



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådsredogörelse

Koncept 2016-10-07  
Datum: 2016-10-25  
Diarienummer: 1099/15  
Aktbeteckning: 2-xxxx

Agneta Runevad  
Telefon: 031-368 15 80  
E-post: agneta.runevad@sbk.goteborg.se

### Detaljplan för Bostäder i Kaverös inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg, en del av BoStad2021 standard planförfarande

---

## Samrådsredogörelse

### Handläggning

Stadsbyggnadskontoret har, på uppdrag av Byggnadsnämnden, genomfört samråd för detaljplaneförslaget med standard planförfarande. Planförslaget har sänts för synpunkter under tiden 2016-04-13 – 2016-05-03 samt för Lantmäterimyndigheten och Swedavia, som inte fanns med i den ursprungliga remisslistan, under tiden 2016-05-09 – 2016-05-30. Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1.

### Sammanfattning

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller påverkan på riksintresset Söder-/Västerleden (Trafikverket), samt oro bland boende för exploateringen i stort, men i synnerhet för minskat antal soltimmar.

Trafikverket och länsstyrelsen har yttrat sig angående att planen kan ha påverkan på Riksintresset E6/Västerleden för vilket det pågår arbete med en åtgärdsvalsstudie. Enligt prognos genererar denna plan en ökning av endast 180 fordon per dygn år 2035. Planområdet har närhet till kollektivtrafikpunkt med god trafiktäthet och flera spårvagnslinjer. Det finns även goda cykelmöjligheter till övriga staden med 22 minuter till centralstationen och 8 minuter till Frölunda torg. Planområdet ligger även i nära anslutning till den planerade Dag Hammarskjölds boulevard som kan ge en ökad tillgänglighet till centrala staden i framtiden.

Det råder brist på bostäder i Göteborg. Stadsbyggnadskontoret anser att en förtätning av bebyggelsen inom det aktuella området kan skapa fler bostäder i en attraktiv del av staden med god tillgång till service och i kollektivtrafiknära läge. Planen bidrar till kommunens

övergripande målsättning att komplettera och bygga staden inåt. Strategin för utbyggnadsplanering (BN 2014) tydliggör prioriterade utbyggnadsområden. Kaverös ligger mellan två så kallade kraftsamlingsområden, Frölunda torg och Axel Dahlströms torg och är ett prioriterat utbyggnadsområde. Det anses vara lämpligt att förtäta i utbyggnadsområdena där det är möjligt att dra nytta av befintliga resurser och strukturer.

De nya påbyggnaderna kommer att innebära att ett antal befintliga lägenheter får färre soltimmar än idag vid höst- och vårdagjämning. Boverkets rekommendationer om minst fem soltimmar per dag kommer därmed inte att uppfyllas för dessa lägenheter.

I Kaverös är flertalet lägenheter enkelsidiga vilket innebär att alla inte uppfyller rekommendationerna idag, eftersom solen går över från östra sidan till västra sidan av husen runt klockan 13:00 på vårdagjämningen. Den solstudie som har tagits fram visar att några lägenheter kommer att få minskat solljus med ungefär 1 timme per dag. Områdets struktur gör dock att det kommer att vara möjligt att sitta i solen på någon av områdets uteplatser under de flesta av dygnets ljusa timmar.

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

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

# Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

## Kommunala nämnder och bolag m.fl.

### 1. Fastighetskontoret

Har inget att erinra mot samrådshandlingen.

### 2. Göteborg Energi AB

Anser att befintliga servis- och fördelningsledningar inom området ska tilldelas sex meter breda u-områden. Kapaciteten för fjärrvärme behövs stämmas av med Poseidon.

#### **Kommentar:**

Planen har kompletterats enligt ovan.

### 3. Göteborg Energi GothNet AB

Kan förlägga rör och leverera bredband och IT-tjänster om intresse finns. Befintliga optokablar och rör enligt bifogad karta.

#### **Kommentar:**

Byggherren har fått information om detta.

### 4. Göteborg Energi Nät AB

Bedömer att tillkommande bostäder vid uppvärmning med fjärrvärme kan försörjas från befintligt elnät med vissa förstärkningar. Vid annat uppvärmningsalternativ kan ny transformatorstation komma att krävas.

För befintliga och nya elanläggningar inom kvartersmark ska ledningsrätt upplåtas.

#### **Kommentar:**

Uppvärmning kommer att ske med fjärrvärme. Byggherren har fått information om krav på ledningsrätt.

### 5. Göteborg Stads Parkerings AB

Har inga synpunkter på planen.

### 6. Kretslopp och Vatten

Anser att planområdet är väl försörjt med allmänt VA-ledningsnät och ingen utbyggnad av huvudledningar bedöms vara nödvändig. Kapaciteten på befintligt ledningsnät bedöms vara tillräcklig.

Planområdet ligger i närheten av en berganläggning. Samråd med Kretslopp och vattens handläggare för mer information om eventuella restriktioner.

#### **Kommentar:**

Byggaktören har fått information om eventuella restriktioner.

### 7. Miljöförvaltningen

Om cykelhusen som ska byggas innebär markarbeten, så måste markprover tas och vid behov ska marken saneras. Anmälan om detta sker då till miljöförvaltningen.

**Kommentar:**

Byggaktören har fått information om detta.

**8. Kulturförvaltningen**

Har inget att erinra mot att ett planbesked för påbyggnad gavs. Det är dock viktigt att detaljplanens ambition följs och att framtida ombyggnader utformas så att områdets karaktär inte förvanskas.

**9. Park- och Naturnämnden**

Är positiva till planförslaget och har inga synpunkter.

**10. Räddningstjänsten i Storgöteborg**

Har inget att erinra mot föreslagen detaljplan.

**11. Stadsdelsförvaltningen i Askim-Frölunda-Högsbo**

Tillstyrker Detaljplan för bostäder i Kaverös.

Förvaltningen påpekar att det finns ont om stora lägenheter i området samt att det råder brist på förskoleplatser.

**Kommentar:**

Detaljplanen reglerar inte lägenhetsstorlek, men byggaktören är informerad om att stora lägenheter i området är önskvärt.

Bristen på förskoleplatser i området har uppmärksamats men kan inte lösas inom denna detaljplan. Frågan hanteras bland annat i gruppen för kommunala behov.

**12. Lokalförvaltningen**

Anser att när behovet idag av förskoleplatser är stort och tillkommande bostäder i föreslagen detaljplan samt de bostäder som är planerade i angränsande delar av staden ökar på behovet av förskoleplatser ytterligare. Detta medför att planförfattaren bör säkerställa att behovet utreds noga och att en plan för att ta hand om det faktiska behovet tas fram så att målsättningen har möjlighet att infrias.

**Kommentar:**

Se svar på yttrande 11.

**13. Trafikkontoret**

Bedömer att befintlig gång-/cykelväg genom området kommer att uppfylla behoven även efter ombyggnad. Trafikkontoret vill förtydliga att boende inom berörda fastigheter inte är behöriga till Göteborgs Stads boendeparkeringsystem.

**Kommentar:**

Noteras.

**Statliga och regionala myndigheter m.fl.****14. Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen anser att komplettering med bostäder i Järnbrott är lämpligt.

Den ökade trafikbelastningen på Västerleden måste dock utredas vidare.

Fastigheten påverkar riksintresset Söder-/Västerleden. Detaljplanen måste invänta den pågående åtgärdsvalsstudien ÅVS som Trafikverket och kommunen arbetar med för att utreda behov av nödvändiga åtgärder för att risk för påtaglig skada på riksintresset inte ska uppstå.

Har utöver ovanstående följande synpunkter:

- De kartor som redovisas från bullerutredningen är mycket otydliga, t ex går beräknade värden inte att utläsa, detta bör åtgärdas inför granskningshandlingen.
- Tjärasfalt har tidigare påträffats i området. I det fall tjärasfalt kommer att hanteras, ska detta ske i samråd med Miljöförvaltningen.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

**Kommentar:**

Angående påverkan på riksintresset se sammanfattning av stadens replik till Trafikverkets och Länsstyrelsens yttrande under Trafikverkets yttrande, nr 20, eller bilaga 3 för repliken i sin helhet.

Bilder från Bullerberäkningen har förtydligats.

Angående tjärasfalt se kommentar till yttrande nr 7.

### **15. Lantmäterimyndigheten**

Har följande synpunkter: I planbeskrivningen ska de fastighetsindelade bestämmelserna stå med under planförhållanden eftersom bestämmelserna tillhör de nu gällande detaljplanerna.

Det är även önskvärt att höjdkurvorna släcks i plankartan för att öka läsbarheten.

**Kommentar:**

Planen har justerats enligt ovan.

### **16. Skanova**

Har inget att invända mot planförslaget.

### **17. Svenska Kraftnät**

Har inget att erinra mot planförslaget.

### **18. Statens Geotekniska Institut**

Har ut geoteknisk säkerhetssynpunkt inget att erinra mot planförslaget. Yttrandet behandlar dock inte grundläggnings- och sättningsfrågor samt miljötekniska frågor såsom hantering av radon.

**Kommentar:**

Byggaktören har tagit fram ett byggnadstekniskt utlåtande som visar att påbyggnaderna är genomförbara.

### **19. Swedavia**

Har inget att erinra.

### **20. Trafikverket**

Kommunen har inte beräknat hur mycket trafik som genereras av planförslaget, men bedömer att genomförandet av detaljplanen har liten påverkan på omkringliggande vägar, samt att förutsättningarna för resor med kollektivtrafik och cykel är goda. Detaljplanen ingår dock i en övergripande strategi för att förtäta den sammanhängande staden utanför stadskärnan. För hantering av den sammantagna effekten av pågående och kommande planläggning i området hänvisar planbeskrivningen till pågående åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Västerleden. ÅVS:en startades upp 2015 i Göteborgs stads trafikkontors regi.

Västerleden är redan idag hårt belastad och bedöms inte kunna hantera någon tillkommande lokal trafik. Trafikverket anser att aktuell exploatering (eller motsvarande mängd) behöver analyseras i åtgärdsvalsstudien. Det behöver skapas hållbara och attraktiva lösningar för den lokala trafiken så att riksintresset E6 Västerleden inte påverkas negativt. Innan aktuellt planarbete går vidare till nästa planskede ska resultat och slutsatser från ÅVS Västerleden inarbetas.

**Kommentar:**

Kommunen har som underlag till bullerberäkningen beräknat att planen väntas alstra ca 180 fordon per dygn år 2035. Denna information finns nu även inlagd i planbeskrivningen och bullerberäkningen.

Planförslaget förhåller sig till Trafikstrategin enligt följande;

- De nya bostäderna kommer att skapas i närhet till kollektivtrafikhållplats med god trafiktäthet och flera spårvagnslinjer. Planområdet har även närhet till två av stadens större kollektivtrafikhållplatser, Frölunda torg och Marklandsgatan.
- Från planområdet finns bra cykelmöjligheter till service och innerstadens utbud. Det tar åtta minuter att cykla till Frölunda torg och 22 minuter till centralstationen.
- Planområdet ligger även i nära anslutning till den planerade Dag Hammarskjölds boulevard som kan ge en ökad tillgänglighet till centrala staden i framtiden.

Nedan följer en sammanfattning av stadens replik till Trafikverkets och Länsstyrelsens yttrande gällande pågående åtgärdsvalsstudie. Repliken är bilagd samrådsredogörelsen i sin helhet, se bilaga 3.

Ett stort antal resor och transporter sker varje dag i hela Göteborgsregionen och utvecklingen av transportsystemet är därför ett gemensamt ansvar mellan såväl nationella, regionala och lokala aktörer.

För att möta den stora utvecklingen i Göteborg behöver stadsplaneringen ske utifrån ett helhetsperspektiv, där trafik är ett medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. I och med detta krävs en omställning av trafiksystemet. Trafik för en nära storstad, som är Göteborgs Stads trafikstrategi (antagen av Trafiknämnden i februari 2014), är här vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas, och ställas om, för att för att uppnå de fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför de närmaste 20 åren.

**Göteborgs Stad arbetar för att öka det hållbara resandet**

Trafikstrategin har tagits fram parallellt med strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategi för att få en enhetlighet i stadens strategiarbete. I samklang med stadens klimatstrategi krävs enligt trafikstrategin en minskning av antalet bilresor med 25 % år 2035 jämfört med 2011. Det innebär en fördubbling av antalet resor till fots, med cykel, samt med kollektivtrafik, vilket är i linje med K2020 där större omställning bör ske där bäst förutsättningar finns.

Trafikstrategins intentioner konkretiseras genom en rad olika program, och översyner av gällande dokument.

En förutsättning för att kunna öka det hållbara resandet är att nya bostäder och verksamheter planeras i goda kollektivtrafik-, gång-, och cykellägen i enlighet med utbyggnadsplaneringen. På detta sätt kan fler välja hållbara transportslag och vi uppnår en god effektivitet i kollektivtrafiksystemen samtidigt som gator och vägar avlastas från personbilstrafik.

## **Framtida trafikmängder om trafikstrategins mål uppnås**

För att belysa effekterna på biltrafiken då trafikstrategins mål uppnås har en trafikprognos tagits fram med hjälp av Trafikverkets prognosverktyg Sampers. Prognosen som innehåller stadens planerade markanvändning för 2035 bygger på det scenario som tagits fram inom WISE-projektet<sup>1</sup>.

Trafikprognosen visar på en generell minskning av trafikmängderna på det övergripande vägnätet i förhållande till idag.

## **Västsvenska paketet – ett regionalt samarbete**

Västsvenska paketet är benämningen på ett regionalt samarbete mellan GR, Göteborgs Stad, Region Halland, Västtrafik, VGR och Trafikverket. Västsvenska paketets övergripande mål är att Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna med en konkurrenskraftig kollektivtrafik för en god livsmiljö.

## **Riksintresse för transporter omprövas**

De statliga lederna i och runt Göteborg är utpekade som riksintresse och Trafikverket begär därför regelmässigt utredningar som visar på hur riksintresset påverkas av de detaljplaner som ligger i nära anslutning till de berörda lederna. Med tanke på att Trafikverket i sina prognoser förutspår stora trafikökningar, bör dessa analyser snarare göras av Trafikverket då verket har ansvaret för den övergripande trafiken.

I betänkande Planering och beslut för hållbar utveckling (SOU 2015:99) föreslås bland annat en så kallad ventil där länsstyrelserna ska bemyndigas att besluta om företräde för ett väsentligt allmänt intresse före ett riksintresse. Bostadsförsörjning beskrivs som ett sådant väsentligt allmänt intresse.

Utgångspunkten är att kloka och långsiktiga överväganden om framtida mark- och vattenanvändning bäst kan göras med kunskap om lokala förhållanden, utifrån ett planeringsunderlag som tydligt visar vilka områden av allmänt intresse som behöver beaktas vid planering och beslut av användning. Utredningen pekar på att sådana överväganden i större utsträckning bör göras av kommunerna, som har ett stort engagemang för hållbar utveckling.

## **Trafikverkets uppdrag**

Trafikverkets uppdrag och det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet (förordning 2010:185).

Den stora prognostiserade trafikökning, som inlämnats i inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 (Trafikverket 2015:180), bör medföra att Trafikverket själva bör göra omfattande analyser för att se vilken påverkan detta får på det övergripande trafiksystemet och hur dessa kan hanteras i samverkan med berörda aktörer. I underlaget framgår också betydelsen av att jobba med omställningen i storstäderna.

I underlaget för inriktningsplaneringen anges ett antal preciseringar för tillgänglighet men att minska trängsel ses inte som ett mål i sig vilket ligger i linje med att förbättra förutsättningarna för att få fler att välja alternativa färdvägar.

I uppdraget från regeringen att ta fram detta inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029 (N2015/4305), skriver regeringen också att det finns behov av en förbättrad samordning mellan transportplanering och markanvändningsplanering.

---

<sup>1</sup> Omställning till 40 % kollektivtrafikandel i Göteborgsområdet – en backcastingstudie med Sampers, Mistra Urban Futures Report 2014:6

Göteborgs Stad välkomnar en ökad dialog om hur vi tillsammans identifierar lämpliga sätt att skapa ett mer hållbart transportsystem.

### **21. Vattenfall**

Har inget att erinra. Vattenfall har inga anläggningar inom planområdet.

### **22. Västtrafik**

Västtrafik har inget att erinra mot planen. Området är väl försörjt med kollektivtrafik. Västtrafik vill dock påminna om vikten av att skapa trygga och säkra gångvägar till hållplatserna.

## **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.

### **23. Riksbyggen Bostadsrättsförening Göteborgshus nr 34**

Ser inga fördelar för deras förening utifrån bifogad plan, tvärtom ser de en försämring för de boende på Tunnländsgatan som har fönster mot Poseidons fastigheter. Utsikten kommer att försämrans i och med att byggnadshöjden på husen höjs och trädtopparna bakom kommer att skymmas.

En del av "mysigheten" i området försvinner med högre hus, skuggorna blir t.ex. längre med högre hus.

Slutligen kommer deras gästparkeringsplats på Tunnländsgatan att belastas av de nyinflyttades bilar samt gästbilar.

#### ***Kommentar:***

Då husen som byggs på ligger med gavlarna mot den aktuella bostadsrättsföreningen bedömer stadsbyggnadskontoret att det kommer att finnas fina siktlinjer mellan husen där träden kommer att synas.

Då det råder stor bostadsbrist i staden är det nödvändigt att förtäta. Området ligger i kollektivtrafiknära läge med goda kommunikationer till service samt till innerstaden. Området har även tillgång till större naturområden för rekreation. Planen bidrar till kommunens övergripande målsättning att komplettera och bygga staden inåt. Strategin för utbyggnadsplanering (BN 2014) tydliggör prioriterade utbyggnadsområden där Kaverös ingår. Förtätning här anses därigenom vara lämplig. Förtätningen kommer att göras med hög arkitektonisk ambition för att behålla områdets kvaliteter så långt det är möjligt.

De som kommer att flytta in i de nya lägenheterna kommer, i den mån de har bil, att parkera på lediga parkeringsplatser i Poseidons befintliga anläggningar. Även besöks-parkeringar tillgodoses inom Poseidons befintliga anläggningar i planområdets närhet.



## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

### **24. Hyresgästföreningen Frölunda**

Är glada för att det byggs fler hyresrätter men är samtidigt djupt oroade över de höga stigande byggkostnaderna. Hyresgästföreningen anser att allmännyttan borde arbeta seriöst med att hitta billiga entreprenörer, byggbolag m.m.

Kommunen har möjlighet att styra bostadsförsörjningen så bostadsbyggandet når upp till den nivå som är nödvändigt för att erbjuda kommuninvånarna bra bostäder till rimliga kostnader och då i form av hyresrätter.

#### ***Kommentar:***

Yttrandet har vidarebefordrats till Byggaktören.

Staden har inte möjlighet att påverka upplåtelseformen i detaljplanen, men då det är Poseidon som är byggaktör kommer de nya lägenheterna att utgöras av hyresrätter.

### **25. Boende på Dirigentgatan 1**

Anser att det är glädjande att man planerar fortsätta påbyggnaden på resterande hus. Rent visuellt ger de påbyggda husen tillsammans med de utbytta balkongerna ett bättre utseende och ett positivt helhetsintryck i området.

Boenden anser vidare att planen bör medge totalt 7 våningar på alla eller vissa av husen. Detta bör ge ännu bättre underlag för en framtida utveckling av området kring Kaverös centrum.

Konsekvensen för skolor och förskolor i närheten bör dock utredas.

Det bör även undersökas om antalet besöksparkeringar kan utökas eller omdisponeras på något sätt då de periodvis är fulla. Kanske är det möjligt att samordna detta med närliggande fastigheter i området.

#### ***Kommentar:***

Staden och byggaktören bedömer att det inte är lämpligt att medge totalt sju våningar med hänseende till områdets karaktär och skala såväl som till befintliga byggnaders stomme. Det är även lämpligt att aktuella påbyggnader så långt det är möjligt förhåller sig till tidigare genomförda påbyggnader i uttryck och volym.

Antalet parkeringar inklusive besöksparkeringar uppfyller gällande parkeringsnorm även med tillkommande bostäder. Yttrandet har även vidarebefordrats till byggaktören som har rådighet i frågan.

### **26. Boende på Tunnländsgatan 11**

Motsätter sig påbyggnadsprojektet i stort då det är en alldeles för stor omdaning på för liten yta. Detta skapar en sämre miljö både i husen och utomhus.

Byggnaderna på Tunnländsgatan 11 och Tunnländsgatan 13 ligger för nära varandra och påbyggnaden kommer att medföra att huset på Tunnländsgatan 13 skuggar de nedersta våningarna under eftermiddag/kväll. Det är en kraftig försämring som, om detaljplanen går igenom, måste kompenseras med sänkt hyra.

Cykelförråden är redan underdimensionerade för de befintliga cyklarna. Hur ska man skapa plats för ytterligare cyklar?

Parkeringsplatserna är redan underdimensionerade i nuläget. Var/hur ska man skapa plats för nya parkeringsplatser?

Ventilationssystemet behöver uppgraderas för att få ett mer energisparande system och som kan anpassas individuellt mellan olika lägenheter.

Enligt detaljplanen ska staketet vid gården tas bort för att få en mer öppen planlösning. Detta skapar en ännu mer ogästvänlig atmosfär runt huset. Man bör snarare sätta fler buskar, staket och även uppgradera lekplatsen på Tunnländsgatan 11 som fick stryka på foten pga Poseidons dåliga ekonomi vid omgörningen för c:a 7-8 år sedan. Lekplatsen på Tunnländsgatan 11 var den sista som byttes ut och då fanns inte så mycket pengar kvar. Gör det trevligt istället för tvärtom.

**Kommentar:**

Angående utbyggnad av planområdet, se kommentar till yttrande nr 23.

Den solstudie som har tagits fram visar att några lägenheter kommer att få minskat solljus med ungefär 1 timme per dag vid vårdagjämningen. Områdets struktur gör dock att det kommer att vara möjligt att sitta i solen på lekplatser och övriga utemiljöer under de flesta av dygnets ljusa timmar.

Planen kommer att möjliggöra för det antal cykelparkeringar som krävs enligt gällande parkeringsnorm. Planen medger uppförande av komplementhus för cykelparkering inom utpekade områden och till en maxarea som motsvarar behovet enligt gällande parkeringsnorm. Exakt placering av cykelförråd kommer att hanteras i bygglovskedet.

Angående parkeringsplatser, se kommentar till yttrande nr 25.

Ventilationssystemet är inte en fråga som hanteras i planen. Poseidon har tagit del av alla inkomna yttranden.

Staket eller upprustning av utemiljön på bostadsgårdarna hanteras inte i detaljplanen.

## **27. Boende på Tunnländsgatan 11**

Den boende är orolig för att uteplatsen på entrésidan av Tunnländsgatan 11 kommer att skuggas och efterfrågar en solstudie som inkluderar sommarsolståndet.

Boenden är även orolig för att mellanrummen mellan byggnaderna kommer att upplevas som allt för trånga i och med påbyggnaderna. Kommer påbyggnaderna att utformas på liknande sätt som tidigare påbyggnader? Kan man tänka sig indragna fasadliv på påbyggnaderna för att upplevelsen av höga hus ska bli mildare? Är det möjligt att ta fram ett markperspektiv som visar hur det kommer att upplevas från marken där husen står som tätast?

Boenden undrar också om det, även om parkeringsnormen uppfylls, kommer att tillkomma nya parkeringsplatser inom området.

Angående balkongerna; kommer de att bli i stil med tidigare genomförda ombyggnader, och är Poseidon bundna till att bygga om balkongerna enligt plan.

Hur kommer installation av hissar att ske och hur mycket kommer det att påverka de boende?

Den boende uttrycker även en oro för hur parken kring husen kommer att kunna bevaras under byggtiden. Det är viktigt att de befintliga träden bevaras. Kan man freda dem på något sätt samt kan man i detaljplanen ställa krav på att närmiljön bevaras?

Den boende är orolig för långa tider av störningar och undrar hur lång byggtiden är.

Slutligen undrar boenden om det, trots att det faller utanför planens geografiska område, är möjligt att göra något åt tillgängligheten på gångvägen från området och ner till spår-vagnshållplatsen Lantmilsgatan. Framförallt gällande vinterväghållning.

**Kommentar:**

Solstudien har nu uppdaterats med bilder från sommarsolstånd. Se även svar till yttrande nummer 26.

Påbyggnaderna kommer till viss del att påminna om tidigare genomförda påbyggnader. Dock har det gått tio år och planen har som ambition att påbyggnaderna ska vara moderna såväl estetiskt som konstruktionsmässigt. Vissa regler som byggnaderna måste uppfylla har ändrats. Därför kommer påbyggnaderna inte att bli helt lika befintliga påbyggnader, detta gäller även balkongernas utformning. Stor vikt har lagts vid utformning av påbyggnaderna för att intrycket av de ursprungliga byggnaderna såväl som utemiljön ska bibehållas så långt det är möjligt. Planen kommer dock inte att innehålla bestämmelser om indragna fasadliv på de tillkommande våningarna. Det är inte möjligt att ta fram önskad perspektivbild.

Planen kommer inte att medge några nya parkeringsplatser inom området. Se även svar på yttrande nr 25.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för bl a tillbyggnader (påbyggnader) av befintliga flerbostadshus. För att genomföra utbyggnaden krävs bygglov som ska följa detaljplanens bestämmelser. Byggaktören är dock inte bunden till att genomföra balkongombyggnaderna.

Hissar som kommer att kunna installeras i befintliga hisschakt efter att dessa har utvidgats något. Hisschakten kommer inte att behöva ta lägenhetsyta i anspråk. Tillvägagångssätt i byggskedet kan inte regleras i planen men Poseidon har fått ta del av alla inkomna yttranden och är angelägna om att ombyggnaderna ska ske med så liten störning som möjligt. Byggstart planeras till 2:a kvartalet 2018 och färdigställande ska ske senast 4:e kvartalet 2021.

Planen innehåller en bestämmelse om att marknivån på prickad mark inte får ändras, med undantag för anläggande av räddningsvägar och handikapparkeringar som är krav som måste uppfyllas. Byggaktören är mån om att bevara sina träd och parken kring husen. Eventuellt kan dock vissa träd behöva tas ner till följd av räddningsvägar eller att cykelparkeringar måste anläggas.

Tillgängligheten på gångbanan ner mot hållplatsen Lantmilsgatan behandlas inte i denna detaljplan men synpunkten har framförts till Park- och naturförvaltningen.

#### **Följande har fått utskicket men inte inkommit med yttrande.**

Namnberedningen  
Stadsledningskontoret  
Lokalsekretariatet  
Länsordningspolisen  
Post Nord  
Ellevio  
Förvaltnings AB Framtiden  
Göteborgs spårvägar  
Handikappföreningens samarbetsorgan  
Naturskyddsföreningen i Göteborg  
Tillgänglighetsrådgivare, Fastighetskontoret, Göteborg

## Ändringar

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

Förutom mindre justering av planhandlingarna efter samrådet har fördjupade studier gjorts beträffande bland annat solförhållanden, utformning av balkonger samt omfattning och placering av cykelparkeringar.

Karoline Rosgardt  
Planchef

Agneta Runevad  
Bitr. projektledare BoStad2021



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Sändlista

#### Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden  
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)  
Göteborg Energi GothNet AB  
Göteborg Energi Nät AB  
Göteborgs Stads Parkerings AB  
Kretslopp och Vatten  
Kulturnämnden  
Miljö- och klimatanämnden  
Namnberedningen  
Park- och naturnämnden  
Räddningstjänsten Storgöteborg  
Stadsdelsnämnden i  
    Askim-Frölunda-Högsbo  
Stadsledningskontoret  
Lokalsekretariatet  
Trafiknämnden

#### Övriga

Förvaltnings AB Framtiden  
Göteborgs spårvägar  
Handikappfören. Samarbetsorgan  
Naturskyddsfören.i Gbg  
Tillgänglighetsrådgivare

#### Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Lantmäterimyndigheten  
Länsordningspolisen  
Länsstyrelsen  
PostNord Produktion VO Göteborg  
(fd.Posten AB)  
Skanova Nätplanering D3N  
Svenska Kraftnät  
Statens geotekniska institut  
Swedavia  
Trafikverket  
Vattenfall Eldistribution AB  
Västrafik AB

#### Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckningen

#### Bostadsrättshavare, hyresgäster, boende

Hyresgästfören. Region V Sverige

Länsstyrelsen - yttrande.  
1099/15

Publicerad på internet:	Nej
Handlingarna bedömda för publicering på internet:	Handlingarna är ännu ej bedömda
Infogade filer:	Ja
Handläggare:	Maria Lejon/Stadsbyggnadskontoret/GBGStad
Inkomdatum:	2016-05-03 13:24:58
Händelsetyp:	IN

Text:

----- Vidarebefordrat av Linnéa Karlsson/Stadsbyggnadskontoret/GBGStad på 2016-05-03 13:24 -----

Från: Rasmussen Jens <Jens.Rasmussen@lansstyrelsen.se>  
Till: "sbk@stadsbyggnad.goteborg.se" <sbk@stadsbyggnad.goteborg.se>,  
Kopia: "anna.widman@sbk.goteborg.se" <anna.widman@sbk.goteborg.se>,  
"hanna.dahlqvist@trafikverket.se" <hanna.dahlqvist@trafikverket.se>,  
"trafikverket@trafikverket.se" <trafikverket@trafikverket.se>, Lundman Susann  
<susann.lundman@lansstyrelsen.se>, Storsveen Nina <nina.storsveen@lansstyrelsen.se>  
Datum: 2016-05-03 13:22  
Ärende: E-postar - samr 13596-2016 dp bostäder i Kaverös(4569097)\_TMP.pdf

Hej!

Här kommer Länsstyrelsens yttrande angående detaljplan för bostäder i Kaverös.

Med vänlig hälsning

Jens Rasmussen  
Arkitekt  
Samhällsavdelningen  
Länsstyrelsen Västra Götalands län  
403 40 Göteborg

0706 313241

[jens.rasmussen@lansstyrelsen.se](mailto:jens.rasmussen@lansstyrelsen.se)  
[www.lansstyrelsen.se/vastragotaland](http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland)

Infogade filer



samr 13596-2016 dp bostäder i Kaverös(4569097)\_TMP .pdf (132 KB)



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Arkitekt  
Jens Rasmussen  
Jens.rasmussen@lansstyrelsen.se

Yttrande  
2016-05-03

Diarienummer  
402-13596-2016

Sida  
1(2)

Sbk@stadsbyggnad.goteborg.se

## **Förslag till detaljplan för Bostäder i Kaverös inom stadsdelen Järnbrott, en del av jubileumssatsningen, i Göteborgs stad, Västra Götalands län**

Handlingar daterade april 2016 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) standard förfarande

### **Länsstyrelsens samlade bedömning**

Länsstyrelsen anser att komplettering med bostäder i Järnbrott är lämpligt. Den ökade trafikbelastningen på Västerleden måste dock utredas vidare.

### **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 riksintresse kommunikationer 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 enligt PBL 11 kap. 10§*

*Riksintresse för kommunikationer*

Fastigheten påverkar riksintresset Söder-/Västerleden. Detaljplanen måste invänta den pågående åtgärdsvalsstudien ÅVS som Trafikverkets och kommunen arbetar med för att utreda behov av nödvändiga åtgärder för att risk för påtaglig skada på riksintresset inte ska uppstå.

### **Råd enligt PBL och MB**

*Trafik*

Länsstyrelsen delar Trafikverkets framförda synpunkter och förutsätter att slutsatserna från pågående ÅVS kan beaktas innan planen antas.

*Buller*

En bullerberäkning har utförts. Den visar att där riktvärdet för ekvivalent ljudnivå överskrider vid fasader nära Tunnländsgatan. Genom att bestämmelse införts på plankartan avseende buller bedömer Länsstyrelsen att det säkerställs att förordning SFS 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader kommer att uppfyllas.

De kartor som redovisas från bullerutredningen är mycket otydliga, t ex går beräknade värden inte att utläsa, detta bör åtgärdas inför granskningshandlingen.

*Förorenade områden*

Tjärasfalt har tidigare påträffats i området. I det fall tjärasfalt kommer att hanteras, ska detta ske i samråd med Miljöförvaltningen.

**Behovsbedömning**

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt, således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Detta ärende har handlagts av Jens Rasmussen och granskats av arkitekt Mehdi Vaziri.

I den slutliga handläggningen av ärendet har även Lena Emanuelsson från kulturmiljöenheten deltagit.

*Jens Rasmussen*

*Mehdi Vaziri*

*Detta beslut har signerats elektroniskt i Länsstyrelsens diariesystem.*

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2016-04-15

Kopia till:

Trafikverket  
Susann Lundman



## Replik på Länsstyrelsens och Trafikverkets yttranden i detaljplaner

*Denna text är ett svar på Länsstyrelsens och Trafikverkets yttranden över ett antal detaljplaner, där de är oroliga över att trafiken på det statliga vägnätet kommer att öka. De vill därför att trafikkontoret samlat bedömer den framtida trafiken. Beskrivningen är generell och bör kompletteras med specifika förutsättningar för enskilda detaljplaner.*

Ett stort antal resor och transporter sker varje dag i Göteborgsregionen. Många människor väljer att åka bil, det kan bero på tidsvinst, bekvämlighet, möjligheten att kombinera olika ärenden eller av andra skäl. Resandet sker på såväl enskilda, kommunala, regionala som nationella vägar. Inom Göteborgsregionen har K2020 tagits fram i bred enighet som ett sätt att minska andel bilresor och öka andelen kollektivtrafik samt gång och cykel. Utvecklingen av transportsystemet är ett gemensamt ansvar mellan såväl nationella, regionala och lokala aktörer. Göteborg stad deltar i en rad forum för att utveckla samarbetet. Stadens investeringsram för att utveckla det kommunala vägsystemet har utökats kraftigt de senaste åren bland annat utifrån åtgärder inom det Västsvenska paketet men också som ytterligare satsningar inom kollektivtrafik, gång och cykel.

Göteborg Stad ser K2020 som en bas för trafikplaneringen i vår målsättning att gå från att vara en stor småstad till att bli en storstad med fler boende, arbetande och besökare. För att klara detta behöver stadsplaneringen ske utifrån ett helhetsperspektiv där trafik är ett medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. I och med detta krävs en omställning av trafiksystemet. Omställningen innebär att vi går från att anpassa trafiksystemet utifrån rådande trafiksituation till att med styrning och påverkansåtgärder förändra resbeteenden. Trafik för en nära storstad, som är Göteborgs Stads trafikstrategi (antagen av Trafiknämnden i februari 2014), är vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas för att för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför de närmaste tjugo åren.

### **Göteborgs Stad arbetar för att öka det hållbara resandet**

Trafikstrategin har tagits fram parallellt med strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategi och utgår i likhet med dessa från översiktsplanen som antogs 2009 och som är det övergripande styrdokumentet för stadens markanvändning. I samklang med stadens klimatstrategi krävs enligt trafikstrategin en minskning av antalet bilresor med 25 % år 2035 jämfört med 2011. Det innebär en fördubbling av antalet resor till fots, med cykel, samt med kollektivtrafik, vilket är i linje med K2020 där större omställning bör ske där bäst förutsättningar finns.

Trafikstrategins intentioner konkretiseras genom en rad olika program såsom cykelprogram och fotgängarprogram. Även vägledning för parkeringstal ses över för att bättre stödja trafikstrategins inriktning för minskat bilresande. Trafikstrategins färdmedelsfördelning har brutits ned på områdesnivå för att utgöra ett verktyg för den planering som sker i program, detaljplaner och ombyggnader.

Utöver Göteborgs planering för förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik genomförs även planeringsarbete för den framtida kollektivtrafiken i linje med stadens mål. Göteborgs Stad samverkar med Västra Götalandsregionen, Mölndal och Partille i ett gemensamt projekt som syftar

till att säkerställa kapaciteten och kvaliteten i kollektivtrafiken med sikte på 2035, vilket är en vidareutveckling av K2020.

### **Västsvenska paketet – ett regionalt samarbete**

Västsvenska paketet är benämningen på ett regionalt samarbete mellan GR, Göteborgs Stad, Region Halland, Västtrafik, VGR och Trafikverket. Västsvenska paketet har i grunden inga nya mål utan utgörs av en sammanställning av parternas mål<sup>1</sup>, där Trafikstrategins mål återfinns. Västsvenska paketets övergripande mål är att Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna med en konkurrenskraftig kollektivtrafik för en god livsmiljö. De övergripande målen förtydligas i åtta effektmål, av vilka kan nämnas:

- En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet
- Ökad andel kollektivtrafik
- Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan
- Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor

### **Trafikverkets uppdrag**

Trafikverkets uppdrag och det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet (förordning 2010:185). Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Hänsynsmålet behandlar säkerhet, miljö och hälsa. Ett, av flera, funktionsmål är att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel skall förbättras.

Trafikverket har nyligen lämnat inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 (Trafikverket 2015:180). Trafikprognoserna som redovisas i materialet visar på en ökning i personbiltrafiken på ca 25 % och gods på väg med 60 % de närmaste 20 åren. Analyserna är gjorda i flera scenarion men med relativt liten variation i tillväxt och färdmedelsfördelning. Dock baserade på resvaneundersökningar gjorda 1994 och 2001 samt mellan 2005 och 2006.

Den stora prognostiserade trafikökning bör medföra att Trafikverket själva bör göra omfattande analyser för att se vilken påverkan detta får på det övergripande trafiksystemet och hur dessa kan hanteras i samverkan med berörda aktörer.

I underlaget framgår också betydelsen av att jobba med omställningen i storstäderna. ”Den växande trafiken i Sveriges storstadsregioner medför bland annat trängsel, tidsförluster, miljöstörningar och därmed behov av ökad kapacitet i transportsystemet. Där finns också ett större underlag för satsningar på kollektivtrafik, cykel och gångtrafik. Det är också i de större städerna som de största utsläppen av klimatgaser sker. Städerna blir därför centrala för en omställning till ett mer hållbart samhälle.”

I underlaget för inriktningsplaneringen anges ett antal preciseringar för tillgänglighet bland annat att medborgarnas resor förbättras genom tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet samt att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras. Att minska trängsel ses

---

<sup>1</sup> Västsvenska paketet, Sammanställning av målen, Rapport 2011:1

dock inte som ett mål i sig vilket ligger i linje med att förbättra förutsättningarna för att få fler att välja alternativa färdvägar.

I uppdraget från regeringen att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029 (N2015/4305) skriver också regeringen att det finns behov av en förbättrad samordning mellan transportplanering och markanvändningsplanering. Inriktningsunderlaget samt analyser och underlag inför kommande åtgärdsplanering för nationell plan och länstransportplaner bör därför i ökad utsträckning samordnas med regionala strategier samt med planering av bostadsförsörjning och övrig fysisk planering. Inte minst med tanke på bostadsförsörjningsmålet om minst 250 000 nya bostäder som ska byggas till 2020.

Det går inte att läsa ut hur Trafikverket kommer ta sig an detta uppdrag men Trafikkontoret välkomnar en ökad dialog om hur vi tillsammans identifierar lämpliga sätt att skapa ett mer hållbart transportsystem.

### **Riksintresse för transporter omprövas**

De statliga lederna i och runt Göteborg är utpekade som intresse och Trafikverket begär därför regelmässigt utredningar som visar på hur riksintresset påverkas av de detaljplaner som ligger i nära anslutning till de berörda lederna. Detta kan te sig naturligt om man befarar påverkan på kopplingspunkten till berörd led men knappast om staden i varje skede ska visa på hur lederna i stort påverkas. Med tanke på att Trafikverket i sina prognoser förutspår stora trafikökningar bör dessa analyser snarare göras av Trafikverket då verket har ansvaret för den övergripande trafiken. Stadens ambition att ställa om och minska bilanvändning bör därför ses som något positivt och stödjas i varje givet tillfälle då en åtgärd kan identifieras som har en potential att stärka kollektivtrafiken eller gång och cykel.

Nyligen redovisades ett betänkande Planering och beslut för hållbar utveckling (SOU 2015:99). Där föreslås att alla nuvarande områden av riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken ska omprövas i dialog med berörda kommuner. Tydliga beslut om sådana områden ska därefter fattas av ansvariga myndigheter. Man föreslår också en så kallad ventil där länsstyrelserna ska bemyndigas att besluta om företräde för ett väsentligt allmänt intresse före ett riksintresse. Bostadsförsörjning beskrivs som ett sådant väsentligt allmänt intresse.

Utgångspunkten är att kloka och långsiktiga överväganden om framtida mark- och vattenanvändning bäst kan göras med kunskap om lokala förhållanden, utifrån ett planeringsunderlag som tydligt visar vilka områden av allmänt intresse som behöver beaktas vid planering och beslut av användning. Utredningen pekar på att sådana överväganden i större utsträckning bör göras av kommunerna, som har ett stort engagemang för hållbar utveckling.

### **Det hållbara resandet måste öka**

Trafikkontoret arbetar parallellt med flera olika handlingsprogram i linje med såväl stadens mål som regionala och nationella mål för att ställa om från personbilstrafik till andra, mer hållbara, färdmedel. I det korta perspektivet kan det vara rimligt att anta att dagens färdmedelsfördelning gäller. Men i det längre perspektivet är det orimligt att planera staden på ett traditionellt sätt, som innebär en traditionell trafikutveckling. En förutsättning för att kunna öka det hållbara resandet är också att nya bostäder och verksamheter planeras i goda kollektivtrafik-, gång-, och cykellägen i enlighet med utbyggnadsplaneringen. På detta sätt kan fler välja hållbara transportslag och vi uppnår en god effektivitet i kollektivtrafiksystemen samtidigt som gator och vägar avlastas från personbilstrafik.

### **Framtida trafikmängder om trafikstrategins mål uppnås**

För att belysa effekterna på biltrafiken då trafikstrategins mål uppnås har en trafikprognos tagits fram med hjälp av Trafikverkets prognosverktyg Sampers. Prognosen som innehåller stadens planerade markanvändning för 2035 bygger på det scenario som tagits fram inom WISE-projektet<sup>2</sup>.

Trafikprognosen visar på en generell minskning av trafikmängderna på det övergripande vägnätet i förhållande till idag. Marieholmstunneln ger omfördelningar som lokalt kan resultera i ökad trafik. Marieholmstunnelns påverkan märks främst på E6N där trafiken ökar något medan den sammanlagda trafiken för snittet norr om Tingstads-/Marieholmstunneln minskar.

Figurer i bilaga 1 illustrerar prognostiserade biltrafikmängder på det övergripande vägnätet 2013 och år 2035.

---

<sup>2</sup> Omställning till 40 % kollektivtrafikandel i Göteborgsområdet – en backcastingstudie med Sampers, Mistra Urban Futures Report 2014:6

Bilaga 1



Figur 1 Trafikflöden 2013.



Figur 2 Trafikflöden 2035 då trafikstrategins mål är uppnådda.