



Granskningsutlåtande

Utfärdat: 2021-11-25
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

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 22 juni 2021 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning under tiden 7 juli 2021 – 25 augusti 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 32 yttranden har kommit in under granskningstiden. Inkomna yttranden från boende berör i huvudsak parkering under och efter byggtid samt oro för buller, sättningar och vibrationer på grund av den nya spårvägen. Några motsätter sig spårvägsdragningen. Övriga yttranden berör främst förtydliganden i planbeskrivningen avseende skyfall och kompensationsåtgärder.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Framförda synpunkter har till stor del kunnat beaktas genom mindre justeringar och förtydliganden i planbeskrivningen. Kontoret har därmed bedömt att detaljplanen kan antas.

Kvarstående erinringar finns från boende och rör främst spårvägsdragningen.

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/förvaltningen

Ingen erinran.

Kommentar:

Noteras.

2. Förskolenämnden/förvaltningen

Förskolenämnden anser att förslaget förutom spårväg även innebär en förbättring av gång och cykelväg vilket kan vara en förbättring för förskolorna i området.

Förskolenämnden anser dock också att det saknas analys av hur buller på de utemiljöer som förskolor i närområdet använder ska hanteras. Det saknas helt kommentar kring Burgårdsparken vilken gränsar till planområdet men som används av många förskolor i närområdet i brist på tillräcklig friyta. Det är olyckligt då det kan tänkas öka bullernivåerna även där. Detta gäller även lekytan på Heden.

Förskolan på Engelbrektsgatan har tillfälligt bygglov och kommer förmodligen inte att vara kvar i sin nuvarande form när spårvägen är framdragen. Det är dock viktigt att bevaka frågan om buller både under arbetet och inför att spårvägen är i drift. Detta oavsett om det är en tillfällig eller en permanent förskola på platsen.

Det är särskilt viktigt att bevaka de ytor som förskolorna använder för barnens utevistelse.

Det vore lämpligt att utöka bullerutredningen och åtgärder till att även omfatta Burgårdsparken och att föreslå åtgärder för att hålla bullernivåerna inom riktlinjer för förskolegårdar.

Kommentar:

Bedömningen är att det inte är motiverat att utöka bullerutredningen att även omfatta Burgårdsparken då parken ligger på relativt långt avstånd till nytillkommande spårtrafik på Engelbrektsgatan. På Skånegatan föreslås ingen förändring, enbart i korsningen Skånegatan/Engelbrektsgatan. Samtidigt ger byggnaderna öster om Burgårdsparken redan idag ett visst skydd mot buller.

Förskolegården är redan idag bullerutsatt och uppnår inte kraven, däremot försämrar inte trafikförslaget nuläget avsevärt. För att uppnå riktlinjerna för bullernivåer i parker och lekytor kan växtlighet eller plank användas för att skapa lugnare ljudmiljöer och stänga ute buller från närliggande trafik, vilket föreslås i stadens lekplatspolicy. Gestaltning enligt planförslaget kommer innebära en sammanhängande trädrad och ett grönt stråk längs med parkeringen, vilket bidrar till något bättre ljudnivåer. Eventuella bulleråtgärder under byggnation får studeras vidare inför genomförande.

3. Kretslopp och vatten

Kretslopp och vatten ser följande behov av ändringar i planhandlingarna:

- På sida 31 i planbeskrivningen bör det nämnas att de skyddsvärda fastigheterna ligger utanför planområdet. Förslag på ändring: Intill denna lågpunkt, strax utanför planområdet, ligger också ett par äldre skyddsvärda fastigheter som har en golv- och portnivå i samma höjd som gatan.
- På sida 48 i planbeskrivningen. Ändra från markens råhet till markmodellens råhet.

Kretslopp och vatten ser positivt på att de förändringar i planhandlingarna som efterfrågades i samrådsyttrandet har genomförts och har inga ytterligare synpunkter på planhandlingarna.

Förutom synpunkterna ovan har Kretslopp och vatten även kommit med information inför genomförandeskedet, för denna information se Kretslopp och vattens granskningsyttrande i sin helhet.

Kommentar:

Formuleringar i planbeskrivningen har justerats enligt förslag.

Övriga synpunkter noteras.

4. Kulturnämnden/förvaltningen

Kulturförvaltningen tillstyrker planförslaget med bedömningen som gavs i samrådsyttrandet, att det som helhet är positivt för kulturmiljön och stadsmiljön i stort.

Kommentar:

Noteras.

5. Lokalnämnden/förvaltningen

Lokalförvaltningen anser att det är viktigt att säker angöring, hämta/lämna, leveranser och återvinning till närliggande skolor och förskolor kan ske både under ombyggnationen och efter färdigställandet. Säkerheten försvåras av att befintlig återvinningsstation flyttas närmare angöringen till förskolan vid Heden.

Ljudmiljö, vibrationer och luftkvalitet för skolbarnen och förskolebarnen riskerar att verksamheten ej kan få tillstånd att drivas om åtgärder för att minska påverkan ej utförs vilket bör regleras i detaljplanen då verksamheterna som berörs är existerande. Eventuella kostnader för detta ska inte belasta verksamheterna.

Kommentar:

Det finns en ficka för angöring och hämta-lämna på gatan öster om förskolan, mellan förskolan och Hotell Liseberg. Denna berörs inte av detaljplanen. Att återvinningsstationen hamnar närmare förskolan är oundvikligt. Exakt utformning och anpassning i relation till parkeringsplatser studeras i projekteringen.

Utbyggnaden av gatan innebär en liten försämring av ljudmiljön vilket behöver hanteras i genomförandeskedet. Buller och vibrationer under byggskede kommer studeras kontinuerligt under byggnationen. Enligt den bullerutredning för inomhusmiljöer som gjorts, daterad 2021-04-28, bedöms inga åtgärder för

förskolan vara nödvändiga. Utredningar kring luftmiljö, vibrationer och ljudmiljö har gjorts i samband med planarbetet. Ytterligare åtgärder är inte möjligt att reglera i detaljplan.

6. Miljö- och klimatnämnden/Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att synpunkten nedan beaktas:

Alléträden inom planområdet omfattas av det generella biotopskyddet. Dispens från biotopskyddet med villkorad kompensation har beslutats av Länsstyrelsen. Miljöförvaltningen förutsätter att de två solitära träden som behöver fällas och som inte ingår i allén också ska kompenseras. Träd i stadsmiljön är ofta en bristvara. De utgör viktiga livsmiljöer för flera arter, utför viktiga ekosystemtjänster och har sociala värden för människor.

Kommentar:

De 27 lindar som behöver tas ner ska enligt Länsstyrelsens beslut ersättas med minst ett nytt träd för varje avverkat träd. Kontorets bedömning är att en mer sammanhängande allé med fler yngre träd enligt planförslaget (cirka 34 träd) både tillgodoser kravet enligt biotopskyddsdispensen och utgör ersättning för de två solitära träden.

Allén längs med gatans norra sida enligt planförslaget kompenserar för de träd som måste tas ner, men för att stärka områdets gröna värden behövs även grönstruktur utöver alléerna. Detta kan exempelvis tillgodoses genom plantering norr om gång- och cykelstråket. Det är viktigt att utformning av grönstruktur följer intentionerna och ambitionerna i planförslaget uttryckta genom illustrationsritning och gestaltungsprogram, eller att behovet av grönstruktur tillgodoses på liknande sätt. Gestaltungsprogrammet tar ett helhetsgrepp inom och utanför planområdet och är viktigt att följa i fortsatt arbete med projektering och genomförande.

Förtydligande är gjort under rubriken Kompensationsåtgärder i planbeskrivningen.

7. Park- och naturnämnden/förvaltningen

Förvaltningen är fortsatt positiv till planförslagets syfte om att stärka kollektivtrafiken och förbättra kopplingen för gående och cyklister längs med Engelbrektsgatan. Förvaltningen ser dock fortsatt negativt på att detta sker på bekostnad av områdets befintliga gröna värden, då särskilt att den parkyta som kvarstår från stadens 300-årsfirande krymper ytterligare samt att den sista grova lind som kvarstår från den ursprungliga allén tas ned. Förvaltningen ser trots detta positivt på det gestaltungsförslag som arbetats fram då detta har en hög ambition som stärker Hedens gröna inramning. Förvaltningen hade dock önskat en större hushållning med marken och gärna sett en gestaltning av gaturummet som möjliggjorde annan användning av spårvägens yta under de perioder då ytan inte kommer att trafikeras. Att genomföra en breddning av gatan med 12 meter för att endast använda den utökade gatumarken för tillfällig trafik är problematiskt i den allt tätare staden.

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:

Planområdet omfattar de ytor som är nödvändiga för att säkerställa 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. I genomförandeskedet kan ytterligare ansatser göras för att på bästa sätt ta vara på områdets gröna värden. I det fortsatta arbetet är det också viktigt att bevaka att de valda lösningarna motsvarar den ambition som finns om en stadsmässig, tydlig och överblickbar gatuutformning.

Detaljplanen möjliggör allt som ingår i användningen gata. I det fall frågan om samnyttjande av gaturummet blir aktuellt behöver detta utredas vidare.

Övriga synpunkter noteras

8. Räddningstjänsten Storgöteborg

Ingen erinran.

Kommentar:

Noteras.

9. Socialnämnden/förvaltningen centrum

Socialförvaltningen Centrum gör bedömningen att de ändringar som gjorts i planförslaget inte ger förvaltningen skäl till att lämna ytterligare synpunkter. Efter samrådet har endast vissa justeringar och förtydliganden i planhandlingarna gjorts. De synpunkter som socialförvaltningen framförde under samrådet kvarstår. Socialförvaltningen vill särskilt betona vikten av att identifierade åtgärder från den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen konkretiseras samt ansvar tydliggörs och fördelas mellan berörda parter.

Kommentar:

Kontorets bedömning är att identifierade åtgärder är konkretiserade i tillräcklig utsträckning. Detta är huvudsakligen gjort genom regleringar i detaljplanen. Åtgärdsförslagen är till stor del inarbetade i planförslaget samt beskrivna och genomarbetade i gestaltningsprogrammet.

10. Trafiknämnden/förvaltningen

Trafikkontoret har medverkat i planarbetet och ställer sig positiva till fortsatt planering av rubricerat ärende, med följande synpunkter:

Hållbar mobilitet och goda stadsmiljöer

Trafikkontoret bedömer att planförslaget bidrar till ökad hållbar mobilitet och en god stadsmiljö längs Engelbrektskatan. Förslaget är förenligt med målen i trafikstrategin för områdena resor och stadsrum. Den föreslagna bredden på gatan om 31,5 m är ungefär samma bredd som Södra Vägen, Berzeliigatan och Sten Sturegatan som också är huvudgator inom stenstaden. Skulle gatan föreslås bli smalare skulle det innebära mindre potential för måluppfyllnad.

Plankartan

Trafikkontoret anser inte det nödvändigt eller lämpligt att reglera plankartan i den utsträckning som föreslås. Plankartan mister flexibilitet och detaljplanen ska hålla över tid. För mycket reglering i plankartan skulle i projekteringen kunna innebära brist på planjuridiskt utrymme för nödvändiga justeringar. Även under byggskede

kan oförutsedda omständigheter förekomma som kräver mindre justeringar av spårvägen.

I genomförandestudien så har ett trafik- och utformningsförslag tagits fram. Detta har inte uppdaterats som följd av ändringar i detaljplaneprocessen. Ändringar är främst i sektionen med ökad trottoarbredd och smalare körfält vilket föranleder något justerad spårdragning norrut. I granskningsskedet så har genomförbarheten med hänsyn till detaljplanekartan och illustration studerats inom genomförandestudien. PM tagits fram där en jämförelse görs mellan genomförandestudiens trafik- och utformningsförslag och det förslag som presenteras i den förvaltningsgemensamt framtagna illustrationsplanen. PM:et konstaterar att skillnaderna mellan de två förslagen inte förändrar genomförbarheten av projekt Engelbrektslänken och att detaljplanen därmed är genomförbar.

Hållplats

En alternativ utformning med hållplats på sträckan mellan Sten Sturegatan och Skånegatan har prövats i planarbetet. Plankartan möjliggör byggnation av 45 meters lång hållplats. Bredden mellan spårområdet och trädallén är dock för liten för att rymma en hållplats med god standard. 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. Trädalléns och spårets raka linje längs hela gatan har varit styrande för denna innebörd.

Spårområdet

Trafikkontoret understryker vikten av att spåret ligger inom eget område där enbart spårvagnstrafik ska förekomma. Syftet är att skapa en robusthet i spårvägsnätet och årslånga perioder med omledningstrafik förväntas. 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.

Idag trafikerar ingen busslinje på Engelbrektsgatan mellan Södra Vägen och Skånegatan. I dagsläget finns inga planer på framtida linjetrafik med buss längs sträckan. Detaljplanen omöjliggör inte för busstrafik inom spårområdet om detta skulle vara aktuellt att prövas i framtiden.

Gångtrafikanter som genar över spåret innebär en ökad trafiksäkerhetsrisk. Staket som åtgärd har övervägts men bedöms inte lämpligt ur barriär och kulturmiljösynpunkt. Risken har även tagits upp i genomförd riskbedömning för spårsäkerhet och åtgärd anges inte som ett krav eller rekommenderad åtgärd på denna sträcka på grund av god sikt. Riskbedömningen kan dock förändras över tid beroende på hur trafiksituationen utvecklas.

Bilparkering

Framtagande av mobilitets- och parkeringsutredningen har skett i samverkan med stadsbyggnadskontoret och Göteborgs Stads parkering AB och omfattar permanent situation längs Engelbrektsgatan utifrån sammanvägd tillgänglighet. Övriga förvaltningar och Västtrafik har hållits informerade.

Dagens cirka 290 platser längs Engelbrektsgatan försvinner under ombyggnation av gatan och föreslås minska till totalt cirka 100 platser när ombyggnationen är klar. Boendeparkering längs gatan minskar från cirka 50–60 till cirka 20–30 platser med förslaget. Detaljplanen reglerar inte antalet parkeringsplatser. Antalet platser kan justeras vid projektering.

Trafikkontorets bedömning är att då Västlänken trafikeras, beräknad start år 2026, är den sammanvägda tillgängligheten så god att de cirka 190 parkeringsplatser för bil som inte återställs vid färdig byggnation av Engelbrektslänken heller inte ersätts på annan plats.

Fram till driftsättning av Västlänken och Korsvägens färdigställande (2023–2026), bedöms det inte finnas lika goda förutsättningar att minska antalet parkeringsplatser för bil då framkomlighet och tillgänglighet med hållbara transporter inte har hunnit förbättras i motsvarande grad. Det tillfälliga parkeringshuset vid Sten Sturegatan på Heden som förväntas stå klart år 2022 har delvis räknat med ett behov som uppstår när Lorensbergsgaraget är tänkt att rivas och att platser försvinner vid utveckling av arenaområdet. Bortfallet från Engelbrektslänken är inte medräknat. Både utveckling av arenaområdet och detaljplan för bostäder och verksamheter vid Lorensbergsparken har fått förskjutna tidplaner och den sistnämnda kan vinna laga kraft tidigast i slutet av 2024. Trafikkontoret bedömer därför att bortfallet till följd av Engelbrektslänken i första hand kan rymmas inom det tillfälliga parkeringshuset vid Sten Sturegatan på Heden. Lorensbergsgaraget är i dåligt skick och en eventuell ansökan om rivning kan inkomma innan laga kraft. På grund av det och osäkerhet kring kommande efterfrågan på bilparkeringsplatser föreslås i andra hand en flexibel lösning som innebär att fler parkeringsplatser enbart gradvis etableras om behov uppstår. Platsen som föreslås är befintlig grusyta på Heden och rymmer som mest cirka 220 platser. Detta förslag har tagits fram i samverkan med stadens planerande förvaltningar och Göteborgs Stads parkering AB.

Trafikkontoret har under granskningskedet gjort studier och bedömningen att det kapacitetsmässigt är möjligt att använda befintlig in- och utfart från Parkgatan även till denna parkering se bilaga 10.

Trafikkontoret bedömer att rivningslov till Lorensbergsgaraget inte bör ges förrän byggnation av Engelbrektsgatan är klar.

Träd och grönska

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. I projekteringen ska antal träd och dess exakta placering bestämmas så att det finns potential för lika stora trädkronor som i alléerna längs Södra Vägen och Sten Sturegatan.

De två träden i korsningen med Sten Sturegatan som på plankartan har bestämmelsen träd1 står i princip i linje med körbanekanten. De riskerar dels att bli påkörda då svepytor från större fordon kan överlappa med trädstammen, dels att skymma sikten mot cykelbanan för svängande fordon. Trafikkontoret har under hela planarbetet varit tydliga med att det finns svårigheter med att bevara träden. Under granskningskedet så har möjligheten att bevara träden studerats ytterligare. För att möjliggöra bevarande av träden så kan det komma att krävas åtgärder av antalet körfält samt justering vid korsningen Sten Sturegatan-

Engelbrektsgatan. Gångpassagerna vid korsningen kan behöva justeras, möjligen flyttas något längre ifrån korsningen än vad som framgår av illustrationen. Även en reglering som begränsar längre fordon än 8–10 m att göra högersväng ut från Sten Sturegatan mot Engelbrektsgatan kan komma att behövas. En sådan reglering medför en begränsning som innebär att längre fordon måste antingen köra ner till Berzeliigatan för att göra högersvängen eller redan från start välja Skånegatan. Trafikkontoret har varit tydliga med att även med dessa åtgärder så finns det ingen garanti att träden inte tar skada under bygg eller användningsskedet. Trafikkontoret ska i kommande projektering fortsatt arbeta utefter ambitionen att behålla träden men bedömer risken för att träden påverkas negativt som markant. Byggnation i direkt anslutning riskerar även att påverka trädens rötter negativt.

Gestaltningssprogrammet visar en ambition med träd på trottoaren längs Engelbrektsgatans södra sida vilket bidrar positivt till stadsmiljön. Samtidigt är det flertalet funktioner och kvaliteter förutom grönska som gör anspråk på denna yta. Bland annat framkomlighet för gående, korttidsangöring för godstransporter/boendeparkering, uteserveringar, cykelparkering och sittmöjligheter. I kommande projektering ska avvägningar göras mellan dessa ytanspråk för att finna en lämplig balans, men också möjligheter att variera användningen över olika tider på året. Möjligheter till träd i kombination med ledningar behöver också prövas.

Dagvatten

Centrala staden där området kring Engelbrektsgatan ingår omfattas av en äldre hantering av dagvatten. Enligt planbeskrivningen, bilaga 3, beskrivs förslag på åtgärder för rening och fördröjning av dagvatten i och med ombyggnationen. Trafikkontorets bedömning är att fördröjning på allmän platsmark inte är ett krav utan utgångspunkten bör vara att inte förvärra situationen jämfört med idag. En omprioritering av gaturummet bidrar till minskad belastning från biltrafiken längs gatan på sikt, snarare än en ökad påverkan. Mängden hårdgjord yta ökar inte med förslaget. Ur föroreningsperspektiv och Göteborgs stads målnivåer för dagvatten ska det i projekteringen prövas att leda dagvatten till de föreslagna växtbäddarna, vilket skulle möjliggöra att Göteborgs målvärden för rening kan nås. Dagvatten & skyfallsutredningen visar på att växtbäddar med en total yta om ca 350 m² kan generera en fördröjningsvolym på ca 140 m³. Detta skulle ha en positiv inverkan på belastningen på dagvattenledningarna i området. Att det går att uppnå kravet både för rening och fördröjning genom växtbäddar är positivt. Lösningen bedöms som en multifunktionsanläggning, vilket innebär att Kretslopp och vatten ansvarar för investering och drift av den hydrauliska funktionen.

Skyfall

Inom planområdet och längs Engelbrektsgatan finns idag en lågpunkt där vatten samlas vid ett eventuellt skyfall. Enligt Göteborgs Stads strukturplan för hantering av översvämningsrisker föreslås tre skyfallsstråk som korsar Engelbrektsgatan från söder till norr och som leder fram till Hedens fotbollsplaner för fördröjning. Dessa skyfallsstråk är delvis inom och delvis utanför planområdet. Det framgår av resultaten att skyfallssituationen är problematisk inom planområdet i både befintlig och framtida situation. I båda fallen täcks den västra lågpunkten på Engelbrektsgatan av vatten med ett djup som varierar mellan 30 och 40 cm på körbanorna. Detta utgör ett hinder för framkomligheten enligt tematiskt tillägg till översiktsplan för översvämningsrisker (TTÖP) som definierar en väg som

framkomlig när vattendjupet är maximalt 20 cm. Exploateringen på gatan försämrar inte skyfallssituationen. Fastighetsägaren har ett ansvar att hantera översvänningsrisk för befintliga byggnader inom egen fastighet.

Flera möjliga lösningar för att sänka vattennivån under 20 cm på gatan har studerats i samrådsskede och har även studerats vidare efter samråd. Den billigaste åtgärden (kulvert från gatan till parken) har inte bedömts vara samhällsekonomiskt motiverbar och en sammanvägd bedömning är att föreslå ett avsteg från TTÖP kring framkomlighet på nya vägar. Och därmed rekommenderas inga åtgärder för att hantera skyfall.

Buller

Att anlägga ny spårväg är att räkna som väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Efter ombyggnation av gatan ökar bullerbelastningen vid bostadsfasaderna. För större delen av fasaderna längs Engelbrektsgatans västra del är ljudnivåerna redan idag höga och ökningen från tillkommande spårvägstrafiken marginell. Ökningen vid fasader längs Engelbrektsgatans östra del beräknas bli något större, upp till 3 dBA. 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 utifrån en avvägning av vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Genomförandestudie och fortsatt arbete

Genomförandestudien redogörs parallellt med detta utlåtande. På grund av kort tidplan påbörjas projektering medan detaljplanen pågår. Trafikkontoret bedömer att detaljplanen är genomförbar. Tät dialog och samarbete krävs mellan de olika processerna inför antagande av planen.

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 planförslaget genom illustrationsritning och gestaltningsprogram. Dock medger detta att mindre justeringar och avsteg från förslaget är möjliga.

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.

11. Idrotts- och föreningsnämnden/förvaltningen

Idrotts- och föreningsnämnden ställer sig fortsatt 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:

Noteras.

12. Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen ser att de synpunkter som lämnats in under samrådsskedet noterats och kommer inte att lämna några ytterligare kommentarer under granskningen.

Kommentar:

Noteras.

13. Göteborg energi AB med dotterbolag

Göteborg Energi Nät AB (GENAB)

Det nya spårvagnsspåret och cykelbanan kommer i konflikt med flera av GENAB:s ledningar bland annat 50 kV kablar (som är EJ i drift), 12 kV kablar, styrkablar och 0.4 kV kablar på flera ställen.

Ni kommer också att arbeta i närheten av en tunnel innehållande 145 kV ledningar som inte finns redovisade i ert kartunderlag av förklarliga skäl, tunnel ägs av Telia. För detaljer om tunneln ta kontakt med Telias kontaktperson

Kablarna får ej flyttas eller för övrigt behandlas utan samråd med ledningsägaren.

Göteborg Energi Fjärrvärme och Fjärrkyla samt Signalkablar

Göteborg Energi Fjärrvärme, Fjärrkyla och signalkabel har driftsatta, såväl som icke driftsatta, ledningar inom det aktuella planområdet. Ledningarna måste beaktas och Göteborg Energis ”Bestämmelser vid markarbeten ska följas”. Ledningarnas inmätta läge finns att tillgå via ledningskollen.se.

Fjärrvärme: Göteborg Energi har driftsatta fjärrvärmeledningar inom planområdet. Det finns driftsatta fjärrvärmeledningar öster om Sten Sturegatan, där ledningarna dels löper parallellt med Engelbrektsgatan dels korsar Engelbrektsgatan. Vid Engelbrektsgatan/Wadmansgatan korsar en fjärrvärmeledning Engelbrektsgatan. Denna ledning är tagen ur drift.

Huruvida de driftsatta ledningarna kan ligga kvar i sitt befintliga läge och/eller om det behövs några skyddsåtgärder måste utredas vidare.

Fjärrkyla: Göteborg Energi har driftsatta fjärrkylaledningar inom planområdet. Precis öster om Sten Sturegatan korsar en fjärrkylaledning Engelbrektsgatan. Vidare finns en fjärrkylaledning förlagd vid Engelbrektsgatan/Södra Vägen.

Signalkabel: Det finns driftsatta signalkablar i det aktuella planområdet. Signalkablarna finns förlagda med fjärrvärme-, fjärrkyla- och gasledningarna. Göteborg Energi Gasnät AB (GEGAB)

GEGAB har driftsatta gasledningar inom det aktuella planområdet. Vi vill uppmärksamma att det, förutom att det finns gasledningar i Engelbrektsgatans

körfält, även finns gasledningarna som korsar Engelbrektskatan. Vidare finns det driftsatta gasledningarna vid korsningen Södra Vägen/Engelbrektskatan. Vid korsningen Engelbrektskatan/Skånegatan finns gasledningarna som är tagna ur drift. Ledningarnas inmätta läge finns att tillgå via ledningskollen.se.

Huruvida de driftsatta ledningarna kan ligga kvar i sitt befintliga läge och/eller om det behövs några skyddsåtgärder måste utredas vidare.

Göteborg Energi GothNet AB

GothNet har anläggningar intill den planerade förläggningen. Dessa är redovisade på er ritning. Se även samlingskartan.

Vi är intresserade av att delta i kommande detaljplanering för att tillgodose behovet av fibertjänster inom planen. Samt bevaka befintligheterna i området.

Yttrandet från Göteborg energi med dotterbolag innehåller även information kring fortsatt arbete i genomförandeskedet, se yttrandet i sin helhet för denna information.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

14. Länsstyrelsen

Har följande synpunkter:

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Länsstyrelsen befarar inte att planen kommer i konflikt med riksintressen, mellankommunal samordning, miljö kvalitetsnormer, strandskydd eller människors hälsa och säkerhet. De synpunkter som lyftes i samrådet vad gäller kulturmiljö, föroreningsituationen i luft och vatten, buller vid bostäder samt konsekvenser av skyfall har hanterats på ett acceptabelt sätt. Länsstyrelsen vill dock lyfta några synpunkter på granskningshandlingen, se nedan.

Buller

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 samt rimlighetsavvägning. Avtal om bullerdämpande åtgärder ska tecknas mellan Trafikkontoret och ägare till de fastigheter som inte klarar ljudkraven inomhus.

Länsstyrelsen anser att avtalen och åtgärderna bör vara klara innan planen genomförs.

Skyfall

För ökad tydlighet bör planbeskrivningen kompletteras med de motiv som redovisas i Dagvatten- och skyfallsutredningen vad gäller alternativa färdvägar, framkomlighet för utryckningsfordon samt förväntad varaktighet av

översvämningar. Länsstyrelsen har också noterat att beslutsordningen beskrivs olika i TTÖP jämfört med skyfallsutredningen. Länsstyrelsen förutsätter att förfarandet följer de rutiner som tagits fram inom staden.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskyddsdispens har sökts och erhållits för den påverkan planen innebär på alléer.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras enligt förslag. Övriga synpunkter noteras.

15. Lantmäterimyndigheten

Ingen erinran.

Kommentar:

Noteras.

16. Trafikverket

Förutsatt att kommunen spelar in detaljplanen till Kom Fram Göteborg har Trafikverket inget att invända mot i granskningsskedet.

Kommentar:

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.

17. Brf Engelbrektsgatan 55; Heden 27:4

Föreningen motsätter sig att planförslaget antas och framhåller att tillräcklig hänsyn inte tagits till tidigare framlagda synpunkter:

Då marken är av lera är risken uppenbar att vår byggnad drabbas av sättningar i rustbädden, vilka medför att vi nödgas att genomföra omfattande och kostnadskrävande grundförstärkningar. Föreningens fastighet är ett, som det framgår av utredning, grundvatteberoende riskobjekt. Sättningar i rustbädden medför också att byggnaden drabbas av sättningsskador på fasad och i stomme.

Spårvagnstrafiken orsakar utökat buller som stör inomhusmiljön, vilket konstateras medföra att byggnaden måste isoleras för ljud. Det föreligger risk att tillräckliga åtgärder inte går att vidtagas med mindre än att fönstren med karmar byts, vilket vore förödande för fastigheten med dess oersättningsbara originalfönster från 1896 och vilket föreningen motsätter sig.

Genomförandet medför slutligen att antalet parkeringsplatser drastiskt minskar, till men för de boende såväl som till följd av färre antal bilplatser samt den ökning av körsträcka som jakten på att finna den lediga parkeringsplats medför. Situationen är redan idag ohållbar då det saknas ett stort antal platser.

Kommentar:

Trafikkontoret avser att ansöka om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken inför genomförandeskedet, bevaka påverkan på grundvattennivåerna och säkerställa att ingen negativ påverkan sker på de känsliga fastigheterna i närområdet på grund av projektets genomförande.

Planområdet bedöms kunna vara vibrationskänsligt då områdets jordlager består av lera, och vissa byggnader inom området är från 1890-talet med varierade grundförhållanden. En vibrationsutredning (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. Utredningen 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. Eftersom spårområdet enbart kommer att trafikeras av spårvagn och utformningen innebär passager över gatan, samt refuger istället för fartgupp för att sänka hastigheten för biltrafik, bedöms detta kunna uppnås.

För att säkerställa bra ljudnivå inomhus finns en handlingsplan med fortsatt arbete inför genomförandet. 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.

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 lösningen 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 har en del inventeringar senarelagts 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. I samband med granskning av detaljplanen har alla som berörs av detaljplanen informerats om problematiken. Som en del av fortsatt arbete med handlingsplanen kommer man börja ta kontakt med de berörda fastighetsägarna och fortsätta med inventeringar. Val av rimlig åtgärd kommer att diskuteras i varje enskilt fall mellan fastighetsägare och trafikkontoret och avtal tecknas.

Detaljplanens genomförande innebär att antalet parkeringsplatser i direkt anknytning till Engelbrektsgatan 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.

Dagens cirka 290 platser längs Engelbrektsgatan försvinner under ombyggnation av gatan och föreslås minska till totalt cirka 100 platser när ombyggnationen är klar. Boendeparkering längs gatan minskar från cirka 50–60 till cirka 20–30 platser med förslaget. Detaljplanen reglerar inte antalet parkeringsplatser. Antalet platser kan justeras vid projektering. Kontorets bedömning är att då Västlänken trafikeras, beräknad start år 2026, är den sammanvägda tillgängligheten så god att de cirka 190 parkeringsplatser för bil som inte återställs vid färdig byggnation av Engelbrektslänken heller inte ersätts på annan plats.

18. Bostadsrättsförening Engelbrektsgatan 53

Då marken består av lera finns en risk att vår byggnad (BRF Engelbrektsgatan 53) drabbas av sättningar i rustbädden. Detta kan medföra omfattande och kostnadskrävande grundförstärkningar samt sättningsskador på fasad samt stomme. Åtgärder för att undvika dessa sättningar måste givetvis tas. Sättningar i rustbädden orsakade av byggnationen (spårvägen Engelbrektsgatan mellan Södra Vägen och Skånegatan) bör ersättas av Göteborgs Stad.

Spårvagnstrafiken orsakar sannolikt skadligt buller som stör inomhusmiljön, vilket kan medföra att byggnaden måste isoleras för ljud. Mätningar samt beräkningar av hur inomhusmiljön påverkas bör göras av stadsbyggnadskontoret samt om det påvisas att inomhusmiljön påverkas negativt och eventuell ljudisolering av byggnaden bör göras ersättas av Göteborgs Stad.

Genomförandet medför att antalet boende parkeringsplatser drastiskt minskar till men för de boende. Ersättningsparkeringsplatser i närområdet till fastigheten bör tas fram av Göteborgs Stad.

I detaljplanen ingår ingen ny hållplats utanför fastigheten då befintliga hållplatser skall användas. Detta är bra då vi under inga omständigheter vill ha en hållplats utanför fastigheten då detta kommer att påverka oss och vår hyresgäst (för närvarande Restaurang Athena) negativt.

Kommentar:

Gällande sättningar, buller samt parkeringsplatser se kommentar till yttrande från Brf Engelbrektskatan 55, nummer 23.

Övriga synpunkter noteras.

19. Brf Engelbrekt; Heden 25:3**Vibrationer**

Vår fastighet som är byggd 1895–96 är rimligen mer känslig för ökande markvibrationer i samband med byggnationen av Engelbrektslänken och framtida spårvägstrafik än nybyggda fastigheter. Vi förutsätter att alla nödvändiga åtgärder vidtas för att reducera vibrationer.

Buller

I underlaget framgår att trafikbuller kommer att öka. Vi förutsätter att projekt Engelbrektslänken bekostar nödvändiga åtgärder inomhus för att reducera bullernivån till godkänd nivå.

Parkering

I underlaget framgår att ca 66% av parkeringsplatserna kommer att försvinna i närområdet. Vi förutsätter att boendeparkering kommer att upplåtas på bland annat kvarstående parkering utmed norra sidan av Engelbrektskatan och på parkeringen vid Sten Sturegatan bakom hotell Liseberg Heden.

Kommentar:

Gällande vibrationer, buller samt parkeringsplatser se kommentar till yttrande från Brf Engelbrektskatan 55, nummer 23.

20. Wallenstam; Lorensberg 55:14

Wallenstam har som fastighetsägare till Lorensberg 55:14 fått ta del av rubricerade handlingar. Generellt är Wallenstam positiv till planerna som innebär att stadens spårvagnsnät förstärks med en ny länk och därmed blir mer robust. Vidare är de förbättringar som planeras med ny gång- och cykelbana, fler passager över Engelbrektskatan samt en utökad grönstruktur också positivt. Med anledning av att en av Wallenstams fastigheter till viss del påverkas av genomförandet av planen vill vi framföra följande synpunkter:

Buller

Det konstateras i planhandlingarna att Wallenstams fastighet Lorensberg 55:14 är i behov av bullerreducerande åtgärder på fönster för att nå gällande myndighetskrav avseende bullernivåer inomhus. Enligt planhandlingarna ska avtal om bullerdämpande åtgärder tecknas mellan Trafikkontoret och fastighetsägare. Vi ser fram emot en konstruktiv dialog i inför avtalsskrivandet liksom ett nära samarbete i genomförandeskedet.

Sättningar

Enligt planbeskrivningen finns det risk att sättningar uppstår vid anläggandet av spårvagnsspåret. Den största risken för sättningar förutsätts finnas i korsningen Engelbrektskatan-Södra Vägen där jorddjupen är som störst, d.v.s. i anslutning till Lorensberg 55:14. Vidare står det att ”I projekteringsskedet bör geotekniska fältundersökningar utföras för att fastställa lerans egenskaper. Därefter bör sättningsberäkningar utföras med hänsyn till vald profilnivå och

grundläggningssätt.” Wallenstam förutsätter att ovanstående utredningar tas fram samt att Trafikkontoret och dess entreprenörer tar kontakt med oss inför såväl projektering som utbyggnad av spårvägen. För att säkerställa att inga oönskade sättningar uppstår ska kontroller och mätningar på aktuell byggnad utföras före, under och efter byggtiden.

Stadsmiljö

Planförslaget innebär att Engelbrektsgatan får en bredare sektion än i dag för att rymma spårvagnsspåren. Marken runt spåren ska enligt förslaget utföras i asfalt för att överensstämma med befintlig kulturmiljö. Men tanke på att ytan runt spåren inte avses användas för andra ändamål än spårvagnstrafik, t ex vara körbar för bil eller cykel, förordar Wallenstam att ytorna utförs i gräs. Mindre andel hårdgjord yta ger bättre förutsättningar för ett flertal aspekter i stadsmiljön, exempelvis buller, dagvattenhantering, temperaturreglering, mm. Inte minst ger det en grönare stadsmiljö.

Parkering

För en levande stadskärna är det viktigt att det är enkelt och attraktivt att besöka de centrala delarna av Göteborg, oavsett färdmedel. Engelbrektslänken planeras inte för någon permanent kollektivtrafik på den aktuella sträckan och det planeras inte heller för någon ny kollektivtrafikhållplats. Därför innebär Engelbrektslänken inte ökad tillgänglighet för de resenärer som ska till området. Centrumnära bilparkering bör därför även framöver finnas tillgängligt och det är olyckligt om tillgången till parkeringsplatser minskar i den omfattning som planhandlingarna anger. Enligt planhandlingarna minskas antalet bilplatser på parkeringen direkt norr om Engelbrektsgatan från ca 250 till ca 100. Detta får en direkt negativ påverkan på handeln kring Kungssportsavenyn liksom tillgängligheten till evenemangsområdet. Med hänsyn till de exploateringsplaner som finns för flertalet parkeringsytor i närområdet är det viktigt att staden har en övergripande plan för hur tillgängligheten till området inte ska minska för bilburna besökare, boenden och verksamma, liksom att planerna inte hindrar en framtida utveckling på Heden.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

21. Boende på Engelbrektsgatan 58

Boende bifogar förslag till alternativ spårvägsdragning och anser att utbyggnad och underhåll av spårvägar kostar stora summor pengar och innebär gnissel. Boende frågar sig vad kostnaden för spårvägen är för medborgarna. Boende uttrycker att framtidsplanerna är svåra att begripa.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

22. Boende på Engelbrektsgatan 48

Boende anser att det har varit svårt att tyda i materialet hur många fordonsfiler planförslaget innebär mellan Sten Sturegatan och Skånegatan. Boende skriver att

önskemål från flera boende i Bostadsbolagets hus är att det bara ska vara en fil i vardera riktningen.

Boende önskar att farthinder anläggs på sträckan mellan Sten Sturegatan och Skånegatan då det bullrar från bilar och motorcyklar som kör fort på sträckan, samt att man måste se till att trafiken tidigare kommer ned på Nya Allén då de flesta bilar skall köra mot Ullevigatan, Gårda Brandstation och sedan vidare ut på E6:an.

Boende anser att spårvagnar innebär mycket buller och tycker att det är märkligt att det ska låta så mycket. Utgår från att gräsmatta läggs under de nya spåren. Hänvisar till Skånegatan där gräset dämpar ljudet från spårvagnstrafiken.

Boende vill se att biltrafiken reduceras genom smalare gator och farthinder som begränsar hastigheten och minskar trafikbuller.

Kommentar:

Angående antal fordonsfiler mellan Sten Sturegatan och Skånegatan innebär planförslaget ett bilkörfält i vardera riktningen.

Det finns risk att åtgärder som farthinder skulle komma att innebära vibrationspåverkan. I genomförandeskedet kommer det pågå ett arbete med hastighetssänkande åtgärder, och de åtgärder som ger bra helhetsverkan kommer väljas.

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

Övriga synpunkter noteras.

23. Boende på Engelbrektsgratan 61

Boende anser att planförslaget är motsägande, intetsägande och innehåller många upprepningar. Frågar sig vad som avses med målet att bygga en robust järnväg i Göteborg. Anser att få göteborgsbor önskar sig spårväg, då det är omodernt, farligt, skramlar, skakar, tar mycket plats och är dyrt att bygga och att hålla i drift. Boende anser inte att det framgår av förslaget vad som avses med robust i sammanhanget. Boende ifrågasätter att marken inom planområdet är tillräckligt stark för anläggande av spårväg och undrar hur befintliga grundförstärkningar undersökts. Boende anser att planhandlingarna är ett säljdokument för järnväg i staden, och att spårväg är ett otidsenligt transportsätt som tar upp onödigt mycket plats i staden. Boende saknar alternativ i planförslaget och anser att förutsättningarna som presenteras är föråldrade. Boende anser att gång-, cykel-, och kollektivtrafik fungerar bra idag och att det endast är nödvändigt med mindre insatser i området. Boende frågar sig vad planen är för närliggande förskola. Boende ifrågasätter varför parkeringsplatser tas bort. Boende anser att nollalternativet bör kompletteras med nödvändiga och efterfrågade förändringar, anser att elfordon bör prioriteras framför spårväg. Boende anser inte att gatan blir bättre med planeradspårväg. Boende anser att spårvägen är en miljöfarlig verksamhet. Boende anser att en MKB bör upprättas. Boende anser att det är bekymrande att luftkvaliteten är under målnivå. Boende efterfrågar förändringar i stadens policy kring elfordon. Anser att vi behöver mer flexibla kollektivtrafiksystem. Boende ställer sig frågande till att förslaget antas generera en ökande resandeström.

Boende sammanfattar sitt yttrande:

- Att detaljplaneförslaget är otidsenligt och helt felaktigt med en ny järnväg/spårväg mitt i stan.
- Att detaljplaneförslaget i nuvarande skick kräver prövning enligt Miljöbalken och att en Miljökonsekvensbeskrivning upprättas.
- Att upprustningen av Engelbrektsgatan kan ske med betydligt mindre resurser och bli väldigt mycket finare för boende och besökande.
- Att inget förslag kan bli helt förrän den provisoriska förskolan är löst.
- Att Staden måste bejaka Elfordonsutvecklingen och påbörja ersättningen av farlig spårtrafik i innerstaden i utbyte mot flexibel miljövänlig Elfordonstrafik som kan möta Göteborgs innevänares behov i nära framtid.

Kommentar:

Spårvägsutbyggnaden i Engelbrektsgatan ingår i planerna för utbyggnad av kollektivtrafik i Göteborg och är ett utpekad stråk för spårvagn i dokumentet Målbild Koll2035, beslutat av kommunfullmäktige.

Kontorets bedömning, vilken Länsstyrelsen instämmer i, är att detaljplanen inte innebär en betydande miljöpåverkan och därmed inte kräver en miljökonsekvensbeskrivning.

Övriga synpunkter noteras.

24. Boende på Engelbrektsgatan 63

Boende motsätter sig projektet, och anser att dragningen av en ny länk för att avlasta spårvagnstrafiken bör begränsas till Allén. Boende ifrågasätter om det är möjligt att säkerställa stadsbyggnadskvaliteter och kulturmiljövärden med de vibrationer som en spårvagn genererar med tanke på risk för sättningar. Boende menar att planförslaget inte innebär en mindre förändring och uttrycker att projektet inte bör genomföras.

Kommentar:

Gällande vibrationer se kommentar till yttrande från Brf Engelbrektsgatan 55, nummer 23.

Övriga synpunkter noteras.

Övriga

25. Boende på Hugo Grauers gata 3B

Boende undrar hur man skall få plats med allting i bredd så som visas i förslaget utan att göra åverkan på träden eller göra inskränkningar på trottoarer, parkeringsplatser längs med gatan eller körbanor för bilar? Som boende längs med gatan uppskattar man att det finns träd, parkeringsplatser, breda trottoarer och möjlighet att köra bil. Är inte vägen in till Engelbrektsgatan från Skånegatan väl tvär för att en spårvagn skall kunna svänga in utan att påverka bilkörbanorna?

Boende anser vidare att det är bra med breddning av trottoarer, fler grönområden, stora träd samt lugnare trafik längs med Engelbrektsgatan. Boende anser att Heden och området runt om ska värnas och behandlas varsamt och med

eftertanke. Boende anser att det kommer drabba de boende i området märkbart om antalet parkeringsplatser för boendeparkering minskas och önskar ersättning för de parkeringsplatser som försvinner på exempelvis Heden. Boende anser att det är viktigt för göteborgarna att Avenyn och de verksamheter som finns i närheten värnas, och att det ska vara enkelt tillgängligt för de som kommer med bil.

Kommentar:

Alla förändringar som föreslås får inte plats inom gatans nuvarande bredd – gatan breddas genom att nuvarande trädallé flyttas någon meter närmare Heden. Gatans nya sektion kommer i övrigt innehålla det som förslaget visar. Närmast byggnaderna kommer trottoaren att breddas något, vilket skapar mer plats för gående och vistelse. P-fickorna behålls i mindre utsträckning vid varje kvarter för leveranser, sophertering och korttidsparkering. Gatan kommer att innehålla ett körfält för bil i vardera riktningen, vilket är ett färre än idag. Mellan körfälten för bil planeras en ny dubbelspårig spårväg. Längs med Heden kommer en ny mer sammanhängande trädrad att planeras. Denna får bättre förutsättningar än nuvarande träd, med bättre växtbäddar under parkeringsfickor mot gatan och ett generöst sammanhängande gång- och cykelstråk längs med Heden. Träden i nuvarande allén längs med Heden är huvudsakligen ganska unga och har vuxit dåligt. Dessa kompenseras med ännu fler lika stora eller något större träd. Breddningen sker genom att dagens breda körfält blir lite smalare och mer anpassade för lugnare stadstrafik. Den stora påverkan kommer göras på antalet parkeringsplatser, då dagens fyra rader besöksparkering istället blir två. Kontorets bedömning är att gatan blir lugnare och mer ordnad och behåller/upprustas med det boende nämner som viktigt. Hela gatans sektion justeras något och även så korsningarna med både Södra Vägen och Skånegatan, för att möjliggöra säkra och stadsmässiga trafiklösningar. Vid Skånegatan planeras för en cirkulationsplats för bra framkomlighet för både spårvagn och bil.

Mer utförligt svar gällande parkering, se kommentar till yttrande från Brf Engelbrektskatan 55, nummer 23.

Övriga synpunkter noteras.

26. Boende på Burgårdsgatan 14

Boende anser att:

För oss som bor på Burgårdsgatan och vill köra norrut, är enda möjligheten att köra runt kvarteret och via Hedåsgatan köra till Engelbrektskatan och vidare mot Skånegatan. Detta kan förstås bli besvärligt under byggtiden. Det går dock att åtgärda på ett enkelt sätt. Om man dubbelriktar Berzeliigatan mellan Hedåsgatan och Skånegatan så kan vi lätt köra ut den vägen, utan att belasta byggområdet. Den delen av Berzeliigatan är ganska lite belastad, så det borde inte vara något problem med bara en fil från Sten Sturegatan/Skånegatan och upp till Hedåsgatan. Det skulle också få ner farten på Berzeliigatan, där många gasar på, på den breda och ofta ganska tomma gatan.

Kommentar:

Det pågår ett arbete med att se på möjligheten att dubbelrikta Berzeliigatan. Förhoppningen är att detta kan färdigställas innan byggnationen av Engelbrektskatan påbörjas.

27. Boende på Krimlanns gård 41

Boende anser att hållplatserna placeras för nära varandra.

Kommentar:

I dagsläget planeras inga spårvagnshållplatser längs med Engelbrektsgatan, detaljplanen omöjliggör dock inte eventuell hållplats i korsningen Skånegatan/Engelbrektsgatan om det blir aktuellt på lång sikt.

28. Boende på Skånegatan 39

Boende anser att behovet av en spårvägsöverlänkning mellan öster och väster kan täckas på annat sätt. Boende föreslår överlänkning vid Korsvägen och bifogar skisser med två alternativ. Boende anser att fördelar med detta förslag är att det kostar mindre, att eventuella passagerare kommer till en viktig trafikknutpunkt, samt att en del av Engelbrektsgatan kan slippa spårvagnar för att Heden lättare kan bli en grön oas. Boende har utan att lyckas försökt finna ut hur Engelbrektslänken har föreslagits och fått sin plats som lösning på problemet.

Kommentar:

Spårvägsutbyggnaden i Engelbrektsgatan ingår i planerna för utbyggnad av kollektivtrafik i Göteborg och är ett utpekat stråk för spårvagn i dokumentet Målbild Koll2035, beslutat av kommunfullmäktige.

Övriga synpunkter noteras.

29. Boende på Hedåsgatan 11

Boende anser att det är problematiskt när parkeringsplatser försvinner och menar att en del av problemen försvinner om boendeparkering skulle ordnas vid Heden, exempelvis i P-huset som skulle byggas.

Kommentar:

Gällande parkering se kommentar till yttrande från Brf Engelbrektsgatan 55, nummer 23.

30. Göteborgs spårvägar

Göteborgs Spårvägar anser att förslaget att bygga om Engelbrektsgatan så att den innehåller spårväg, cykelbana och förbättrade gångbanor kommer innebära ett lyft specifikt för spårvagns-trafikens robusthet och generellt för det aktuella området med en uppvisad prioritering för gång, cykel och kollektivtrafik i enlighet med stadens trafikstrategi. Idag finns det enbart två länkar i östlig-västlig riktning vilket gör spårvägssystemet sårbart, med byggnationen av denna länk minskar sårbarheten avsevärt. Intressant kuriositet i sammanhanget är att från 1906 och fram till i början på 1960-talet fanns det spårväg i Engelbrektsgatan mellan Södra Vägen och mot Wadmansgatan. Det var ett enkelspår avsett för vändning samt uppställning av vagnar och spåret hade förbindelse såväl mot Valand som Korsvägen.

Den nybyggda sträckan bör enligt Målbild Koll2035 vara av karaktären lokalbana. För att länken ska fungera gynnsamt som omläggingsväg är det aktuellt att upprätthålla så god framkomlighet för spårväg som möjligt. Detta blir särskilt

viktigt då projekt som exempelvis Kanalmurarnas renovering förväntas pågå mellan 2024–2035, där spåren längs Engelbrekts-gatan kommer vara en väsentlig länk för att tillgodose ett hållbart trafikeringsupplägg under projektets olika etapper.

Att sänka hastigheten till under 50 km/h, som föreslås om vibrationerna eventuellt blir för höga, anses begränsa spårvagnarnas framkomlighet betydande och detta bör således undvikas för att säkerställa spårvagnstrafikens attraktivitet och marknadsandelar gentemot bilismen. Detta är i linje med de uppsatta målen för restid i Målbild Koll2035 om max 30 minuter mellan två godtyckliga tyngdpunkter/viktiga målpunkter och max 15 minuter till City längs alla stråk. Bättre alternativ är i så fall att vidta vibrationsdämpande åtgärder såsom att arbeta med edilon och underbyggnaden.

Utformning Engelbrektsgatan

Biltrafiken föreslås enbart ges möjlighet att svänga höger vid Hedåsgatan och Wadmansgatan, liksom vid in-/utfarterna till parkeringsplatserna, hotell Opalen och förskolan. Detta anser vi vara positivt för spårvagns framkomlighet och trafiksäkerhet. Ett extra omtag bör ändå tas kring hur bilarnas icke tillåtna vänstersvängar minimeras i antal då detta förekommer på andra platser idag, exempelvis vid Stora teatern. Detta kan vara aktuellt både för stressade turister men även för boende och verksamma i området då dessa lär sig att spåret inte används för ordinarie trafik och kan därför vänja sig vid otillåtna vänstersvängar.

Vi ser positivt på utformningen av gatan i gestaltningsprogrammet med mycket grönska och är tacksamma för att träden står en bit bort från spåren vilket minskar risken för lövhalka under kommande höstar. Det är också mycket viktigt att sträckan inte drabbas av vattensamlingar som hindrar spårvagnstrafiken. Vid extremväder över Göteborg torde sträckan vara av vital betydelse för att upprätthålla spårvagnstrafiken genom trafikomläggningar. Ytterligare åtgärder som att lägga vignolräl och gräs hade hjälpt till att både motverka lövhalka, spårspring, otillåtna fordonspassager och buller samt störningar i spårvagnstrafiken på grund av kraftiga vattensamlingar, då detta höjer avståndet för spårvagnens motorer från marknivå.

Det bör även nämnas att riskbedömning för spårsäkerhet gjordes med förutsättningen att normalsektionen för spåren utgörs av vignolräl med gräs på sidorna och makadam mellan spåren förutom vid planerade gång- och cykelöverfarter samt vägkorsningar. Om hinder mellan gata och spår, i form av staket, grönområde eller grönt staket med exempelvis murgröna är uteslutet, önskar vi att man resonerar ytterligare en gång kring materialval för att minimera risken att personer och fordon korsar spåren på andra ställen än de dedikerade passagera och korsningarna.

Utformning Engelbrektsgatan/Skånegatan

Den nya cirkulationsplatsen i Skånegatan bedöms inte påverka spårvagnarnas framkomlighet negativt. Att signalprioriteringen blir effektiv är avgörande för att Skånegatan ska kunna uppnå standarden stadsbana enligt Målbild Koll203 5.

Med dagens förutsättningar, framförallt gymnasieskolornas placeringar men också evenemangsstråkets nuvarande utformning, förespråkar vi av trafiksäkerhetsskäl det fortsatta behovet av två hållplatser längs med Skånegatan. Två hållplatser gör att behovet av reservhållplats i Engelbrektskatan uteblir. Vid en hopslagning av hållplatserna Ullevi Södra och Scandinavium så är vi positiva till förslaget med tre hållplatslägen i korsningen

Skånegatan/Engelbrektskatan. Man bör vid utformning av nya hållplatslägen redan nu ta höjd för 60-metersvagnar.

Sammanfattning

- Hastigheten för spårvagn inte ska begränsas till under 50km/h.
- Icke tillåtna vänstersvängar från bilar minimeras genom ytterligare åtgärder.
- Åtgärder sätts in för att minimera att personer och fordon korsar spåren på fler än dedikerade passager och korsningar.
- Åtgärder sätts in för att motverka störningar i spårvagnstrafiken på grund av vattenansamlingar.
- Signalprioritering på Skånegatan blir effektiv för att uppnå standarden stadsbana enligt Målbild Koll2035.
- Med dagens förutsättningar förespråkar vi av trafiksäkerhetsskäl det fortsatta behovet av två hållplatser längs med Skånegatan.
- Vid anläggning av hållplatslägen i Skånegatan/Engelbrektskatan bör utformningen ta höjd för 60-metersvagnar.

Kommentar:

Synpunkter noteras.

31. Higab

Så länge buller- och vibrationsnivåer inte överskrids är Higab positiv till etablering av spårväg i Engelbrektskatan

Kommentar:

Noteras.

32. Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Göteborg ser både positiva och negativa sidor med förslaget. Planförslaget innebär att delen av Engelbrektskatan mellan Södra Vägen och Skånegatan breddas för att ge utrymme för en dubbelriktad spårväg. Med denna nya länk blir spårvägsnätet i centrala Göteborg mer robust och trafiken enklare att leda om vid tillfälliga stopp och längre planerade trafikomläggningar. Förslaget innebär också att en ny dubbelriktad cykelbana möjliggörs längs med gatans norra sida och stråk och kopplingar för gående förbättras. Förslaget har

dock negativ påverkan på områdets naturvärden i och med att flera större träd tas bort bl.a. i allén, en avenbok i parken vid hotellet och en oxel närmast korsningen med Skånegatan.

Naturskyddsföreningen i Göteborg välkomnar förstärkning av spårvagnstrafiken och förbättring av framkomligheten för cyklister och gående men är kritisk mot att detta sker på bekostnad av de äldre uppvuxna träden inom området. Som kompensation kommer nya träd att planteras i området. Men föreningen tycker inte att detta är en likvärdig kompensation verken ur naturvärdes- eller klimatperspektivet. Vi vill lyfta vikten av att träden som tas bort ersätts med liknande stora och uppvuxna träd. I den mån det är möjligt är en flytt av träden att föredra.

Dessutom finns fyra särskilt skyddsvärda träd utanför planområdet som enligt planbeskrivningen kommer troligtvis att ingå i arbetsområdet vid genomförandet. Föreningen instämmer med planbeskrivningen om att det är ytterst viktigt att skydda dessa och andra värdefulla träd från eventuell påverkan under byggtiden.

En annan fråga som vi vill lyfta handlar om prioritering av gång- och cykeltrafik över biltrafik. Naturskyddsföreningen i Göteborg ser positiv på de åtgärder som föreslås för att öka tillgängligheten och framkomligheten för gående och cyklister men tycker att detta inte har speglats vid planering av parkeringsplatser. Det är fortfarande bilar som tar det största utrymmet vad gäller parkering.

Planbeskrivningen berör frågan av cykelparkering mycket kortfattad och grovt i motsats till bilparkering. För att en omprioritering ska förverkligas behöver även cykelparkering utredas och planeras noggrant och säkerställas genom lämpliga planbestämmelser. Den dubbelsidiga parkeringen norr om gatan bör minskas eller helt tas bort och ge mer utrymme för bredare cykelbana, mer vegetation och större sociala ytor.

Avslutningsvis vill Naturskyddsföreningen i Göteborg att dessa synpunkter även skickas vidare till de förvaltningar som ansvarar för genomförande av projektet eftersom frågorna behöver bevakas i hela processen från planering till genomförandet.

Kommentar:

De 27 lindar som behöver tas ner ska enligt Länsstyrelsens beslut ersättas med minst ett nytt träd för varje avverkat träd. Kontorets bedömning är att en mer sammanhängande allé med fler yngre träd enligt planförslaget (cirka 34 träd) både tillgodoser kravet enligt biotopskyddsdispensen och utgör ersättning för de två solitära träden.

Allén längs med gatans norra sida enligt planförslaget kompenserar för de träd som måste tas ner, men för att stärka områdets gröna värden behövs även grönstruktur utöver alléerna. Detta kan exempelvis tillgodoses genom plantering norr om gång- och cykelstråket. Det är viktigt att utformning av grönstruktur följer intentionerna och ambitionerna i planförslaget uttryckta genom illustrationsritning och gestaltungsprogram, eller att behovet av grönstruktur

tillgodoses på liknande sätt. Gestaltungsprogrammet tar ett helhetsgrepp inom och utanför planområdet och är viktigt att följa i fortsatt arbete med projektering och genomförande.

Förtydligande är gjort under rubriken Kompensationsåtgärder i planbeskrivningen.

Övriga synpunkter noteras.

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär ett fåtal mindre justeringar och förtydliganden i planbeskrivningen avseende skyfall och kompensationsåtgärder. Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning.

Arvid Törnqvist
Planchef

Sandra Trzil
Projektledare

Bilagor

- *Lista över samrådskrets*
- *Länsstyrelsens yttrande*

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/Stadsledningskontoret
Miljöförvaltningen
Park- och naturförvaltningen
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsförvaltning i Centrum
Trafikkontoret
Idrotts- och föreningsnämnden/förvaltningen
Grundskoleförvaltningen
Utbildningsförvaltningen

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Lantmäteriet
Länsstyrelsen
Skanova Nätplanering D3N
Trafikverket
Västtrafik AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt
Hyresgästfören. Region V Sverige

Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt:
Göteborgs spårvägar
Higab
Naturskyddsförening i Gbg
Funktionsrätt Göteborg
(tidigare HSO; Handikappfören. Samarbetsorgan)
Tillgänglighetsrådgivare
Swedegas
Svensk Handel



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Maria Freiholtz
Planhandläggare
010-2244797

Yttrande
2021-08-31

Diarienummer
402-32848-2021

Sida
1(2)

Göteborgs kommun
c/o Stadsbyggnadskontoret
Box 2554
403 17 Göteborg

Granskningsyttrande över detaljplan för spårväg i Engelbrektsgatan mellan Södra Vägen och Skånegatan inom stadsdelarna Heden och Lorensberg, i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2021-06-22 för samråd enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar **inte** att planen kommer i konflikt med riksintressen, mellankommunal samordning, miljö kvalitetsnormer, strandskydd eller människors hälsa och säkerhet. De synpunkter som lyftes i samrådet vad gäller kulturmiljö, föroreningssituationen i luft och vatten, buller vid bostäder samt konsekvenser av skyfall har hanterats på ett acceptabelt sätt. Länsstyrelsen vill dock lyfta några synpunkter på granskningshandlingen, se nedan.

Synpunkter på granskningshandlingen

Länsstyrelsen lämnar följande synpunkter kopplat till buller och skyfall.

Buller

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 samt rimlighetsavvägning. Avtal om bullerdämpande åtgärder ska tecknas mellan Trafikkontoret och ägare till de fastigheter som inte klarar ljudkraven inomhus.

Länsstyrelsen anser att avtalen och åtgärderna bör vara klara innan planen genomförs.

Skyfall

För ökad tydlighet bör planbeskrivningen kompletteras med de motiv som redovisas i Dagvatten- och skyfallsutredningen vad gäller alternativa färdvägar, framkomlighet för utryckningsfordon samt förväntad varaktighet av översvämningar. Länsstyrelsen har också noterat att beslutsordningen beskrivs olika i TTÖP jämfört med skyfallsutredningen. Länsstyrelsen förutsätter att förfarandet följer de rutiner som tagits fram inom staden.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskyddsdispens har sökts och erhållits för den påverkan planen innebär på alléer.

De som medverkat i beslutet

Företrädare för Miljöavdelningen, Vattenavdelningen, Enheten för samhällsskydd och beredskap, Naturavdelningen samt Kulturmiljöenheten har bidragit till beredningen av detta yttrande. Beslutet har fattats av planhandläggare Maria Freiholtz.

Maria Freiholtz

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia till:

Naturavdelningen / Martin Goblirsch
Miljöskyddsavdelningen / Robert Ernstsson & Annika Svensson
Enheten för samhällsskydd och Beredskap / Rebecka Thorvaldsdotter
Kulturmiljöenheten / Lena Emanuelsson
Vattenavdelningen / Josefin Jonson
Funktionschef Plan och bygg /Nina Kiani Janson

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.