetet utifrån SKA/BKA och anser att det har resulterat i en välformulerad nulägesbeskrivning och inventering. Detta skapar bra förutsättningar för att arbeta vidare med konsekvenser och slutsatser.

Förvaltningen ser positivt på att cykelbana tillkommer i del av Engelbrektsgatan då det saknas i dagsläget. Det blir även viktigt att cykelbanan tydligt separeras från gångstråk för att undvika konflikter mellan olika trafikslag och öka tryggheten i gaturummet.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

Avseende bullerpåverkan se svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

11. Stadsledningskontoret

Anser att den aktuella planen inte påverkar behovet av ytterligare lokaler för kommunal service gällande förskola och skola, dock påverkas den tillfälliga förskolan på Engelbrektsgatan 34 E av ökade bullernivåer vilket skulle kunna leda till ett begränsat nyttjande av förskolegården och som följd av detta att färre barn kan vistas på förskolan eller att bulleråtgärder måste utföras. En tidigareläggning av avvecklingen av denna förskola riskerar att skapa ett underskott på förskoleplatser i centrum.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

12. Trafiknämnden/kontoret

Trafikkontoret har medverkat i planarbetet och ställer sig positiva till fortsatt planering av rubricerat ärende. Förvaltningen har gjort bedömningar som bör beaktas och studeras till granskning vad gäller plankartans flexibilitet, spårområdet, bilparkering, träd, dagvatten, skyfall och buller. Trafikkontoret bedömer att detaljplanen är genomförbar och trafik- och utformningsförslag ska uppdateras med utgångspunkt i planförslaget.

Trafikkontoret bedömer vidare att planförslaget bidrar till ökad hållbar mobilitet och en god stadsmiljö längs Engelbrektsgatan. Förslaget är förenligt med målen i trafikstrategin för områdena resor och stadsrum.

Gällande plankartan anser inte trafikkontoret att det är nödvändigt eller lämpligt att reglera plankartan i den utsträckning som föreslås. Plankartan mister flexibilitet och detaljplanen ska hålla över tid. En särskild risk med att reglera spårvägens läge är att utrymme för nödvändiga justeringar kan komma att saknas. I projekteringen kan det innebära brist på planjuridiskt utrymme för att uppnå lagstadgade krav i banstandard och säkerhetsordningen. Även under byggskede kan oförutsedda omständigheter förekomma som kräver mindre justeringar av spårvägen. Vidare kan det leda till att detaljplanen behöver ändras eller göras om för att Transportstyrelsen ska kunna bevilja tillstånd för spårinnehav och i slutändan trafikering av Engelbrektslänken.

Trafikkontoret anser inte att spårtyp eller beläggning ska regleras i planhandlingarna. Jämför tidigare synpunkt om flexibilitet. Utifrån kulturmiljösynpunkt bedöms det inte vara lämpligt med gräs, grus eller stenmjöl i spårområdet i denna stadsmiljö medan det ur trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt inte är lämpligt med ett spårområde som är inbjudande att köra på för andra trafikslag än spårvagn.

Trafikkontoret skriver vidare att de två träden i korsningen med Sten Sturegatan står i princip i linje med körbanekanten och de riskerar dels att bli påkörda då svepytor från större fordon kan överlappa med trädstammen, dels att skymma sikten mot cykelbanan för svängande fordon. Om träden står kvar blir även framkomligheten något sämre för cyklister genom korsningen. Trafikkontoret ska i kommande projektering pröva möjligheten att behålla träden, men bedömer chansen som liten. Byggnation i direkt anslutning riskerar även att påverka trädens rötter negativt.

Hållplatsens placering prövas i planarbetet. Trafikkontoret anser att för att anlägga en hållplats måste det antingen göras avsteg från plankartan och ny ansökan om dispens från biotopskydd eller standardavsteg på plattform och säkerhetsavstånd mellan bilkörfält och trädrad.

Trafikkontoret bedömer att planförslaget ger goda förutsättningar att återskapa den ursprungliga trädallén norr om gatan och är positiva till de ökade stadskvaliteter som planförslaget innebär.

Gällande skyfallsfrågan i detaljplanen anser trafikkontoret att åtgärder för att förbättra skyfallssituationen som föreslås utanför planområdet inte ska ingå som en del i ombyggnation av gatan, varken ekonomiskt eller innehållsmässigt. Trafikkontoret anser att skyfallsfrågan bör hanteras på strategisk nivå där utgångspunkten bör vara att staden planerar vilka åtgärder som behövs och var dessa behöver placeras utifrån helheten och inte utifrån varje enskild detaljplan.

Kommentar:

Plankartans detaljeringsnivå bedöms nödvändig för att uppnå planens syfte och hantera konsekvenserna av spårutbyggnad i en känslig kulturmiljö. Plankartans bestämmelser stöds vidare av vägledningen och rekommendationerna i planbeskrivningen.

Spårvägens läge regleras inte i plankartan men är fastställt i trafik/utformningsförslaget. Dock medger detta att mindre justeringar och avsteg från förslaget är möjliga.

Markbeläggning regleras inte i plankartan, men i vägledningen i planbeskrivningen samt i gestaltningsprogrammet anges vilka material som är lämpliga med hänsyn till stadsmiljön/kulturmiljön.

Träden är viktiga ur flera aspekter vilket styrks av de olika utredningarna och konsekvensbedömningar som har tagits fram i planarbetet.

Avseende de väl uppvuxna lindarna i Sten Sturegatans allé som skyddas genom egenskapsbestämmelsen n1 kommer fördjupade utredningar och nödvändiga undersökningar att göras i samband med genomförandeskedet. Inför granskning har trädens vitalitet studerats översiktligt och vidare studier av påverkan av föreslagen trafiklösning gjorts. Bedömningen är att träden är av mycket god vitalitet och har goda förutsättningar att klara bygg- och driftskedet med vissa anpassningar i trafiklösningen eftersom de står mycket nära de nuvarande körytorna. Det som genom anpassad trafiklösning och eventuella skyddsåtgärder behöver åstadkommas är att undvika att träden blir påkörda. I fortsatt arbetet är det viktigt att bevaka att de valda lösningarna motsvarar den ambitionen som finns om en stadsmässig, tydlig och överblickbar gatuutformning.

Övriga synpunkter noteras.

13. Idrotts och föreningsnämnden

Idrotts- och föreningsnämnden ställer sig till positiva till planen och ser att DP innebär ökad säkerhet och trygghet samt miljömässiga förbättringar för Hedenområdet.

I övrigt har Idrotts- och föreningsnämnden inga synpunkter på rubricerat ärende.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

14. Grundskolförvaltningen

Grundskoleförvaltningen ser positivt på utökning av gång- och cykelstråk samt spårvägsnät då dessa är bra sätt att tryggt, miljövänligt och ekonomiskt ta sig till och från sin skola. I planområdets omedelbara närhet finns en 6–9 skola. I närliggande områden finns grundskolor med elever i årskursspannet F–9. Säkra skolvägar genom planområdet är därav viktigt och särskilt där barn behöver korsa spårväg och/eller bilväg. Säkra gång- och cykelstråk till och från idrottsområdet

runt Valhallavägen är också viktigt då skolbarn färdas dit under skoldagen såväl som till Burgårdsparken. För såväl boende som verksamheter i området och även människor som reser förbi är bullerfrågan viktig att lösa i detaljplanearbetet.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

15. Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen ställer sig positiva till förslaget utifrån att de synpunkter som tidigare lyfts fram av förvaltningen kring trygghet och säkerhet för eleverna tas om hand genom att planförslaget skapar tydliga och trygga passager där hastigheten begränsas.

Vidare vill de göra medskick kring en framtida förändring kring hållplatslägena och vikten att de utformas på ett säkert och tryggt sätt då flera trafikslag möts och hastigheterna ofta är höga för bilister och cyklister samtidigt som elever rör sig till och från hållplatser för kollektivtrafik.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

16. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att förslaget är väl genomarbetat med höga ambitioner för att förbättra stadsrummet. Till granskningen behöver förslaget utvecklas och förtydligas gällande bullerskyddsåtgärder och hänsyn till den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen.

Länsstyrelsen anser också att förtydliganden behövs avseende miljökvalitetsnormer för luft och vatten samt hantering av översvämningsrisker. Avslutningsvis bedömer Länsstyrelsen att de åtgärder som avses vidtas i grundvattnet medför tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa/säkerhet eller risk för olyckor, översvämning eller erosion, riksintresse och miljökvalitetsnormer för vatten och luft måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen påtalar att gällande riksintresse för kulturmiljövården behöver kommunen redovisa ytterligare hur bullerreducerande åtgärder ska genomföras. Kommunen behöver även redovisa eventuella infästningar i fasaderna för spårvägens anläggande på de flertalet byggnader utmed Engelbrektsgatan som är särskilt kulturhistoriskt värdefulla enligt 8 kap 13 § PBL. I underlaget redovisas befintliga byggnaders särskilda värden och deras tålighet/känslighet inför

förändringar. Det är viktigt att dessa värden beaktas i den fortsatta planeringen samt att kommunen beskriver vilka varsamhetskrav som ska ställas för spårvägens anläggande och hur efterlevnaden av dessa säkerställs i processen.

Gällande MKN för luft instämmer Länsstyrelsen i miljöförvaltningens bedömning att detaljplanen kan genomföras trots att det finns en risk att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids längs aktuell sträckning. Länsstyrelsen anser inte heller att en fördjupad luftutredning behövs.

Länsstyrelsen anser att planbeskrivningens luftavsnitt behöver utvecklas och förtydligas avseende människors exponering längs Engelbrektsgatan och om eventuella skyddsåtgärder har övervägts för att förbättra luften vid den nya GC-banan och vid läget för en eventuell hållplats.

Länsstyrelsen bedömer att MKN för vatten i befintliga dagvatten- och skyfallsutredning (Kretslopp och Vatten, 2020-11-19) behöver kompletteras utifrån frågor gällande rening, reningseffekterna, fördröjning och analys av skelettjord.

Länsstyrelsen påpekar vidare att recipienten för dagvatten från planområdet är Fattighusån, som är en vattenförekomst med fastställda miljökvalitetsnormer för vatten. Fattighusån har redan problem med övergödning och kan även ha betydande påverkan från dagvatten.

Länsstyrelsen påpekar att buller till följd av genomförandet av planen vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur normalt inte ska överskrida de riktvärden som angavs i infrastrukturpropositionen 1996/97:53, vilket ni också har angett. Det finns en trafikbullerutredning som visar att bostäder och verksamheter längs Engelbrektsgatan redan idag utsätts för höga bullernivåer från vägtrafik. Utbyggnad av ny spårväg innebär en ökad bullerbelastning, trots att bullertillskottet från ny spårvägstrafik beräknas bli litet.

Mjukmaterial och skärmning längs spåren anses inte kunna användas med tanke på områdets kulturmiljövärden. För att säkerställa bra ljudnivå inomhus finns en handlingsplan för det fortsatta planarbetet och inför genomförandet. Handlingsplanen omfattar kommunikation med berörda fastighetsägare, inventering av befintliga bostadsfasader, fönster och ventiler, förslag på åtgärder och en rimlighetsavvägning. Länsstyrelsen anser att innan planen antas ska det vara tydligt vilka åtgärder som ska ske var, hur de ska utföras för att ta hänsyn till befintliga kulturmiljövärden och vilka inomhusnivåer det medför för berörda lägenheter.

Länsstyrelsen skriver vidare att kommunen behöver redogöra för hur bullerskyddsåtgärderna ska utföras med hänsyn till kulturmiljövärdena och hur man avser att säkerställa genomförandet av dessa.

I dagvatten- och skyfallsutredningen framgår att befintligt ledningssystem är underdimensionerat. Ett nytt dagvattennät med större kapacitet ska anläggas inom planen. En lämplig placering av ett underjordiskt magasin är under en befintlig parkering strax utanför planområdet. Vidare finns det inom planområdet två lågpunkter där vatten samlas vid skyfall.

Länsstyrelsen konstaterar att skyfallssituationen är problematisk inom planområdet i dagsläget och vid ett genomförande av planen beräknas den fortsatt vara det. I strukturplanen för Göteborgs Stad föreslås ett skyfallsstråk för att leda

vatten i området till Heden men detaljplanens höjdsättning medger inte detta i nuvarande utförande av plankartan. Av handlingarna framgår det att frågan kommer att studeras vidare. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att de åtgärder som föreslås inom detaljplaneområdet säkerställs i så stor utsträckning som möjligt. Avseende de åtgärder för att hantera dagvatten och skyfall som krävs utanför planområdet behövs en beskrivning av hur dessa ska säkerställas och vem som ansvarar för genomförandet.

Råd enligt PBL, synpunkter enligt annan lagstiftning mm

Länsstyrelsen har inget att anmärka på den provtagning av grundvatten som utförts i syfte att utreda om grundvattenmagasinen (övre och undre) i området är förorenade av klorerade lösningsmedel. Halten av klorerade alifater var lägre än detektionsgräns i samtliga prov. Risken att schaktvatten kommer att vara kontaminerat med klorerade alifater bedöms därför som låg. Det är dock oklart på vilket djup som filtren i grundvattenrören är installerade. Vid provtagning av klorerade alifater bör filtren vara installerade i botten av rören då klorerade alifater är tyngre än vatten och sjunker ner till en tät yta.

Länsstyrelsen anser därför att projektet bör ha vaksamhet och beredskap att hantera schaktvatten kontaminerat av klorerade alifater om det ändå skulle förekomma.

Länsstyrelsen vill här påpeka att avsänkning av grundvattennivån generellt sett kan leda till att föroreningar i grundvattnet mobiliseras. Det är viktigt att eventuella risker för mobilisering av föroreningar beaktas och studeras. Provtagning av mark och asfaltslager har inte utförts i området och konsulten rekommenderar att detta görs i detaljprojekteringen då schaktmassor finns i området samt asfalt som kan innehålla stenkolstjära. Förekomst av föroreningar i fyllnadsmassor och asfalt måste utredas för att säkerställa korrekt hantering av massorna men Länsstyrelsen anser inte att detta skulle vara något hinder mot detaljplanen och utredningarna kan utföras i detaljprojekteringen. Innan sådan provtagning sker bör provtagningsplan samrådats med tillsynsmyndigheten.

Länsstyrelsen tycker att Gestaltningsprogrammet är en ambitiös vägledning för att stärka kulturhistoriska och stadsbildsmässiga kvalitéer. Ett av syftena med planen är också att säkerställa stadsbyggnadskvaliteter och kulturmiljövärden.

Länsstyrelsen ser att kommunen säkerställer en breddning av gatan och gatans gröna inramning med en enkelsidig allé. Länsstyrelsen ser dock att viktiga utformningsdetaljer inte säkerställs vilket ni bör se över för att syftet med planen ska kunna uppnås.

Länsstyrelsen skriver vidare om att särskild hänsyn måste tas till sättningsfrågor vid utbyggnad av området. Vidare måste en rad geotekniska frågeställningar som grundläggning, stabilitet för schakter, geoteknisk kontroll och omgivningspåverkan ägnas särskild uppmärksamhet vid detaljprojektering och utbyggnad.

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen har gjort en riskbedömning med målsättningen att spårvägen ska vara lika säker eller säkrare än övriga delar av spårvägsanläggningen.

Länsstyrelsen noterar att ett antal åtgärder krävs för att säkerställa rätt nivå på säkerheten men ingen av åtgärderna vare sig kan eller ska säkerställas i detaljplanen varför vi inte kommer att bevaka frågan i nästa skede.

Göteborgs översiktsplan anger bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor. Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen har stöd i gällande översiktsplan.

Gällande synpunkter enligt annan lagstiftning beträffande biotopskyddsdispens konstaterades att ansökan för de alléer som påverkas av att gatan behöver breddas har inkommit.

Åtgärder som innebär bortledning eller tillförsel av grundvatten utgör vattenverksamhet som regleras i 11 kap miljöbalken. Sådana åtgärder är tillståndspliktiga om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena (11 kap 12 § MB). Detta gäller även temporära grundvattensänkningar. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att grundvattenmagasinen inte dräneras. I ovan nämnda underlag framgår att det finns risker vid de arbeten i grundvatten som kommer att krävas för detaljplanens genomförande.

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning vilket meddelades under undersökningssamråd 2020-04-24. Således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar:

Gällande bullerpåverkan på omgivande miljöer och byggnader har konsekvenser av planförslaget utretts vidare. Trafikbullerutredningen har inför granskning uppdaterats utifrån kompletterande beräkningar för att säkerställa rätt indata i det fortsatta arbetet. I första hand handlar det om beräkningen avseende hårdgjord yta istället för gräs på spårbanan, som visar att det inte sker någon markant skillnad av den ekvivalenta ljudnivån vid enbart förändring av förutsättningarna på spårväg, då det dimensionerade trafikslaget är vägtrafik.

För att säkerställa bra ljudnivå inomhus finns en handlingsplan för det fortsatta planarbetet och inför genomförandet som beskrivs här. En bullerutredning för inomhusvärden, daterad 2021-04-28, har tagits fram för fastigheterna i anslutning till planområdet. I den utreds och sammanställs berörda fastigheters fasaddämpning genom tillgänglig information av exempelvis fastighetsägare, bygglov, okulär besiktning. Vidare sammanställs den genomförda kontrollmätningen av ljudnivåer utomhus och inomhus vid osäkerheter eller vid brist på underlag. Det noterades att flertalet fönster är av äldre modell och att endast en av de berörda fastigheterna nyligen bytt fönster. I utredningen beaktas och sammanställs även möjliga åtgärder vid källan.

Många av de inventerade bostäderna påvisar höga inomhusnivåer i flera fall över 35 dBA ekvivalent ljudnivå. Det trafikslag som dimensionerar erforderlig ljudisolering hos berörda fasader är vägtrafik.

Utredningen visar att flertalet fönster behöver åtgärdas för att godkända inomhusnivåer på 30 dBA ekvivalent ljudnivå ska uppfyllas. Detta vid sidan av justering och tätning av fönsterkarmar och i förekommande fall byte till bullerreducerande ventilationsdon. Som den mest rimliga och kostnadseffektiva lösning bedöms tilläggsruta på insidan alternativt byte av glas i befintlig karm utifrån möjligheten på befintlig karm och fönster. Om en befintlig karm inte skulle

klara dessa lösningar kan ett karmbyte behöva ske under förutsättning att karmen byts ut till en ur kulturmiljö acceptabel lösning.

Då föreslagna lösningar sammantaget innebär liten eller ingen påverkan på den yttre fasaden, innebär det ett skonsamt tillvägagångssätt även för de fastigheter i anslutning till planområdet som har höga kulturmiljövärden och skyddas genom 8 kap 13 § Plan- och bygglagen. Samtliga ändringar av byggnaderna måste utföras varsamt enligt plan och bygglagen och hänsyn måste tas till byggnadernas karaktär och arkitektoniska kvaliteter, vilket beskrivs i planbeskrivningen. Praxis inom trafikkontoret vid denna typ av projekt i känsliga kulturmiljöer är att stadsbyggnadskontoret och/eller kulturförvaltningen kontaktas för att säkerställa rätt kompetens och tillvägagångssätt så att ingen skada uppstår på de kulturhistoriskt värdefulla fastigheterna.

På grund av restriktioner med anledningen av pandemin och för att undvika att besöka lägenheter senareläggs en del inventeringar för att bedöma exakt vilken fastighet som kräver vilken åtgärd, men projektet har budgeterats för att utföra åtgärder enligt ovan.

Vidare har en avstämning med miljöförvaltningen skett kring hittills utförda arbeten och föreslagna åtgärder. Som en del av fortsatt arbete med handlingsplanen återstår det att i samband och efter granskning av detaljplanen informera alla som berörs av detaljplanen, särskilt de berörda fastighetsägarna. Så småningom kommer val av rimlig åtgärd att diskuteras i varje enskilt fall mellan fastighetsägare och trafikkontoret och avtal tecknas. Detta bedöms kunna göras när planen vunnit laga kraft.

Parallellt med bullerskyddsåtgärder avser projektet verka för att den skyltade hastigheten på gatan anpassas till den som uppmätts vid hastighetskontroller nämligen 40 km/h. Det skulle innebära något lägre bullernivåer för de boende. En annan åtgärd som kommer att prövas under byggtiden är dubbelriktning av Berzeliigatan.



Bilderna visar exempel på infästning för kontaktledningar för spårväg på Södra Hamngatan.

Även när det gäller infästningar för kontaktledningar och linsspänd belysning är praxis inom trafikkontoret vid denna typ av projekt i känsliga kulturmiljöer att stadsbyggnadskontoret och/eller kulturförvaltningen kontaktas för att säkerställa rätt kompetens och tillvägagångssätt så att ingen skada uppstår på de kulturhistoriskt värdefulla fastigheterna.

Avseende luftkvalitet kvarstår bedömningen att planförslaget på sikt bidrar till bättre luftmiljö i centrala Göteborg genom att förbättra för kollektivtrafik, gång och cykel. I driftskedet är det även möjligt att tillämpa de olika åtgärdsförlagen som finns i Göteborgsregionens Åtgärdsprogram för kvävedioxid. Vidare har trafikkontoret med anledning av bullerpåverkan från vägtrafiken som är den dimensionerande källan tittat på effekter av att reglera hastighetssänkning längs med gatan.

Idag saknas cykelbana längs med Engelbrektskatan, så cyklisterna samsas med bilar och tung trafik i körbanan. Den planerade cykelbanan kan på detta sätt innebära en förbättring jämfört med idag. Gatan breddas dessutom och den nya cykelbanan och det förbättrade gångstråket hamnar längre bort från trafiken innanför en allé och ett mer utpräglat grönt stråk än idag. På grund av stadsmiljö- och kulturmiljösammanhanget bedöms det olämpligt att skydda de nya stråken med olika typer av skärmar som innebär visuell påverkan och barriär.

Vidare är den nya cykelbanan en del av ett mer finmaskigt cykelnät och komplement till det övergripande cykelnätet. Alternativa vägar finns i närområdet, där luftkvalitet trots allt är något bättre, om än marginellt, även i nuläget.

Den redovisade möjliga hållplatsen är en eventualitet som planen tar höjd för, men i dagsläge finns inga tydliga planer om och när den skulle kunna bli aktuell. Den kommer att kräva en ombyggnation och en mer fördjupad studie i utformning där hänsyn kan även tas till att säkerställa godtagbar luftkvalitet. Det är inte uteslutet att andra åtgärder, bland annat detta planförslag, har haft positiv effekt på luftkvalitet längs med gatan vid tiden hållplatsen är aktuell att bygga.

Synpunkter avseende MKN vatten bemöts genom den reviderade/kompletterade dagvatten- och skyfallsutredningen. I denna visas genom beräkningar att det går att uppnå tillräcklig rening och fördröjning av dagvattnet genom planerade växtbäddar (skelettjordar) längs norra sidan av Engelbrektskatan.

Vidare visar kompletterande studier i dagvatten- och skyfallsutredningen att planförslaget leder till att skyfallssituationen för byggnaderna i den södra lågpunkten närmast Södra Vägen blir oförändrad med exploateringen, medan situationen förbättras något för byggnaderna intill lågpunkten vid korsningen mellan Engelbrektskatan och Sten Sturegatan. Utredningen visar dock att vägförslaget inte uppnår riktlinjer för framkomlighet enligt tematiskt tillägg till översiktsplan för översvämningsrisker (TTÖP). Riktlinjerna definierar en väg som framkomlig när vägens vattendjup är max 20 cm. Planförslaget för Engelbrektskatan visar att vattendjupet kan nå cirka 36 cm och ha vattendjup över 20 cm i cirka en timme.

För att uppnå framkomlighet har de tidigare samt möjliga lösningar studerats men bedömts inte vara samhällsekonomiskt motiverade och därför föreslås ett avsteg från TTÖP. Motiv och konsekvenser av detta redovisas i dagvatten- och skyfallsutredningen.

Avseende råd om att säkerställa utformningsdetaljer för att kunna uppnå planens syfte, bedömer staden att tillräckliga regleringar finns i plankartan och stöds av förtydliganden och rekommendationer i planbeskrivningen samt vägledning i gestaltningsprogrammet. Avsikten är att ha en någorlunda flexibel plankarta samtidigt som de viktigaste och mest tongivande kulturmiljövärdena säkerställs, framförallt plantering av en sammanhängande trädrad. Dessutom kommer utformnings- och gestaltningsfrågorna bevakas i genomförandeskedet av rätt kompetens.

I planbeskrivningen förtydligas att åtgärder som innebär bortledning eller tillförsel av grundvatten utgör vattenverksamhet som regleras i 11 kap miljöbalken. Inför genomförandet avser trafikkontoret söka tillstånd till vattenverksamhet.

Övriga synpunkter noteras.

17. Lantmäterimyndigheten

Det noteras att byggnaderna i 27:e kvarteret på den sydöstra sidan av Engelbrektsgränd ligger ca 0,1 - 1 meter utanför kvartersgräns. På sidan 54 i planbeskrivningen under rubriken "ansökan om lantmäteriförrättning" framgår att det är respektive ledningshavare som ansöker om ledningsförrättning däremot framgår inte vem som ska betala förrättningskostnaden.

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inget att erinra mot förslaget.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

18. Skanova (Telia Company) AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

Anläggningarna är av betydande karaktär. Detta gäller särskilt anläggningar i korsningen Södra Vägen/Engelbrektsgränd. Flytt av dessa anläggningar är tidskrävande och kräver att parallella anläggningar kan vara i bruk under den tiden anläggningar flyttas.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

19. Trafikverket

Anser att möjligheten till omläggning av trafiken kan minska påverkan från Trafikverkets projekt Västlänken vilket är positivt. Vidare möjliggör detaljplanen ett robustare kollektivtrafiksystem samt förbättringar för gång- och cykeltrafik vilket i förlängningen kan bidra till en minskad belastning på de högt belastade statliga vägarna i Göteborg.

Trafikverket anser att det är viktigt att detaljplanen och projektet spelas in till trafikkoordineringsprojektet Kom Fram Göteborg. Trafikpåverkan under byggtid ska tas upp med Kom Fram enligt gällande rutiner. I närheten av planförslaget

pågår byggandet av Västlänkens deletapp Korsvägen till 2024. Fram till dess kommer nuvarande trafiklösning att gälla.

Trafikverket har inga övriga synpunkter.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

20. Västtrafik AB

Västtrafik har aktivt medverkat i framtagandet av planen och ställer sig fullständigt bakom förslaget.

Engelbrektslänken för spårväg är nödvändig för spårvägstrafikens möjlighet att bedrivas under framtida trafikomläggningar. Göteborgs stad planerar exempelvis för renovering av kanalmurar utmed Fattighusån någon gång under de närmaste tio åren. Vid dessa tillfällen kommer trafiken att behöva ledas om via Skånegatan och Engelbrektsgatan. Även ett förslag på ny planerad utformning av Korsvägen ställer krav på att Engelbrektslänken genomförs. Detta för att lösa vissa relationer i spårvagnstrafiken vid akuta störningar.

Västtrafik är nöjda med att planen ger möjlighet till en hållplats på länken i anslutning till Skånegatan för eventuella framtida behov.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

Sakägare

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

21. Riksbyggens Brf Göteborgshus Nr 51 Heden 26:19,

Bostadsrättsföreningen Göteborgshus nr. 51 skriver att Engelbrektsgatan redan idag är hårt trafikerad och att det ligger en konstant bullermatta från trafiken under rusningstimmarna på morgon och eftermiddag.

Utöver ljudstörningar anser de att de som har balkonger mot Engelbrektsgatan har svårt att använda dem på grund av smutsavlagringar och dålig luftkvalitet.

Sakägaren är orolig över att trafiken kommer att öka med planförslaget och att fler trafikslag skapar en sämre ljudmiljö.

Brf Göteborgshus 51 kommer med följande synpunkter:

- Spårtrafik ovan mark i en stad måste bedömas som otidsenligt, flexibelt och dyrt

- De är inte nöjda med uttrycket att bullerdämpande och ljudisolerande åtgärder endast kan göras om de är "ekonomiskt rimliga".
- De anser att en värdeminskning av fastigheterna kan komma att ske
- De vill att den större parkeringen (Heden platskod 4870) återigen ska kunna användas för boendeparkering
- Varför finns inte alternativ till planförslaget?
- Oavsett spår bunden trafik behöver de miljömässiga omständigheterna längs Engelbrektsgatan vid Heden utredas.
- Samrådsdokumentationen är otillräcklig.
- Den planerade verksamheten är miljöfarlig verksamhet och ska därför utredas enligt Miljöbalken, Miljöfarlig verksamhet. Med detta följer en Miljökonsekvensbeskrivning.

Kommentar:

Det är alltid svårt att bedöma påverkan på bostadsvärden vid stadsutveckling. De kan både öka och sjunka beroende på situation och läge. Kommunen bedömer att det allmänna intresset för en fungerande kollektivtrafik väger tyngre än eventuell värdeminskning på enskilda bostäder. Vidare innebär ombyggnad av gatan viktiga förbättringar när det gäller stråk och kopplingar för gående och cyklister och ambitionen är att upprustningen och gestaltningen ska hålla hög kvalitet, vilket ses som värdeskapande för området.

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning vilket meddelades under undersökningssamråd 2020-04-24 och bekräftades i Länsstyrelsens samrådsyttrande. Således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Avseende bullerpåverkan se svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

I planförslaget, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gång- och cykelstråk och kopplingar samt kollektivtrafik. En ny cykelbana och ett mer sammanhållet gångstråk tillkommer längs med Engelbrektsgatans norra sida. Gatan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed gatan, men fortsatt goda möjligheter för angöring. Avseende boendeparkering innebär det även att boende hänvisas till befintligt utbud av boendeparkeringarna i närområdet. Även fortsatt finns det möjlighet att köpa parkeringstillstånd för de befintliga parkeringsanläggningarna på kvartermark. Se vidare kommentar till yttrande från Göteborgs Stads Parkering AB, nummer 3.

Övriga synpunkter noteras.

22. Brf Engelbrektsgatan 55 Heden 27:4

Föreningen motsätter sig till att planförslaget antas och har följande synpunkter:

- Då marken består av lera är risken uppenbar att byggnad drabbas av sättningar, vilket kommer innebära omfattande kostnadskrävande grundförstärkningar

- Byggnader kan drabbas av sättningskador på fasad och stommen
- Buller som stör inomhusmiljön kan medföra att byggnaden måste ljudisoleras
- Antalet parkeringsplatser minskar för de boende

Kommentar:

Planområdet bedöms kunna vara vibrationskänsligt då områdets jordlager består av lera, samt då vissa byggnader inom området är från 1890-talet med varierade grundförhållanden.

En Vibrationsutredning Engelbrektslänken GFS, Norconsult, 2019-06-24, har tagits fram inom arbetet med genomförandestudien i syfte att utreda om det föreligger risk för vibrationsstörningar från den planerade spårvägen längs Engelbrektsgatan till närliggande byggnader.

Genomgång av underlag för aktuella byggnader och verifierande stickprovsmätningar på bjälklag visar att lägsta egenfrekvens för bjälklag ej sammanfaller med inkommande vibrationer från spårvägstrafik. Dock föreligger viss risk för att egenfrekvens i bjälklag sammanfaller med vibrationer från tung fordonstrafik.

Tunga fordon passerar sträckan redan idag och förutsatt att inga ojämnheter införs som kan förvärra dagens situation är bedömningen att liten risk för vibrationstörningar föreligger från tung fordonstrafik. Detta gäller under förutsättning att ingen tung fordonstrafik framförs i spårvagnsspår.

Avseende bullerpåverkan se svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

I planförslaget, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gång- och cykelstråk och kopplingar samt kollektivtrafik. En ny cykelbana och ett mer sammanhållet gångstråk tillkommer längs med Engelbrektsgatans norra sida. Gatan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed gatan, men fortsatt goda möjligheter för angöring. Avseende boendeparkering innebär det även att boende hänvisas till befintligt utbud av boendeparkeringarna i närområdet. Även fortsatt finns det möjlighet att köpa parkeringstillstånd för de befintliga parkeringsanläggningarna på kvartermark. Se vidare kommentar till yttrande från Göteborgs Stads Parkering AB, nummer 3.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

23. Boende 1 på Engelbrektsgatan 58

Sammanfattar sitt yttrande som att planförslaget är ”Fenomenalt dåligt genomtänkt”. Boende anser att spårvägen i Göteborg bör grävas ner. Boende skriver att det inte finns förslag på ljuddämpning i planförslaget och tycker att gräsmatta som på Skånegatan fungerar föredömligt. Boende påpekar att spåret utanför byggnaden där de bor kommer att gnissla mycket speciellt i den föreslagna kraftiga svängen. Det enda positiva med detta förslag tycker boende är

att korsningen Engelbrektsgatan/Sten Sturegatan blir mindre livsfarlig. Det påpekas också att kartan saknar norrpil.

Kommentar:

Synpunkter noteras

24. Boende på Södra Vägen 29

Boende tycker att förslaget är bra. Framförallt att gång- och cykelvägen fortsätter på norra sidan så det blir en fortsättning runt hela Heden. Det önskas dock att korsningen vid Södra Vägen/Engelbrektsgatan och Sten Sturegatan/Engelbrektsgatan ska möjliggöra vänstersvängar.

Kommentar:

Synpunkter noteras

25. Boende på Engelbrektsgatan 67

Boende skriver att det inte finns något att tillägga då det upplevs som att det ändå inte betyder någonting. Anser att Göteborgs kommun inte lyssnar på medborgares synpunkter. Västlänken lyfts fram som ett typiskt fall.

Kommentar:

Synpunkter noteras

26. Boende på Engelbrektsgatan 42

Anser att trafiken den senaste tiden har förändrats väldigt mycket på Engelbrektsgatan, bland annat efter att det byggdes om på Korsvägen. De känner och upplever att miljön redan är mycket stressig och att det kommer bli ännu jobbigare om det blir en spårväg i Engelbrektsgatan mellan Södra vägen och Skånegatan.

Kommentar:

Synpunkter noteras

27. Boende 1 på Engelbrektsgatan 57 – 61

Anser att planförslaget innebär tre problem. Boende har en lägenhet som har fönster ut mot Heden och framför krav om ersättning.

- Boende är orolig över värdet på lägenheten kommer att minska.
- Boende är orolig över försämrade boendemiljön med avseende på buller, och ser att det kommer att bli nödvändigt med ljudisolerade fönster.

Boende framför att de parkeringsplatser som försvinner behöver ersättas.

Kommentar:

Det är alltid svårt att bedöma påverkan på bostadsvärden vid stadsutveckling. De kan både öka och sjunka beroende på situation och läge. Kommunen bedömer att det allmänna intresset för en fungerande kollektivtrafik väger tyngre än eventuell värdeminskning på enskilda bostäder. Vidare innebär ombyggnad av gatan viktiga förbättringar när det gäller stråk och kopplingar för gående och cyklister och ambitionen är att upprustningen och gestaltningen ska hålla hög kvalitet, vilket ses som värdeskapande för området.

Avseende bullerpåverkan se svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

I planförslaget, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gång- och cykelstråk och kopplingar samt kollektivtrafik. En ny cykelbana och ett mer sammanhållet gångstråk tillkommer längs med Engelbrektsgatans norra sida. Gatan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed gatan, men fortsatt goda möjligheter för angöring. Avseende boendeparkering innebär det även att boende hänvisas till befintligt utbud av boendeparkeringarna i närområdet. Även fortsatt finns det möjlighet att köpa parkeringstillstånd för de befintliga parkeringsanläggningarna på kvarteretsmark. Se vidare kommentar till yttrande från Göteborgs Stads Parkering AB, nummer 3.

28. Boende 2 på Engelbrektsgatan 57 – 61

Anser att spårvagnar kommer att innebära en stor olägenhet med för mycket oljud och gnisslande för de som har fönster och sovrum mot gatan. De är vidare oroliga att planförslaget kommer innebära en värdeminskning på deras lägenheter när spårvagnar kör utanför. Boende begär byte till ljudisolerade fönster för att få en värdig miljö.

Kommentar:

Det är alltid svårt att bedöma påverkan på bostadsvärden vid stadsutveckling. De kan både öka och sjunka beroende på situation och läge. Kommunen bedömer att det allmänna intresset för en fungerande kollektivtrafik väger tyngre än eventuell värdeminskning på enskilda bostäder. Vidare innebär ombyggnad av gatan viktiga förbättringar när det gäller stråk och kopplingar för gående och cyklister och ambitionen är att upprustningen och gestaltningen ska hålla hög kvalitet, vilket ses som värdeskapande för området.

Avseende bullerpåverkan se svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

29. Boende 2 på Engelbrektsgatan 58

Anser att man ska investera i trådbussar som är flexibla och tysta på stadsgator, ekonomiskt fördelaktiga och miljövänliga. Boende skriver att med dagens tekniska utveckling kan de förses med laddningsbara batterier och laddas under körningen, samt köras utan trådar på anvisade sträckor i stadskärnor. Om spårvagnar måste finnas i all framtid så gör Avenyn till en spårvagnsfri gågata. Bifogar förslag på spårvägsdragning runt Avenyn.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

30. Boende 1 på Engelbrektsgatan 59

Anser att för de boende i området som är beroende av ”Boendeparkering” så är det redan idag ett mycket stort bekymmer. Veldig ofta är det stora svårigheter att hitta en parkering och man tvingas åka omkring veldigt länge innan man finner någonstans att parkera bilen. Genomförs föreslagen förändring reduceras antalet parkeringsplatser i området avsevärt. Antalet platser minskar med 205, idag finns här 295 platser. Antal parkeringsplatser reduceras således med 70 %!

Boende skriver vidare att kvarvarande 30 platser för ”Boendeparkering” skall inte bara räcka till alla boende med ”Boendeparkering” utan kommer också att utsättas för ett veldigt hårt tryck från alla andra som söker parkeringsplatser då ”deras” befintliga antalet parkeringsplatser också blir reducerade med 165 platser.

Gällande buller inomhus vet de att denna trafik kommer att generera ännu mer buller och oväsen i de lägenheter som ligger utefter Engelbrektsgatan. Efter konsultation av två erfarna fastighetsmäklare står det klart att detta, utan tvivel, kommer att sänka värdet på de bostadsrätter som ligger utefter Engelbrektsgatan.

Boendes förslag till lösning är i första hand att kommunen ersätter respektive bostadsrättsinnehavare för faktisk värdeminskning och i andra hand att kommunen, i samband med bygget, byter ut samtliga fönster som vetter mot Engelbrektsgatan mot en kvalité som ej släpper igenom lika mycket buller.

Avslutningsvis vill boende ha svar på vad det är för planerat projekt, enligt ovan, som kommer att ta bort ytterligare parkeringsplatser samt besked om hur många parkeringsplatser som berörs.

Kommentar:

Avseende bullerpåverkan se svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

I planförslaget, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gång- och cykelstråk och kopplingar samt kollektivtrafik. En ny cykelbana och ett mer sammanhållet gångstråk tillkommer längs med Engelbrektsgatans norra sida. Gatan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed gatan, men fortsatt goda möjligheter för angöring. Avseende boendeparkering innebär det även att boende hänvisas till befintligt utbud av boendeparkeringarna i närområdet. Även fortsatt finns det möjlighet att köpa parkeringstillstånd för de befintliga parkeringsanläggningarna på kvartermark. Se vidare kommentar till yttrande från Göteborgs Stads Parkering AB, nummer 3.

Övriga synpunkter noteras.

31. Boende på Engelbrektsgatan 57

Ställer frågan om det ska tas bort parkeringsplatser längs Engelbrektsgatan och om det kommer bli någon hållplats. Boende har själv boendeparkering M4 och skriver att det är redan ett stort problem att hitta parkeringsplats, speciellt torsdag-

fredag. Boende tvingas använda betalparkering på Heden minst en gång i veckan och är orolig över att fler parkeringsplatser kommer tas bort.

Kommentar:

Det planeras inte för en ny hållplats på sträckan till att börja med, men planförslaget visar att det är möjligt att på lång sikt bygga om för en hållplats närmast Skånegatan.

I planförslaget, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gång- och cykelstråk och kopplingar samt kollektivtrafik. En ny cykelbana och ett mer sammanhållet gångstråk tillkommer längs med Engelbrektsgatans norra sida. Gatan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed gatan, men fortsatt goda möjligheter för angöring. Avseende boendeparkering innebär det även att boende hänvisas till befintligt utbud av boendeparkeringarna i närområdet. Även fortsatt finns det möjlighet att köpa parkeringstillstånd för de befintliga parkeringsanläggningarna på kvartermark. Se vidare kommentar till yttrande från Göteborgs Stads Parkering AB, nummer 3.

32. Boende 3 på Engelbrektsgatan 57 – 61

Anser att med spårvagnstrafik så nära inpå fastigheten får det antas att det orsakar en väsentlig ökning av buller och oljud jämfört med idag. Valet att bo centralt i en storstad innebär självklart att man tolererar en viss mängd stadsljud, men introduktionen av spårvagnstrafik överstiger gränsen för vad som är acceptabelt.

Vidare skriver boende att byggnationen och framtida spårtrafik riskerar att orsaka skada på fastigheten, direkt och i framtiden.

I ett område där det redan är ont om boendeparkering skulle ett stort antal parkeringsplatser försvinna, och därmed försvåras tillgängligheten till bostaden.

Boende är orolig att värdet på fastigheterna kommer minska till följd av ovanstående.

Boende begär att förslaget ska avslås och om förslaget ändå antas förväntar dem sig att Göteborgs stad garantera att ersätta kostnader för att installera ljudisolerade fönster i lägenheten, ersätta såväl bostadsrättsförening som enskilda lägenhetsinnehavare för skador med anledning av byggnation och spårtrafik, samt kompensera för de boendeparkeringsplatser som försvinner.

Kommentar:

Avseende bullerpåverkan se svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

I planförslaget, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gång- och cykelstråk och kopplingar samt kollektivtrafik. En ny cykelbana och ett mer sammanhållet gångstråk tillkommer längs med Engelbrektsgatans norra sida. Gatan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed gatan, men fortsatt goda möjligheter för angöring. Avseende boendeparkering innebär det även att boende hänvisas till befintligt utbud av boendeparkeringarna i närområdet. Även fortsatt finns det möjlighet att köpa

parkeringstillstånd för de befintliga parkeringsanläggningarna på kvartersmark. Se vidare kommentar till yttrande från Göteborgs Stads Parkering AB, nummer 3.

Övriga synpunkter noteras.

33. Boende 1 på Engelbrektskatan 61

Anser att bullernivån kommer att stiga markant med spårvagnar utanför bostaden vilket gör att man måste sätta in ljudisolerande fönster för att bibehålla samma standard i inomhusmiljön. Parkeringar, samt in-och utlastningsplatser måste finnas för de boende utmed Engelbrektskatan.

Vidare skriver boende att parkeringsplatser för boende, besökande, arbetande, hantverkare mm måste ges utrymme för, i samma omfattning som idag. Boende skriver att bilen fortfarande är ett måste för många, och att coronapandemin har visat att det måste finnas alternativ till kollektivtrafiken eftersom möjligheten att nyttja den har begränsats i och med pandemin. Boende kommenterar vidare att man önskar behålla antalet parkeringar så att den nya spårvägen inte försämrar tillgängligheten för boende eller dem som har sin arbetsplats i området.

Kommentar:

Avseende bullerpåverkan se svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

I planförslaget, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gång- och cykelstråk och kopplingar samt kollektivtrafik. En ny cykelbana och ett mer sammanhållet gångstråk tillkommer längs med Engelbrektskatan norra sida. Gatan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed gatan, men fortsatt goda möjligheter för angöring. Avseende boendeparkering innebär det även att boende hänvisas till befintligt utbud av boendeparkeringarna i närområdet. Även fortsatt finns det möjlighet att köpa parkeringstillstånd för de befintliga parkeringsanläggningarna på kvartersmark. Se vidare kommentar till yttrande från Göteborgs Stads Parkering AB, nummer 3.

Övriga synpunkter noteras.

34. Boende på Engelbrektskatan 48

Anser att det är mycket trafik som kommer från Skånegatan och skall in på Engelbrektskatan mot centrum och vice versa. Engelbrektskatan har blivit en hårt trafikerad väg med mycket buller och avgaser. Många bilar och motorcyklar vill gärna gasa på och det blir ett herrans oväsen på Engelbrektskatan mellan stoppljusen Skånegatan/Engelbrektskatan och Sten Sturegatan/Engelbrektskatan.

För att sänka hastigheten borde farthinder anläggas på Engelbrektskatan.

Boende är positiv till att en spårväg dras mellan Södra Vägen och Skånegatan.

Detta borde innebära att biltrafiken minskar och att endast ett körfält för fordon i vardera riktningen anläggs på hela Engelbrektskatan mellan Södra Vägen och Skånegatan. Vidare konstateras att där spåren läggs skall endast spårvagnar trafikeras. Inga fordon får använda spårvagnsspåren. Även farthinder bör monteras i körbanan för att hålla nere hastigheten.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

35. Boende på Engelbrektsgatan 55

Skriver att förslaget visar att trottoaren på södra (ojämna) sidan av Engelbrektsgatan (där fastigheterna 51 - 55 är belägna) kommer smalnas av till fördel för biltrafik.

Alltså kommer biltrafiken närmare, in under folks fönster och uteserveringarna. Planen stämmer inte med verkligheten, de träd etc. som ritats in får inte plats som de visar i modellen.

Vidare skriver boende att det trevliga promenadstråk som idag redan existerar, kantat av uteserveringar etc. kommer försvinna helt.

Boende skriver att spårvagnsspåren har lagts nära inpå fasaden och att mer trafiktrycks in, närmare fasaden, på en smalare yta.

Parkering tas bort till fördel för promenadstråk, på den sidan av gatan ingen vill gå idag eller kommer vilja, då denna sida inte är ihop kopplad med avenyn. Det är andra sidan av gatan som gångtrafik, naturligt tar sig, från Lorensbergsteatern, Park Elit, Götaplatsen ner mot evenemangsstråket.

Vidare kommer boende med ett antal förslag och slutligen några frågor.

Förslag gäller spårvagnsspårens placering, att enkelrikta biltrafiken, införande av cirkulärt flöde runt kvarteret och ett konstaterande att ett promenadstråk på Hedensidan inte är en bra lösning.

Frågorna gäller:

- Hur ska buller och spårvagnsljud minimeras?
- Hur ska de boendes fönster förstärkas/isoleras?
- Hur ska man säkra att fastigheterna i kvarteret, som är från 1800-talet, håller för byggnation, tyngre trafik, vibrationer?
- Hur ska man hantera boendeparkering under byggnationen och när det är klart?

Kommentar:

Avseende bullerpåverkan se svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

I planförslaget, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gång- och cykelstråk och kopplingar samt kollektivtrafik. En ny cykelbana och ett mer sammanhållet gångstråk tillkommer längs med Engelbrektsgatans norra sida. Gatan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed gatan, men fortsatt goda möjligheter för angöring. Avseende boendeparkering innebär det även att boende hänvisas till befintligt utbud av boendeparkeringarna i närområdet. Även fortsatt finns det möjlighet att köpa parkeringstillstånd för de befintliga parkeringsanläggningarna på kvartersmark. Se vidare kommentar till yttrande från Göteborgs Stads Parkering AB, nummer 3.

Övriga synpunkter noteras.

36. Boende 2 på Engelbrektskatan 59

Boende motsätter sig starkt att det överhuvudtaget ska finnas spårvägar vid deras bostäder och ser att det kommer leda till en värdeminskning av bostäderna. Det måste tas i beaktning att det innebär en ökad störning av ljud och det bör utgå kompensation till boende på Engelbrektskatan till följd av värdeminskning.

Utöver ovan, ser de inte behov av att bygga spårvägar på Engelbrektskatan eftersom de bara ansluter och skapar en triangel med de spårvägar som redan går till Korsvägen. Vi ser inte motiveringen till varför dessa spårvägar skulle byggas överhuvudtaget när det redan finns spårvägar i nära anslutning.

Vad gäller parkering så underkänner boende planen som helhet eftersom man i planen inte inkluderar någon plan för var boendeparkeringen ska ställa sig istället. Man visar själv i rapporterna att det är osäkert och måste behandlas i samma plan.

På Engelbrektskatan så försvinner 51 gatuparkeringsplatser för boende mellan Lasse på Heden och Hotell Liseberg som vid boendes egen mätning i snitt låg på 48/51 belagda parkeringsplatser. I samband med detta tar man bort 139 platser på Heden i direkt anslutning bredvid gatuparkeringen på Engelbrektskatan. Boende kan inget annat än underkänna denna plan utan att ha en plan för parkering och viktigast boendeparkering.

Boende kräver en plan för boendeparkering och att det finns en risk att frågan faller mellan stolarna om man inte behandlar den i denna plan.

Kommentar:

I planförslaget, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gång- och cykelstråk och kopplingar samt kollektivtrafik. En ny cykelbana och ett mer sammanhållet gångstråk tillkommer längs med Engelbrektskatan norra sida. Gatan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed gatan, men fortsatt goda möjligheter för angöring. Avseende boendeparkering innebär det även att boende hänvisas till befintligt utbud av boendeparkeringarna i närområdet. Även fortsatt finns det möjlighet att köpa parkeringstillstånd för de befintliga parkeringsanläggningarna på kvartermark. Se vidare kommentar till yttrande från Göteborgs Stads Parkering AB, nummer 3.

Övriga synpunkter noteras.

37. Boende på Engelbrektskatan 61

Boende skriver att spårtrafik är det markbundna kommunikationsslag som kräver de största investeringarna. Det är också det kommunikationsslag som kräver de största ingreppen i gatubilden och skapar de största olägenheterna för boende och tar upp mest plats för sin verksamhet.

Boende skriver vidare att spårtrafik är otidsenligt och orsakar oljud och buller av olika slag som medför tvingande ljudisoleringsombyggnader av fastigheter, grundförstärkningar efter skakningar från de stora tyngder och skakningar som spårtrafik medför.

En spårvagn väger ca 30 ton. 1x3 vagnsset med passagerare blir ca 100 ton. Markpåverkan blir betydande vid varje genomfart av sådana tyngder, dessutom i rörelse och förstås än mer i ”kör-stopp-kör” rörelser.

Spårtrafiken kräver betydligt mer utrymme än en elbuss. Detta kan komma att kräva att det utrymme som idag är avsatt för nödvändig parkering, boende och allmän, riskeras minska?

I stället för bästa teknik bygger markburen spårtrafik in staden i en föråldrad och miljöförstörande struktur och stoppar därmed användandet av miljövänliga, moderna och kostnadseffektiva tekniker.

Boende erfar att förarlös El-busstrafik provas på Lindholmen. Det skulle passa väl för Engelbrektsgatan och dessutom bli ett avstamp i miljö-arbetet.

Boende frågar vilka trafikvolymmer som har motiverat dessa planer, vilka alternativ till förslaget som utretts, vem som betalar för projektet samt vem som betalar för värdeminskningen på fastigheterna.

Moderna trafiksystem är tysta, flexibla och kräver inga investeringar. Bästa teknik skall användas. Framtiden är med oss redan idag - elbussar, är tysta, miljövänliga och kostnadseffektiva redan i storskaligt bruk av Västtrafik - se Lindholmen.

Ändamålet är Miljöfarlig verksamhet. Samrådsdokumentationen är otillräcklig. Förslaget medför stora risker och olägenheter för boende i området. Boende hemställer att förslaget avslås.

Slutligen inga alternativutredningar har redovisats trots att sådana, miljövänliga och kostnadseffektiva alternativ, finns omedelbart tillgängliga.

Kommentar:

Den aktuella sträckningen är ett utpekad stråk för spårvagn, lokalbana i Målbild Koll2035, det strategiska dokumentet som beskriver hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet och är antagen av Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun i april 2018.

Dagens spårvägsnät är störningskänsligt och i många relationer oflexibelt vid planerade och icke planerade trafikomläggningar. I dag måste alla spårvagnar passera antingen Brunnsparken/Drottningtorget eller Korsvägen. Ett stopp i spårvagnstrafiken vid till exempel Polhemsplatsen eller Drottningtorget ger svåra konsekvenser för spårvägstrafiken i östra och nordöstra Göteborg. Syftet med att koppla ihop spåren på Södra Vägen/Avenyn med spåren på Skånegatan utan att behöva köra via Korsvägen är att en sådan länk dels minskar sårbarheten vid driftstörningar dels skapar möjligheter till nya linjedragningar i öst-västlig riktning genom centrala staden och därmed ökar framkomligheten och tillgängligheten för spårvägstrafiken.

Planområdet bedöms kunna vara vibrationskänsligt då områdets jordlager består av lera, samt då vissa byggnader inom området är från 1890-talet med varierade grundförhållanden. En Vibrationsutredning Engelbrektslänken GFS, Norconsult, 2019-06-24, har tagits fram inom arbetet med genomförandestudien i syfte att utreda om det föreligger risk för vibrationsstörningar från den planerade spårvägen längs Engelbrektsgatan till närliggande byggnader. Genomgång av underlag för aktuella byggnader och verifierande stickprovsmätningar på

bjälklag visar att lägsta egenfrekvens för bjälklag ej sammanfaller med inkommande vibrationer från spårvägstrafik. Dock föreligger viss risk för att egenfrekvens i bjälklag sammanfaller med vibrationer från tung fordonstrafik. Tunga fordon passerar sträckan redan idag och förutsatt att inga ojämnheter införs som kan förvärra dagens situation är bedömningen att liten risk för vibrationstörningar föreligger från tung fordonstrafik. Detta gäller under förutsättning att ingen tung fordonstrafik framförs i spårvagnsspår.

I planförslaget, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gång- och cykelstråk och kopplingar samt kollektivtrafik. En ny cykelbana och ett mer sammanhållet gångstråk tillkommer längs med Engelbrektsgatans norra sida. Gatan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed gatan, men fortsatt goda möjligheter för angöring. Avseende boendeparkering innebär det även att boende hänvisas till befintligt utbud av boendeparkeringarna i närområdet. Även fortsatt finns det möjlighet att köpa parkeringstillstånd för de befintliga parkeringsanläggningarna på kvartermark. Se vidare kommentar till yttrande från Göteborgs Stads Parkering AB, nummer 3.

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning vilket meddelades under undersökningssamråd 2020-04-24 och bekräftades i Länsstyrelsens samrådsyttrande. Således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Avseende bullerpåverkan se svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

Övriga synpunkter noteras.

Övriga

38. Boende mellan Korsvägen och Engelbrektsgatan

Anser att Engelbrektsgatan är den enda vägen som de boende i ”trekanten” mellan Korsvägen och Engelbrektsgatan kan ta för att köra bil österut, samt när de kommer hem västerifrån. Boende hoppas därför kunna använda Engelbrektsgatan även i fortsättningen när det har tillkommit spår i gatan, samt under byggtiden. Boende skriver att en möjlig lösning skulle kunna vara att dubbelrikta Berzeliigatan mellan Södra vägen och Sten Sturegatan.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

39. Boende på Berzeliigatan 20

Skriver att det är viktigt att hänsyn tas till att gående kan korsa gatan på ett säkert sätt.

Kommentar:

Synpunkt noteras.

40. Boende på Virvelvindsgatan 28

Boende ställer sig frågande till varför det inte finns förbindelse för spårvägen från Liseberg mot Mölndal och mot Skandinavium i båda riktningar. Det är viktigt att det finns en reservväg för spårvagnen om något skulle hända som leder till att en förbindelse blir avstängd. Vidare skulle boende vilja se att kommunen bygger spårvagns rondell så att även spårvagn kunna vända.

Kommentar:

Det planeras för en koppling från Örgrytevägen till Södra Vägen söderut (möjliggör genare koppling mellan sjukhusområden Sahlgrenska och Östra). Denna prioriteras istället för en koppling norrut från Örgrytevägen in i Skånegatan. Genom spårväg i Engelbrektsgatan ges dock möjlighet att indirekt säkerställa trafikering norrut från Örgrytevägen.

Övriga synpunkter noteras.

41. Boende på Hedåsgatan 11

Funderar över att flera parkeringsplatser kommer att försvinna vid ombyggnaden. Vidare frågar boende vad som händer med parkeringshuset som planerades vid heden utanför Skandiahuset. Det kommer bli en ökad biltrafik på eftermiddag och kväll då alla måste köra omkring och leta parkeringsplats. Påpekar vidare att parkeringen utanför Skandiahuset bör användas till boendeparkering som ändå står nästan tom på kvällar och nätter.

Kommentar:

Enligt uppgifter från Göteborgs Stads Parkeringsbolag är byggnation av parkeringshuset vid Heden planerat att påbörjas i slutet av sommaren 2021 och beräknat vara klart vid halvårsskiftet 2022. Hur dessa platser ska regleras är inget som detta projekt kan styra över.

Övriga synpunkter noteras.

42. Boende utan adress

Anser att det finns tillräckligt med spårvägar i centrum och att det inte behövs mer ljud.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

43. Boende på Sten Sturegatan 34

Anser att det redan i dagsläget råder fruktansvärt höga bullernivåer i området, framförallt i korsningen Sten Sturegatan/Engelbrektsgatan där ljudet slår och ekar mellan 24:12 (kontorshus) och 24:13 (bostäder). 24:13 är ett lamellhus från 60-

talet som saknar tyst sida. Detaljplanen som möjliggjorde på- och tillbyggnad för ca 130 lägenheter samt kontorslokaler vann laga kraft 2017 och högsta tillåtna utomhusnivå för bostäder anger max 55 dBA. Nu föreliggande utredning har inte beaktat fastighet 24:13 vilket är en brist i förarbetet.

Gällande parkeringsplatser skriver boende att det för några år sedan försvann parkeringsplatser som boendeparkering på Heden. Detta försämrade situationen för boende i området. Om tanken nu också är att ta bort befintliga boendeparkeringar på Engelbrektsgatan (mellan Sten Sturegatan och Södra Vägen) bör man kunna påvisa var dessa ska tillkomma istället.

Kommentar:

Avseende bullerpåverkan se svar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 16.

I planförslaget, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gång- och cykelstråk och kopplingar samt kollektivtrafik. En ny cykelbana och ett mer sammanhållet gångstråk tillkommer längs med Engelbrektsgatans norra sida. Gatan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed gatan, men fortsatt goda möjligheter för angöring. Avseende boendeparkering innebär det även att boende hänvisas till befintligt utbud av boendeparkeringarna i närområdet. Även fortsatt finns det möjlighet att köpa parkeringstillstånd för de befintliga parkeringsanläggningarna på kvartermark. Se vidare kommentar till yttrande från Göteborgs Stads Parkering AB, nummer 3. Övriga synpunkter noteras.

44. Swedegas, Nordion Energi AB

Ingen erinran.

Kommentar:

Noteras.

Ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget. Ändringarna avser i första hand mindre revideringar, kompletteringar och förtydliganden i planbeskrivningen med anledning av inkomna synpunkter. Vidare har en ny bullerutredning avseende inomhusvärden tagits fram. Trafikbullerutredning har kompletterats med nya beräkningar. Dagvatten- och skyfallsutredning har reviderats och kompletterats. Dessa biläggs handlingarna.

Utöver mindre redaktionella justeringar föreslås följande:

- Planbeskrivningen kompletteras avseende utredningsresultat och förslag på åtgärder/fortsatt arbete utifrån en ny bullerutredning avseende inomhusvärden daterad 2021-04-28.

- Planbeskrivningen kompletteras enligt uppdaterat trafikbullerutredning daterad 2021-04-27.
- Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning om dagvatten- och skyfallshantering i enlighet med den reviderade/kompletterade dagvatten- och skyfallsutredningen daterad 2021-05-26.
- Planbeskrivningen kompletteras enligt Kretslopps och vattens yttrande gällande avsnittet om avfall och frågan gällande ledningar.
- Planbeskrivning kompletteras med beskrivning att fyra särskilt skyddsvärda träd finns utanför planområdet.
- Planbeskrivning kompletteras med resonemang kring kompensationsåtgärder och grönytefaktor.
- Planbeskrivningen förtydligas med att Engelbrektsgatan även fortsättningsvis är tänkt att kunna nyttjas för uppställning av stegbil vid assisterad utrymning.
- Planbeskrivningen förtydligas avseende bullerreducerande åtgärder och infästningar vid kulturhistoriskt värdefulla byggnader.
- Planbeskrivningen förtydligas avseende luftkvalitet.
- Planbeskrivningen, plankarta och illustrationsritning kompletteras med information/upplysning om Länsstyrelsens beslut från 2021-02-01 om dispens från biotopskyddet med villkorad kompensation.
- I övrigt justeras plankartan redaktionellt för bättre tydlighet.

Arvid Törnqvist

Sandra Trzil

Planchef

Projektledare

Bilagor

- Lista över samrådsrets
- Länsstyrelsens yttrande med bilaga



Lista över samrådsrets

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetskontoret
Förskoleförvaltningen
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Stads Parkerings AB Kretslopp och Vatten
Kulturförvaltningen
Lokalförvaltningen
Lokalsekretariatet
Miljöförvaltningen
Park- och naturförvaltningen
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsförvaltning i Centrum
Stadsledningskontoret
Trafikkontoret
Idrotts- och föreningsnämnden/förvaltningen

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Lantmäteriet
Länstyrelsen
Skanova Nätplanering D3N
Trafikverket
Västrafik AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästfören. Region V Sverige

Övriga

Göteborgs spårvägar
Higab
Naturskyddsförening i Gbg
Funktionsrätt Göteborg
(tidigare Handikappförening)
Tillgänglighetsrådgivare
Swedegas
Svensk Handel



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Anna Hendén Wedin
planarkitekt
010-224 47 19
anna.henden.wedin@lansstyrelsen.se

Yttrande
2021-01-19

Diarienummer
402-54550-2020

Sida
1(7)

Göteborgs Stad
sbk@sbk.goteborg.se
Ert Diarienummer: 0233/19

Förslag till detaljplan för spårväg i Engelbrektsgatan mellan Södra Vägen och Skånegatan inom stadsdelarna Heden och Lorensberg i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade december 2020 är samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900), utökat förfarande

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en spårväg längs Engelbrektsgatan mellan Södra vägen och Skånegatan samt att säkerställa stadsbyggnadskvaliteter och kulturmiljövärden. Detaljplanen möjliggör också byggnation av en 45 meters hållplats för eventuella framtida behov. Engelbrektslänken, som spårvägen kallas, kommer att medföra robusthet och flexibilitet åt spårvägsnätet i centrala Göteborg.

Länsstyrelsen anser att förslaget är väl genomarbetat med höga ambitioner för att förbättra stadsrummet.

Till granskningen behöver förslaget utvecklas och förtydligas gällande hur ni avser att hantera bullerskyddsåtgärder och hur den tar hänsyn till den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen.

Vi anser också att förtydliganden behövs avseende miljö kvalitetsnormer för luft, hantering av översvämning liksom hantering/rening av dagvatten.

Avslutningsvis bedömer vi att de åtgärder som ni avser att vidta i grundvattnet medför tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet eller risk för olyckor, översvämning eller erosion, riksintresse och miljö kvalitetsnormer för vatten och luft måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

Riksintresse

Riksintresse för kulturmiljövården

Vi anser att ni behöver redovisa ytterligare hur ni ska genomföra bullerreducerande åtgärder och eventuella infästningar i fasaderna för spårvägens anläggande på de flertalet byggnader utmed Engelbrektskatan som är särskilt kulturhistoriskt värdefulla enligt 8 kap 13 § PBL. I underlaget redovisas befintliga byggnaders särskilda värden och deras tålighet/känslighet inför förändringar. Det är viktigt att dessa värden beaktas i den fortsatta planeringen. Ni ska därför beskriva i planen vilka varsamhetskrav som ska ställas för spårvägens anläggande och hur efterlevnaden av dessa säkerställs i processen.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

MKN för luft

Enligt miljöförvaltningens beräkningar finns en betydande risk för att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid överskrids utmed den nya dragningen av spårvägen samt cykelbanan. Utbyggnad av kollektivtrafiken och nya cykelbanor är åtgärder som generellt bidrar till att minska utsläppen från vägtrafiken. Därför instämmer Länsstyrelsen i Miljöförvaltningens bedömning att detaljplanen kan genomföras trots att det finns en risk att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids längs aktuell sträckning. Länsstyrelsen anser inte heller att en fördjupad luftutredning behövs.

Länsstyrelsen instämmer även i bedömningen att det i planarbetet behöver läggas stor vikt på att planera cykel- och gångbanor samt hållplatslägen så att människor i minsta möjliga mån exponeras för luftföroreningar utifrån platsens förutsättningar. Länsstyrelsen anser därför att planbeskrivningens luftavsnitt behöver utvecklas och förtydligas avseende människors exponering längs Engelbrektskatan och om eventuella skyddsåtgärder har övervägts för att förbättra luften vid den nya GC-banan och vid läget för en eventuell hållplats.

MKN för vatten

Recipienten för dagvatten från planområdet är Fattighusån, som är en vattenförekomst med fastställda miljökvalitetsnormer för vatten. Fattighusån

har problem med övergödning och kan även ha betydande påverkan från dagvatten.

Ni har låtit ta fram en dagvatten- och skyfallsutredning (Kretslopp och Vatten, 2020-11-19). I denna framgår att planförslaget innebär att mängden föroreningar som på årsbasis leds med dagvattnet från planområdet till recipienten ökar. Reningsåtgärder måste vidtas för att situationen istället ska förbättras. I planbeskrivningen framgår att rening av dagvattnet kan ske i planerade växtbäddar (skelettjordar) längs Engelbrektsgatan. Om detta är tekniskt utmanande kan ett underjordiskt magasin istället användas för rening och fördröjning. I tabell 7 i dagvattenutredningen framgår att såväl skelettjordar som sedimentationsmagasin med filter gör dagvattnet renare än i nuläget för några parametrar.

I tabell 7 framgår samtidigt att reningseffekten för skelettjordar är baserad på relativt få källor och kan ha en stor felmarginal. Ändå tycks detta vara ert förstahandsalternativ för rening av dagvattnet från planområdet. Vi anser mot denna bakgrund att ni behöver motivera valet av skelettjordar som reningsåtgärd. Om reningseffekten inte är säkerställd så bör ni revidera förslaget på dagvattenhantering till granskningen av planen. Det behöver vara tydligt att planen medför att miljö kvalitetsnormerna för vatten kan följas.

Länsstyrelsen noterar också att tabell 7 och tabell 8 i dagvattenutredningen innehåller olika många analyserade parametrar. Parametrarna i tabell 8 är fler och mer representativa för aktuell typ av markanvändning. I tabell 8 saknas samtidigt analys av skelettjordar. Om skelettjordar fortsatt föreslås så bör de även analyseras för ämnena i tabell 8.

Hälsa och säkerhet

Buller

Buller till följd av genomförandet av planen ska vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur normalt inte överskrida de riktvärden som angavs i infrastrukturpropositionen 1996/97:53, vilket ni också har angett.

Det finns en trafikbullerutredning som visar att bostäder och verksamheter längs Engelbrektsgatan redan idag utsätts för höga bullernivåer från vägtrafik. Utbyggnad av ny spårväg innebär en ökad bullerbelastning, trots att bullertillskottet från ny spårvägstrafik beräknas bli litet.

Mjukmaterial och skärmning längs spåren anses inte kunna användas med tanke på områdets kulturmiljövärden. För att säkerställa bra ljudnivå inomhus finns en handlingsplan för det fortsatta planarbetet och inför genomförandet. Handlingsplanen omfattar kommunikation med berörda fastighetsägare, inventering av befintliga bostadsfasader, fönster och ventiler, förslag på åtgärder och en rimlighetsavvägning. Länsstyrelsen anser att innan planen antas ska det vara tydligt vilka åtgärder som ska ske var, hur de ska utföras för att ta hänsyn till befintliga kulturmiljövärden och

vilka inomhusnivåer det medför för berörda lägenheter. Ni behöver således redogöra för hur bullerskyddsåtgärderna ska utföras med hänsyn till kulturmiljövärdena och hur man avser att säkerställa genomförandet av dessa.

Översvämning

I dagvatten- och skyfallsutredningen framgår att befintligt ledningssystem är underdimensionerat. Vi förstår det som att ett nytt dagvattennät med större kapacitet ska anläggas inom planen och att det även kan bli aktuellt att fördröja mer dagvatten inom planområdet i syfte att avlasta dagvattenledningsnätet nedströms. En lämplig placering av ett underjordiskt magasin vara under en befintlig parkering strax utanför planområdet. Vidare finns det inom planområdet två lågpunkter där vatten samlas vid skyfall. Skyfallssituationen är problematisk inom planområdet i dagsläget och vid ett genomförande av planen beräknas den fortsatt att vara det. I strukturplanen för Göteborgs Stad föreslås ett skyfallsstråk för att leda vatten i området till Heden men detaljplanens höjdsättning medger inte detta i nuvarande utförande av plankartan. Av handlingarna framgår det att frågan kommer studeras vidare. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att de åtgärder som föreslås inom detaljplaneområdet säkerställs i så stor utsträckning som möjligt. Avseende de åtgärder för att hantera dagvatten och skyfall som krävs utanför planområdet behövs en beskrivning av hur dessa ska säkerställas och vem som ansvarar för genomförandet.

Råd enligt PBL

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

Förorenad mark

Länsstyrelsen har inget att anmärka på den provtagning som utförts av grundvattens som utförts i syfte att utreda om grundvattenmagasinen (övre och undre) i området är förorenade av klorerade lösningsmedel. Halten av klorerade alifater var längre än detektionsgräns i samtliga prov. Risker att schaktvatten kommer att vara kontaminerat med klorerade alifater bedöms därför som låg. Det är dock oklart på vilket djup som filtren i grundvattenrören är installerade. Vid provtagning av klorerade alifater bör filtren vara installerade i botten av rören då klorerade alifater är tyngre än vatten och sjunker ner till en tät yta. Länsstyrelsen anser därför att projektet bör ha vaksamhet och beredskap att hantera schaktvatten kontaminerat av klorerade alifater om det ändå skulle förekomma. Länsstyrelsen vill här påpeka att avsänkning av grundvattennivån generellt sett kan leda till att föroreningar i grundvattnet mobiliseras. Det är viktigt att eventuella risker för mobilisering av föroreningar beaktas och studeras. Provtagning av mark och asfaltslager har inte utförts i området och konsulten rekommenderar att detta görs i detaljprojekteringen då

schaktmassor finns i området samt asfalt som kan innehålla stenkolstjära. Förekomst av föroreningar i fyllnadsmassor och asfalt måste utredas för att säkerställa korrekt hantering av massorna men Länsstyrelsen anser inte att detta skulle vara något hinder mot detaljplanen och utredningarna kan utföras i detaljprojekteringen. Innan sådan provtagning sker bör provtagningsplan samrådats med tillsynsmyndigheten.

Gestaltning

Ni har tagit fram ett omfattande och bra underlag avseende kulturmiljöfrågan, *Konsekvensbedömning av påverkan på kulturmiljövärden*. I kulturmiljöutredningen presenteras många förslag på hur planförslaget kan stärka och förbättra stadsbilden i området. Med kulturmiljöunderlaget som grund har ett gestaltungsprogram tagits fram som syftar till att ta ett helhetsgrepp om stadsrummet med förslag på bland annat utformning av trottoarer, plantering av träd och annan växtlighet som i hög grad bidrar till att stärka stadsrummets kulturmiljökvalitéer. Gestaltungsprogrammet är en ambitiös vägledning för att stärka kulturhistoriska och stadsbildsmässiga kvalitéer. Ett av syftena med planen är också att säkerställa stadsbyggnadskvaliteter och kulturmiljövärden. Vi ser att ni säkerställer en breddning av gatan och gatans gröna inramning med en enkelsidig allé. Vi ser dock att viktiga utformningsdetaljer inte säkerställs vilket ni bör se över för att syftet med planen ska kunna uppnås.

Sättningar

Vi vill framhålla att särskild hänsyn måste tas till sättningsfrågor vid utbyggnad av området. Vidare måste en rad geotekniska frågeställningar som grundläggning, stabilitet för schakter, geoteknisk kontroll och omgivningspåverkan ägnas särskild uppmärksamhet vid detaljprojektering och utbyggnad.

Åtgärdsprogram för luft

I planhandlingarna beskrivs åtgärdsprogram för kvävedioxid och att halterna på aktuell plats troligen kommer att sjunka under miljökvalitetsnormernas gränsvärden när ett verkningsfullt åtgärdsprogram genomförs. Länsstyrelsen vill i sammanhanget påpeka att Göteborgsregionen har ett pågående åtgärdsprogram för kvävedioxid som fastställdes 2006 och reviderades 2018. Länsstyrelsen ansvarade för arbetet, men saknar rådighet över åtgärder för att styra trafiken och är därför beroende av att samarbetspartnerna är villiga att åta sig sådana åtgärder. Under arbetet med revideringen lade parterna stor vikt vid nationella åtgärder samt åtgärder för att minska utsläppen på de statliga vägarna i Göteborg och Mölndal. Lokala åtgärder ansågs i flera fall inte vara nödvändiga. Den lokala åtgärd som finns med i åtgärdsprogrammet, och som Göteborgs stad har möjlighet att införa för att minska utsläppen av luftföroreningar i centrala staden, är införande av miljözoner för lätta fordon.

Riskbedömning avseende spårsäkerhet

Ni har gjort en riskbedömning med målsättningen att spårvägen ska vara lika säker eller säkrare än övriga delar av spårvägsanläggningen.

Vi noterar att ett antal åtgärder krävs för att säkerställa rätt nivå på säkerheten men ingen av åtgärderna varken kan eller ska säkerställas i detaljplanen varför vi inte kommer att bevaka frågan i nästa skede.

Förhållande till ÖP

Göteborgs översiktsplan anger bebyggelseområde med grön-och rekreationsytor. Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen har stöd i gällande översiktsplan.

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.

En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer och planinnehållets förhållande till detta beskrivs. Planen bedöms bland annat ha en positiv påverkan på begränsat klimatpåverkan och frisk luft. Likaså bedöms den ha en positiv påverkan på god bebyggd miljö då spårvägen skapar förutsättningar för ett hållbart resande

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskyddsdispens

Ni har inkommit med en ansökan för de alléer som påverkas av att gatan behöver breddas. Ansökan omfattar 27 träd och ni avser att plantera fler lindar än vad ni avser att fälla med anledning av genomförandet av planen.

Vattenverksamhet-grundvatten

Ni har låtit ta fram ett PM Geoteknik och hydrologi (Norconsult 2019-11-07) och ett PM hydrogeologi (Norconsult 2020-11-11). I underlagen framgår bland annat att arbetet kommer innebära jordschakter som kan påverka grundvattennivåerna och det övre grundvattenmagasinet i området. Det framgår också att om arbetena gör att man tränger igenom lerlagret mellan grundvattenmagasinen så riskeras nivån i det undre magasinet att sänkas. Vidare uppges att eftersom det sker mycket byggnation i göteborgsområdet kan ett litet uttag av grundvatten i området kring Engelbrektslänken få konsekvenser.

Åtgärder som innebär bortledning eller tillförsel av grundvatten utgör vattenverksamhet som regleras i 11 kap miljöbalken. Sådana åtgärder är tillståndspliktiga om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena (11 kap 12 § MB). Detta gäller även temporära grundvattensänkningar.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att grundvattenmagasinen inte dräneras. I ovan nämnda underlag framgår att det finns risker vid de arbeten i grundvatten som kommer att krävas för detaljplanens genomförande. Det

presenteras olika skyddsåtgärder för att omhänderta eller minska riskerna. Länsstyrelsen bedömer därmed att undantaget i 11 kap 12 § miljöbalken inte kan tillämpas i detta fall, utan arbetena utgör tillståndspliktig vattenverksamhet. Samråd inför ansökan om tillstånd ska ske i tidigt skede med Länsstyrelsen och andra berörda.

Undersökning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning vilket meddelades under undersökningssamråd 2020-04-24. Således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

De som medverkat i beslutet

Företrädare för naturavdelningen, miljöskyddsavdelningen, vattenavdelningen, enheten för samhällsskydd och beredskap och kulturmiljöenheten har bidragit till beredningen av detta yttrande. Detta yttrande har beslutats av planhandläggare Torun Signer med planhandläggare Anna Hendén Wedin som föredragande.

Torun Signer

Anna Hendén Wedin

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2021-01-07

Kopia till:

SGI

Trafikverket

Länsstyrelsen/
Naturavdelningen
Miljöskyddsavdelningen
Samhällsavdelningen
Landsbygdsavdelningen
Vattenavdelningen
Funktionschef Plan och bygg



Datum
2021-01-07
Ert datum
2020-12-02

Diarie nr
5.2-2012-0881
Er beteckning
402-54550-2020

Vår referens
Samir Ezziyani

Länsstyrelsen Västra Götalands län
vastragotaland@lansstyrelsen.se

Detaljplan för spårväg i Engelbrektskatan mellan Södra Vägen och Skånegatan inom stadsdelarna Heden och Lorensberg i Göteborgs kommun

Yttrande över granskningshandling

Statens geotekniska institut (SGI) har från Göteborgs stad erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. Grundläggningsfrågor, exempelvis sättningsrisk, och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår inte i yttrandet.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av en ny spårväg i Engelbrektskatan mellan Södra Vägen och Skånegatan – Engelbrektslänken.

Underlag:

- 1 Planbeskrivning, granskningshandling. Upprättad av Göteborgs stad, december 2020
- 2 Plankartor med bestämmelser. Upprättad av Göteborgs stad, 2020-12-02
- 3 PM Geoteknik och Hydrologi. Upprättad av Norconsult, 2019-11-07
- 4 PM Hydrogeologi. Upprättad av Norconsult, 2020-11-11

SGI:s synpunkter

Grundkartan indikerar att marklutningarna inom och i anslutning till planområdet är små. SGI finner att förutsättningar för skred/ras saknas inom planområdet.

Vid ny- eller tillbyggnation är det av vikt att säkra de geotekniska förutsättningarna för att besluta om lämplig grundläggning och eventuell påverkan på intilliggande bebyggelse. SGI vill därför framhålla, även om sättningsfrågor inte ingår i vår granskning, att särskild hänsyn här till måste tas vid utbyggnad av området. Vidare måste en rad geotekniska frågeställningar som grundläggning, stabilitet för schakter, geoteknisk kontroll och omgivningspåverkan ägnas särskild uppmärksamhet vid detaljprojektering och utbyggnad.

SGI ser från geoteknisk synvinkel att planläggning är möjlig förutsatt att ovanstående synpunkter beaktas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT
Planenheten, Enligt uppdrag

Samir Ezziyani