



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådsredogörelse

Datum: 2016-10-25  
Diarienummer: 0667/14  
Aktbeteckning: 2-5384

Maria Carlsson  
Telefon: 031-368 19 56  
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

### Detaljplan för Bostäder vid Nymilsgatan inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg, standardförfarande, Bostad 2021 (Jubileumssatsningen)

---

## Inkomna synpunkter

### Handläggning

Stadsbyggnadskontoret har, på uppdrag av Byggnadsnämnden, genomfört samråd för Detaljplan för bostäder vid Nymilsgatan med standard planförfarande. Planförslaget har sänts för yttrande under tiden 2016-02-24 till 2016-03-15. Samrådstiden förlängdes för bostadsrättsföreningen Flatås 1 till 2016-04-05 med anledning av att det första utskicket inte nått lägenhetsinnehavarna. Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1.

### Sammanfattning

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller ökad trafik och de konsekvenser som ett ökat antal trafikrörelser genererar i form av påverkan på omkringliggande bostäder och vägstruktur samt till följd av detta, buller och trafikosäkerhet. Länsstyrelsen lyfter riksintresset Västerleden och risken för påverkan på det allmänna vägnätet som skulle utgöra skäl till statlig ingripande grund.

Invändningar har även lyfts gällande att planförslaget frångått stadens riktlinjer för storlek på förskolegård i antal kvm/barn.

Det framgår av inlämnade synpunkter från boende att det varit svårt att särskilja vilka konsekvenser som följer av detta planförslag och vilka konsekvenser som följer av andra pågående och redan laga kraftvunna detaljplaner i närområdet. Bland annat påverkas inte befintliga parkeringsplatser för Bostadsrättsföreningen Flatås 1 av denna detaljplan.

Planförslaget genererar ökade trafikmängder som koncentreras till Nymilsgatan och del av Södra Alléen. Bebyggelsen utefter Nymilsgatan får en ökning på ca 3 dBA ekvivalent och maximal beräknad ljudnivå vid prognosåret 2035. Bebyggelsen utefter Södra Alléen får en större ökning men beräknade ekvivalenta ljudnivåer håller sig under riktvärdena förutom i en beräkningspunkt 56dBA. För samma gata ligger den beräknade maximala ljudnivån nattetid på upp till 73 dBA i en beräkningspunkt i korsningen.

Stadsbyggnadskontoret gör den samlade bedömningen att ökning av trafikbullret för befintliga bostäder utefter Nymilsgatan och Södra Alléen kan upplevas som en märkbar skillnad. Men mot bakgrund av att bostäderna har goda rekreativa miljöer för utevistelse i sin närhet samt svårigheterna med att bygga vall/plank pga platsbrist så anses denna ökning vara acceptabel. Även trafikkontorets huvudprincip för närvarande är att inte överväga åtgärder i befintlig miljö då beräknad fasad är minst 63dBA ekvivalent ljudnivå resp 80 dBA maximal ljudnivå (vägtrafik) eller 85dBA (spårtrafik) ingår i bedömningen.

Detaljplanen anger att en reduktion av parkeringstalet ska ske vid bygglovet. En parkeringsutredning inför bygglovet har tagits fram, som visar på vilka mobilitetsåtgärder som i sammanhanget kan bidra till begränsade konsekvenser av en ökad trafik. Bedömningen om ett reducerat parkeringstal utgår även från resonemang om områdets kollektivtrafikläge.

Utbyggd gång- och cykelbana utefter Nymilsgatan ökar trafiksäkerheten till Flatås skola liksom separat gångbana utefter Södra Allén.

Kontoret har bedömt att planförslaget ska justeras så att det går att uppnå en förskolegård om 20 kvm/barn i jämförelse med samrådsförslaget 14 kvm/barn. Detta innebär att 4 avdelningar istället för 5 avdelningar kan skapas inom planområdet. Planförslaget ska även justeras gällande avfallslösning och parkeringstalet.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna. Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare, byggherrar 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

Fastighetskontoret har inget att erinra.

**Kommentar:**

Noteras.

### 2. Göteborgs Energi AB

**GENAB:**

Tillkommande bostäder kan försörjas med fjärrvärme från befintliga nätet med vissa förstärkningar och ombyggnad av lågspänningsnätet. En del ombyggnad och flytt av befintliga ledningar pågår genom detaljplanen för Flatås Park, öster om denna detaljplan.

Viktigt att hänsyn tas till Göteborg Energi Nät AB:s behov av utrymme för elledningsstråk för både befintliga och tillkommande elledningar. Ledningsrätt skall upplåtas för befintliga och nya elanläggningar.

**Fjärrvärme**

Göteborg Energi har en ny fjärrvärmeledning inom detaljplaneområdet som är i drift. Det ser ut att bebyggelse föreslås över denna. I så fall måste fjärrvärmeledningen flyttas, kostnaden för detta får blivande exploatör alternativt detaljplanen stå för. De hus som idag står på fastigheten är anslutna till fjärrvärmenätet och måste tas ur drift innan andra arbetet kan påbörjas.

**GothNet:**

Inga synpunkter på översänd detaljplan.

**Kommentar:**

Inom kvartersmarken kommer inga elledningsstråk av allmän karaktär placeras. I övrigt får samordning ske med pågående genomförande av detaljplan Flatås Park för placering av elledningar inom planområdets allmänna platsmark.

Fjärrvärmeledningen kommer att flyttas till Norra Allén för att optimera fastighetens utnyttjande. Överenskommelse om genomförandet av flytt sker mellan fastighetskontoret och Göteborg Energi AB.

### 3. Idrotts- och föreningsnämnden

Idrotts- och föreningsnämnden har inga synpunkter på ärendet.

### **Kommentar:**

Noteras

## **4. Kretslopp och vatten**

### **Teknisk försörjning**

Kretslopp och Vatten önskar förtydliganden i planbeskrivningen gällande dagvattnets, dricks- och spillvattnets kapacitet samt brandvattenuttag.

Kapaciteten på alla allmänna ledningsnät bedöms vara god. För dricksvattnet medger befintligt ledningsnät en kapacitet som tillåter uttag för brandvatten motsvarande områdestyp A:2 (VAV publikation P 83).

En dagvattenutredning ska tas fram till granskningen för att klargöra dagvattensituationen i området och hur dagvatten kan fördröjas och renas inom planområdet. Kretslopp och Vatten yttrande innehåller krav på principer som ska följas. Bland annat,

- Dagvattensystemet ska göras trögt, föroreningar avskiljas vid källan
- Minimera dagvattenavrinning och därigenom maximera grundvattenbildning
- Prioritera andel gröna ytor, permeabla ytor och öppet dagvattensystem
- Hårdgjorda ytor ska utformas genomsläppliga
- Höjdsättningen ska ta hänsyn till översvämningrisk och ej skada byggnader, regn med 100 års återkomsttid.
- Ekosystemtjänster ska beaktas och lyftas fram i utformningen
- Materialval för utvändiga ytor ska väljas med omsorg om miljön. Undvik oskyddade ytor av koppar eller zink för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.
- Gårdarna ska utformas så att inte dagvatten blir instängt, utan får rinna fritt ut från området
- Bebyggelsen och dagvattenhanteringen måste utformas så att inte omkringliggande bebyggelse påverkas negativt, Flatås skola ligger intill.

Planområdet bedöms vara tillgängligt vid ett 100 års regn.

### **Information angående exploatering inom kvartersmark**

Avlopps nätet ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten.

Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkten motsvarar nivån + 77 m (RH2000). I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren.

### **Ekonomi**

80 meter ny dricksvattenledning kommer att anläggas till en kostnad av 1,3 Mkr för att försörja södra delen av planområdet. Anläggningsavgifterna för vatten och avlopp har beräknats till 2,1Mkr enligt VA-taxa för år 2016. Mervärdesskatt tillkommer. kostandstäckning för VA-kollektivet vid genomförande av detaljplanen blir enligt ovan 150%.

### **Trädplantering**

Grundregel är ett skyddsavstånd på 4 meter mellan trädets rothals och ytterkant ledning ska hållas. Avsteg görs i samråd med Kretslopp och vatten, exempelvis rotspär.

## **Berganläggning**

En bergsanläggning finns i närheten av planområdet och sprängningsarbeten måste därför göras med försiktighet. Förbesiktning av anläggningen och tillhörande installationer ska utföras innan sprängning påbörjas.

## **Avfall**

Avfallets placering behöver ses över för att säkerställa att lokalisering sker på platser som är tillgängliga för både de boende och för sopbilar som hämtar avfallet. Kretslopp och vatten är gärna med i den dialogen. Nuvarande förslag förutsätter en överenskommelse, nyttjanderätt, med angränsande detaljplan, Flatås park, för en gemensam trafiklösning med vändyta (diameter 18m med hindersfri remsa på minst 1,5meter eller genomfart för sopbilar på kvartersmark.

Kretslopp och vatten är positiva till föreslagna miljöhus eftersom en hållbar avfallshandtering för såväl bostäder som verksamheter bygger på sortering i flera fraktioner. Exploatören bör avsätta ytor för källsortering även inne i lägenheter och lokaler.

Planförslaget anger två miljöhus men illustrationen visar endast ett. Eftersom avståndet mellan yta som sopbil kan stanna och avfallsutrymme inte får överstiga 25m vid kärthantering går det inte att placera miljöhusen inne på innergårdarna. Ett möjligt alternativ till ett andra miljöhus skulle kunna vara att göra plats för avfallsrum i markplan i hus 1 med angoring från Nymilsgatan. Här planeras även centrumverksamhet som behöver ha något utrymme för avfallshandtering. För de byggnader som ska innehålla både verksamheter och bostäder behöver exploatören bestämma om avfallshandringen ska ske gemensamt eller inte. Kretslopp och vatten framför att planering för avfallshandring/miljöhus krävs för centrumverksamhet och förskola.

Underjordsbehållare ska placeras lättillgängligt. Avståndet får max vara 5 meter från behållarna och Kretslopp och Vatten framför utifrån samrådshandlingarna att det ser svårt ut att kunna tömma behållarna. När Nymilsgatan utformas är det viktigt att säkerställa att övrig trafik inte stoppas upp vid tömning av underjordsbehållarna som är placerade mellan parkeringarna. Kranbilen är något bredare än en vanlig sopbil. Lokaliseringen behöver även ta hänsyn till att det krävs 10 meters fri höjd vid tömning.

Fastighetsägarna behöver redovisa grovsopshandringen. Grovavfallsrum är ett bra alternativ då det medför en hög service för de boende samt att det även kan användas för återbruk. Om en lösning med utplacering av container väljs behöver det finnas en yta där containern kan stå och som det enkelt går att hämta ifrån.

## **Kommentar:**

Föreslagna förtydliganden har gjorts i planbeskrivningen gällande dagvattnets, dricks- och spillvattnets kapacitet samt brandvattenuttag.

I samråd med Kretslopp och vatten har en dagvattenutredning arbetats fram som överensstämmer med ställda krav.

Ett samverkansavtal har tecknats mellan byggherrarna och intilliggande fastighetsägare kring att nyttja den gemensamma kvartersgatan för angoring till planerade miljöhus vilket säkerställer avfallshandringen till området. Planförslaget utgår inte från underjordiska behållare längre då tillgängligheten inte kunnat tillgodoses.

Ökade kostnader noteras.

## 5. Kulturförvaltningen

Den berörda bebyggelsen som ska rivas är inte direkt utpekad som kulturhistoriskt värdefull i något av de befintliga kulturmiljöprogrammen. Skolan finns inte dokumenterad som fysiskt objekt och det är önskvärt att en dokumentation av byggnaden görs innan rivning.

Resterna av parkleken som finns kvar på den allmänna ytan öster om den aktuella planen bör värnas som ett kulturhistoriskt skikt och frågan är om inte detaljplaneavgränsningen kunde utökas något så att kullen kan fastställas i detaljplanen. Kontakt kan tas med Stads-museet i så fall för att diskutera vad skyddet skulle innebära konkret.

I övrigt har förvaltningen ingenting att erinra mot planen.

### **Kommentar:**

Ingen kulturhistorisk dokumentation av skolan i samband med rivning planeras. Pågående omdaning och kvalitetshöjning av parkområdet påverkar kullen och igår i laga-kraftvunnen detaljplan Flatås Park med återstående genomförandetid.

## 6. Lantmäterimyndigheten

Anser att planbeskrivningen bör kompletteras med information kring hur fastighetsindelningen är tänkt, vilka gemensamhetsanläggningar det handlar om samt de konsekvenser åtgärderna medför för berörda sakägare.

Plankartan bör förses med markreservat för de områden där allmännyttiga ledningar samt gemensamhetsanläggningar avses lokaliseras (u- och g-områden)

Förtydliga vad som avses med ”före beviljande av bygglov skall erforderlig fastighetsbildning i enlighet med detaljplanen vara genomförd”.

### **Kommentar:**

Planbeskrivningen har kompletterats gällande fastighetsrättsliga åtgärder och markreservat där allmänna ledningar kan komma att placeras. Med fastighetsbildning avses avskiljande av allmän plats.

## 7. Lokalförvaltningen

Lokalförvaltningen betonar vikten av att behovet av samhällservice tillgodoses avseende boende för äldre, de som har behov av särskild service som för barn och unga genom behovet av skola och förskola.

I föreslagen detaljplan redovisas en förskola inhyrd i ett bostadshus. Viktigt är att förskolans behov av större sammanhängande rumsvolymer tillgodoses och att rörstammar, ventilationsschakt, trapphus och bärning anpassas till förskolans behov samt att den högre våningshöjden som förskolan behöver medges i planen.

Lokalförvaltningen framhåller även förskolans behov av att hämta och lämna platser för både bil och cykel får en funktionell och säker lösning, detsamma gäller leveranser och avfallshanteringen.

Lokalförvaltningen anser att förslaget behöver omarbetas beroende på två viktiga aspekter avseende förskolans gård för utevistelse vilket bedöms påverka förvaltningens uppdrag och medföra stora underhållskostnader.

Föreslagen gård har en yta om 13,9 kvm/barn trots att boverkets rekommendation är 40 kvm uteyta per barn och stadens ramprogram anger 35 kvm uteyta per barn. Viktigt är att ljudkvalitet, luftkvalitet, närhet till natur och solljusbehov kan tillgodoses och att vindpåverkan ej blir för stor där dessa samhällsviktiga funktioner lokaliseras. Föreslagen

förskolegård kommer stor del av året vara skuggad av omgivande byggnader vilket har stor påverkan på användandet av gården och barnens och växternas behov av solljus.

**Kommentar:**

Stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och lokalsekretariatet arbetar löpande med att ta fram lokaler för kommunala behov. Detaljplanen har föregåtts av markanvisning och krav har därmed kunnat ställas på BmSS, och trygga bostäder i hyresbyggnaderna.

**Förskola**

Utbyggnaden av förskolan har att förhålla sig till övriga riktlinjer och krav för att en förskoleverksamhet ska kunna bedrivas. Byggherren och Lokalförvaltningen har parallella diskussioner kring utformningen av verksamheten, byggnaden bland annat av dessa skäl behövt breddas.

Hämtning och lämning till förskolan med bil planeras från Nymilsgatans vändplats. Cykelparkering ligger i anslutning till entréerna till förskolan och bevakas i bygglovet. Entréerna vänder sig mot i huvudsak den bilfria Norra Allén där gång- och cykelvägen ligger. Varuleveranser och avfallshantering sker från kvarterets entrégata.

Boverkets Allmänna Råd<sup>1</sup> anger ingen rekommendation i minsta antal kvm/barn. Lokalsekretariatet har det övergripande ansvaret för att planeringsmässigt tillgodose det planerade behovet av förskoleplatser i staden. Förskolans minskas från 5 till 4 avd i samförstånd med Lokalsekretariatet. Ingångsvärdet har varit 18 barn/avdelning. Förskolan placeras i entrévåningen i östra byggnaden och dess förskolegårdar, vardera sida om byggnaden. En mindre yta om minst ca 200 kvm avdelas från bostadsgården och en större ca 1250 kvm avdelas separat öster om bebyggelsen. Denna förskolegård är placerad i rätt förhållande till parkmiljön och utan behov av att behöva korsa bilvägar för att nås. Direkt anslutande park och idrottsområde omfattar ett cirka 1,5 ha stort område. Kommunen ska hyra lokaler för förskola inom det norra bostadskvarteret. Kommunen råder således inte själv över en skolbyggnad med tillhörande ytor. I det blivande hyresavtalet med exploatören kan tillgången till det norra kvarterets bostadsgård klargöras. Lokalsekretariatet har sammantaget gjort bedömningen att Staden kan acceptera presenterad lösning som innebär att stadens ramprogram följs gällande den lägre nivån på 20 kvm/barn istället för 35 kvm/barn. En större enhet är även enligt Lokalsekretariatet att föredra gällande verksamhetens ekonomi än att minska antalet avdelningar för att klara 35 kvm/barn. Tidigare antagen detaljplan Flatås Park tillgodosåg ingen förskola vilket påverkar befintligt behov.

Sol- och skuggstudierna i planbeskrivningen visar att den östra förskolegården vid vår- och höstdagjämning har direkt solljus hela förmiddagen och fram till ca 14.00 för att successivt falla i skugga resterande eftermiddagen/kvällen. Det kan även på förmiddagen finnas behov av att avskärma direkt solljus för att skydda barn som leker på förskolegården från starka solstrålar. Ljudmiljön och luftkvaliteten är god i området.

**8. Miljöförvaltningen**

Ställer sig positiva till ambitionen att endast uppföra lågenergibyggnader och att arbeta med lösningar som underlättar en hållbar vardag -viktigt att dessa ambitioner följs upp i planeringsprocessen.

---

<sup>1</sup> BFS 2015:1 FRI 1

## **Markmiljö**

Anser att den utförda översiktliga markundersökningen är tillräcklig för att kunna gå vidare och planera för bostäder och förskola. Inför rivningen av byggnaderna på planområdet behöver en miljöinventering göras. Befarar risk för PCB i fogar.

## **Dagvatten**

Anser att det är en grundförutsättning att dagvattnet hanteras lokalt eftersom avvattnings sker mot Dag Hammarsköldsleden som i vissa lägre liggande delar periodvis över-  
svämmas vid höga flöden. Utloppet sker till Stora ån som redan är hårt belastad både avseende flöden och föroreningar. Positiva till hanteringen av dagvattnet i en gemensamhetsanläggning eftersom det finns flera aktuella planer i närområdet.

## **Parkeringsplatser**

Miljöförvaltningen förespråkar att i första hand undersöka möjligheterna till att ordna parkeringsplatser på befintliga parkeringsytor i närområdet eller i parkeringshus ovan jord. Att ha parkeringsplatser i direkt anslutning till bostaden kan bidra till att bilen blir ett mer attraktivt transportval i jämförelse med kollektivtrafik. Underjordiska garage är dessutom svåra att i ett senare skede omvandla till annan användning. Indirekt kan underjordiska garage därför bli ett incitament för bibehållen, eller i värsta fall ökad biltrafik, och är enligt miljöförvaltningens bedömning inte i linje med trafikstrategins mål om att minska andelen resor med bil.

## **Buller**

Konstaterar att ljudmiljön ser bra ut men att ytterligare utredning krävs för befintliga bostäder. I de fördjupade utredningarna bör områdets ljudmiljöer dokumenteras i ett Buller PM enligt riktlinjerna i stadens vägledning för trafikbuller.

## **Bilpool**

Positiva till förslaget om bilpool men framhåller tack vare erfarenheter från Kvillebäck-  
en att dessa bilpoolsplatser inte ska anläggas på allmän plats. Parkeringen bör ligga på kommunal eller privat mark.

## **Förskola**

Ifrågasätter avstegen från riktlinjerna för lekyta/barn på förskolegården. Med tanke på att förskolan inte ligger i den tätbebyggda innerstaden borde planen kunna garantera en större lekyta/barn. Önskar en tydligare motivering till avsteget och en beskrivning av det resonemang som har förts mellan SBK och lokalsekretariatet i frågan.

## **Miljömål**

Planens beskrivning av påverkan på miljömålen är överlag god. Möjligen saknas ett resonemang kring de förhöjda bullernivåerna för befintliga bostäder i relation till målet God Bebyggd Miljö.

## **Kommentar:**

Fastighetskontoret som är ansvarig för kommunens mark är informerad om behovet av att beställa en miljöinventering inför rivningen.

Dagvattenhanteringen hanteras lokalt inom planområdet och det är ännu inte klarlagt om behov av gemensamhetslösning krävs. Ingen samordning sker med övriga detaljplaner utan gemensamhetsanläggningen avser dagvattenhantering inom planområdet. Dagvattenutredningen innehåller uppgifter på föroreningshalter för befintligt planområde



före exploatering för att kunna avgöra vilken förbättring exploateringen innebär nedströms.

Befintliga markparkeringsytor i närområdet är föremål för planläggning och är inte möjliga att ta i anspråk för gemensamma parkeringsgarage. Stadsbyggnadskontoret instämmer i att underjordiska garage kan befästa ett bilberoende varför detaljplanen istället har angivit att en reduktion av parkeringstalet ska ske i bygglovet. En sådan åtgärd förutsätter i utbyte ställda krav på mobilitetsåtgärder för att främja kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Detaljplanen har ändrats från samrådet och preciserar inte längre en procentuell reduktion. Istället anger planbeskrivningen motiv för att en reduktion ska göras i samband med bygglovet då det exakta antalet lägenheter har bestämts. En parkeringsutredning med förslag på mobilitetsåtgärder inför bygglovet har upprättats. Mobilitetsåtgärder ska finnas framme innan detaljplanen antas i enlighet med BoStad2021 hanteringsprinciper som anges i planbeskrivningen.

### **Buller och miljömål**

En buller-PM bifogas planbeskrivningen. Resultatet har skrivits in i planbeskrivningen. PM:et visar att ljudnivåerna sammantaget bedöms vara acceptabla trots överskridande av gällande riktvärden. Detta med bakgrund av att det i bostädernas omedelbara närhet (innergården) finns en god ljudmiljö med ljudnivåer understigande riktvärdena. Se även kommentarer till yttrande nr 21.

Planbeskrivningen har även kompletterats med ett resonemang om buller i relation till miljömålet God bebyggd miljö.

### **Bilpool**

En mobility management åtgärd i form av bilpool skulle placeras på kvartersmark som en markparkeringsyta för att kunna vara tillgänglig för en större grupp än endast boende i denna detaljplan. Byggherrarna för avtalsdiskussioner med ett bilpoolsföretag. Parallellt förs även diskussioner med intilliggande byggherre, Robert Dicksons Stiftelse, om medverkan i en framtida bilpoolslösning.

### **Förskola**

Gällande storlek på förskolegård och lektyta/barn se kommentar till Lokalförvaltningens yttrande nr 7.

## **9. Park och Naturnämnden**

Park- och naturnämnden lyfter betydelsen av att ha en helhetsbild över hur framtida behov av förskola och förskolegårdar ser ut i Flatåsområdet och hur behovet kan tillgodoses. Detta för att undvika ett alltför högt tryck på Flatås park. Nämnden noterar att föreslagen förskola har för liten gårdsmiljö i enlighet med stadens riktlinjer vilket innebär att barnen hänvisas till Flatås park, som komplement till den mindre gårdsmiljön. Flatås park kommer därför få ett ökat slitage, vilket ger ökade driftkostnader för park- och naturförvaltningen.

Förskolegården har enligt planförslaget en yta på cirka 1250 kvadratmeter. Det finns en intention att förskolan ska kunna använda de två bostadsgårdarna, utöver sin egen gård, för närlek. Detta säkerställs inte i detaljplan. Förskolan ligger i direkt närhet till Flatås park, vilket innebär tillgång till friytor. Därmed följs inte Göteborgs stads riktlinjer på 35 kvadratmeter lektyta per barn respektive 20 kvadratmeter lektyta per barn (den lägre siffran gäller vid gynnsamma förhållanden och direkt närhet till grönområde). Planför-

slaget medger 13,9 kvadratmeter per barn. Eventuell tillgång till bostadsgårdar är då inte inräknad.

### **Gångväg i söder**

Planförslaget behöver förtydliga om den kommunala gångvägen i söder kommer ha en logisk koppling i öst

### **Befintlig och föreslagen trädallé**

Planförslaget behöver förtydliga om genomförandet av planen kommer påverka den befintliga trädallén söder om planområdet eller inte. Samt om den föreslagna trädraden i söder kan få plats utan att konkurrera med den befintliga allén. Park- och naturförvaltningen anger ökade driftskostnader för åtta träd som eventuellt kommer planteras på Trafikkontorets mark.

### **Kommentar:**

#### **Förskola**

I programmet för Distansgatan/Marconigatan anges att framtida utökning av bebyggelse för att förtäta omkringliggande område utanför detta planområde med föreslagna 600 nya bostäder samt ytterligare 200 bostäder som kompletteringar på befintliga hus skulle ge ett behov av ytterligare fyra förskoleavdelningar. Intilliggande lagakraftvunna detaljplanen Flatås Park omfattar ca 320 lgh utan att ange siffra på förskoleplatsbehov. Inga förskoleplatser tillgodoses heller i den detaljplanen.

Planförslaget ändras då förskolan minskas från 5 till 4 avdelningar. Efterfrågan i relation till detaljplan Flatås Park samt denna detaljplan som utgör ett tillskott av cirka 600 bostäder bedöms kunna tillgodoses med 4 avdelningar.

Gällande storlek på förskolegård och lektyta/barn se kommentar till Lokalförvaltningens yttrande nr 7.

### **Gångväg i söder**

Gångvägen längs Södra Allén ligger planmässigt inom detaljplan Flatås Park. Genomförandet av denna kommer samordnas med avslutande arbeten för dp Flatås Park som ännu inte exakt har tidsbestämt gällande Södra Allén.

### **Befintlig och föreslagen trädallé**

Befintliga alléträd utefter Södra Allén ligger inom detaljplan Flatås Park. Avstånd från befintlig trädallé till kvartersmarken varierar från 11,5 till 15 meter. Bebyggelsen inom kvartersmark placeras ytterligare minst 2,0 meter från kvartersmarksgräns. Ledningsdragningar för vatten och avlopp i Södra Allén pågår som ett genomförande av detaljplan Flatås Park och samordnas med serviser till detta planområde.

Föreslagna träd inom planområdet tillåts placeras drygt 7 till 10,5 meter från kommande bebyggelse och ligger på ett avstånd av cirka 5 meter från befintliga alléträd i Södra Allén. Skelettjordar föreslås i bygghandlingarna.

Ökade kostnader noteras.

## **10. Räddningstjänsten Storgöteborg**

Räddningstjänsten har inget att erinra i detta skede av planprocessen. Ur ett räddningstjänst perspektiv är det viktigt att tillgängligheten och brandvattenförsörjningen tryggas. Underlag finns att hämta på [www.rsgb.se](http://www.rsgb.se)

### **Kommentar:**

Informationen med hänvisning till tillgänglighet och brandvattenförsörjning har meddelats byggherrarna och ska inarbetas i kommande projektering.

### **11. Stadsdelsnämnden**

Anser att det behövs en större variation i lägenhetsstorlekarna då bostadsbeståndet utgörs av mest två- och trerumslägenheter i Högsbo. Lågt antal bostäder i storlekarna 40 - 60 kvadratmeter i jämförelse med staden som helhet. Det saknas även stora lägenheter, 81- 120 kvadratmeter för barnfamiljer.

Positiva till att boenden med särskild service (BmSS) planeras inom hyresrätterna då behovet av bostäder för den här målgruppen i staden är stort. Ett samarbete har inletts med exploitören för att undersöka möjligheten att även integrera någon form av mellanboende för äldre vilket det råder brist på i stadsdelen. Förvaltningen föreslår att en viss andel av lägenheterna ska vara trygghetslägenheter. Stadsdelsförvaltningen ser att nybyggnation bidrar till att flyttkedjor startar och bostäder i varierade prisnivåer frigörs i olika områden.

Utbyggnaden av detaljplanen sammanfaller i tid med en rad större exploaterings- och infrastrukturprojekt. Det finns en stark oro bland föräldrar och personal på Flatåsskolan över hur byggtrafiken i området kommer att planeras. Förvaltningen är angelägen om att barnen som går på skolan måste kunna ta sig till och från skolan på ett tryggt och trafiksäkert sätt under hela byggtiden. Flatåsskolan har idag 600 elever i åldrarna 7-11 år. Upptagningsområdet är geografiskt utspritt vilket medför att elever tar sig till skolan med olika trafikslag och kommer från flera olika håll. Förvaltningen föreslår fasta tider, Slot-tider, för byggtrafiken som synkas med skolans start och sluttider för att minimera onödiga olyckor.

Anser att föreslagen ny förskola på 5 avdelningar som planeras i bottenplan på flerbostadshuset i nordost närmast Flatås park är alldeles för liten utifrån antalet barn som kommer att vistas på förskolan, cirka 100 barn. Förvaltningen kan utifrån ett barnperspektiv inte acceptera kompromissen med en inhägnad utsläppsgård på cirka 1250 kvm. Fem avdelningar innebär verksamhetsmässigt cirka 15 till 25 barn per avdelning beroende på hur förskoleverksamheten organiseras.

Stadsdelsförvaltningen anser att föreslagen förskolegård behöver arbetas om i det fortsatta arbetet. Föreslagen förskolegård följer inte dagens riktlinjer i Ramprogrammet för förskole- och skolbyggnader. Riktlinjerna anger 35 kvm lekyta per barn respektive 20 kvm lekyta per barn om gården ligger i direkt anslutning till ett grönområde. Förvaltningen konstaterar att barnens behov på lekyta inte har prioriterats inom planen vilket på sikt får konsekvenser för barnen och möjligheten att kunna bedriva en bra verksamhet. Förvaltningen menar att det är fullt möjligt att bygga med en hög exploateringsgrad och samtidigt skapa en bra förskolegård till barnen. Även den byggnation och genomförande av Detaljplan Flatås park som pågår innebär att Flatås park minskas i yta till cirka halva storleken men med ny utrustning. Tillsammans med att flera fastighetsägare i Flatås nyligen ansökt om planbesked för att få komplettera med ytterligare nya bostäder kommer parkens nyttjandegrad att vara hög och med ett högt slitage.

Anser att gång- och cykelvägen ska anläggas längs hela Nymilsgatan fram till Marconigatan.

### **Kommentar:**

Planförslaget tillgodoser efterfrågan på smålägenheter, inkl BmSS och trygghetsbostäder, mer än hälften dvs mer än 150 lägenheter kommer att vara små. Lägenhetsfördelningen har inte helt bestämts men det byggs även ett 30-tal större lägenheter.

Organisation av planens genomförande med slot-tider mm styrs inte av detaljplanen. Nymilsgatan kommer att påverkas av genomförande av Flatås Park och frågan om trafiksäkerheten till Flatås skola prioriteras högt. Byggherrarna har informerats och vid kommande genomförandemöten för denna detaljplan tas ställning till lämpliga åtgärder för att tillgodose en god trafiksäkerhet även under byggtiden för denna detaljplan.

Gällande storlek på förskolegård och lekyta/barn se kommentar till Lokalförvaltningens yttrande nr 7.

I pågående detaljplanearbete för Distansgatan/Marconigatan föreslås förlängningen av gång-och cykelvägen ner till Marconigatan ingå. Denna detaljplan kommer inte att utökas.

## **12. Trafikkontoret**

Trafikkontoret ser positivt till utbyggnad eftersom de föreslagna bostadskompletteringarna medför dels att ensliga otrygga miljöer befolkas, dels att befintlig infrastruktur används mer effektivt samtidigt som kollektivtrafiken får ett bättre underlag.

### **Kollektivtrafik och biltrafik**

Anser att det är positivt med föreslagen gemensam trafiklösning mellan denna detaljplan och detaljplan för Flatås Park gällande renhållningsfordon och leveransfordon vid förskolan men vill se en plan för hur detta ska säkerställas till granskningsskedet.

Trafikkontoret ifrågasätter om det finns en ekonomisk hållbarhet i den lösning med bilpool som redovisas i planförslaget.

### **Gång- och cykeltrafik**

Upplyser om att säkerställa goda siktförhållanden mellan gångbana och föreslagna garagedfarter i området, ett avstånd av 2,5 meter mellan rampens in/utfart till gångbana rekommenderas.

Anslutningar/trappor från allmän plats till kvartersgård behöver studeras vidare. Konstaterar att det inte finns plats för gångbana östra sidan om kvartersgatan.

### **Trafikbuller**

Konstaterar att befintliga byggnader längs Nymilsgatan får en ökning på 2-3 dBA som gör att värdet överskrider det rekommenderade värdet på samtliga punkter på fasaden.

### **Parkering**

Ifrågasätter detaljplanens redovisning att planen medger parkering i garage under bostadsgårdar motsvarande 90 % av det som vägledningen till p-tal som rekommenderas. Ser i dagsläget inga anledningar som pekar på att behovet av parkeringsplatser skulle vara lägre i denna plan än andra planer av liknande karaktär. Den särskilda parkeringsutredning som tagits fram till samrådshandlingarna av byggherrarna visar en vilja att uppnå en reduktion från vägledning med 10 % + 20 %. En sådan sänkning av p-talen är i detta skede inte förankrad med trafikkontoret.

### **Kommentar:**

### **Kollektivtrafik och biltrafik**

Ett samverkansavtal har tecknats mellan byggherrarna och intilliggande fastighetsägare kring att använda den gemensamma kvartersgatan för angöring till planerade miljöhus vilket säkerställer avfallshanteringen till området.

Byggherren för parallella diskussioner med ett bilpoolsföretag kring hur ett långsiktigt avtal dem emellan ska se ut som kan säkerställa att bilpoolen blir verklighet och att den ges förutsättningar att kunna drivas även långsiktigt. Mobilitetsåtgärder såsom bland annat bilpool och andra cykelbefrämjande åtgärder sker i utbyte mot en reducering av p-talet. Avtal som säkerställer att föreslagna mobilitetsåtgärder kommer att tecknas.

### **Gång- och cykeltrafik**

Byggherren har informerats om avstånd mellan garage in/utfart gentemot gångbana för att klara sikten samt att de åvilar dem att lösa anslutningen från allmän plats till kvartersmark vilket följs upp i bygglovet. Dagvattenutredningen anger även behov av att åstadkomma ett översvämningsskydd för den västliga trappan.

Det är byggherren som ansvarar för iordningställandet inom kvartersmark. Trafikkontorets synpunkt gällande svårighet att åstadkomma dubbelsidig trottoar längs kvartersgatan framförs. Intilliggande detaljplan för Flatås Park redovisar ett 5 meter brett prickmarkerat område längs östra sidan av kvartersgatan vilket ger möjligheter för en gångbana längs denna sida om behov skulle uppstå.

### **Trafikbuller**

I PM-buller redovisas uppdaterade beräkningar för trafikbullret gentemot befintlig bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att denna ökning av trafikbullret kan upplevas som en märkbar skillnad. Mot bakgrund av att bostäderna främst har goda rekreativa miljöer för utevistelse i sin närhet som beräknas understiga 45dBA ekvivalent ljudnivå samt svårigheterna med att bygga vall/plank pga platsbrist samt att trafikkontorets huvudprincip för närvarande är att inte överväga åtgärder i befintlig miljö då beräknad fasad är minst 63 dBA ekvivalent ljudnivå resp 80 dBA maximal ljudnivå (vägtrafik eller 85 dBA (spårtrafik) så anses denna ökning få vara acceptabel.

### **Parkering**

Parkeringstalet diskuteras i flera detaljplaner och en översyn av vägledning för p-tal pågår inom staden med utgångspunkten att bättre stödja trafikstrategins inriktning för minskat bilresande. Motivet grundar sig i den breda enighet som råder kring att minska andelen bilresor och öka andelen kollektivtrafik samt gång och cykeltrafik i Göteborgsregionen och har sitt stöd i antagen utbyggnadsriktning och trafikstrategi (se även kommentar till länsstyrelsen yttrande nr 14 och trafikverkets yttrande nr 18 gällande påverkan på riksintresset för kommunikationer). Enligt vägledningen har planområdet relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik. Stadsbyggnadskontoret anser att begreppet tillgänglighet borde breddas och omfatta även gång- och cykelvägar samt övrig service vilket är inriktningen i pågående översynen.

Bostad2021 har i september 2016 med stöd i pågående översyn fått hanteringsprinciper att följa som har förvaltningsövergripande förankring. I BoStad2021 pågår parallellt med detaljplanen framtagande av bygglovhandlingar. Hanteringsprinciperna medger en reducering av parkeringstalet från angivet lägenhetsantal i bygglovhandlingar med upp till 25% om en parkeringsutredning med redovisade mobilitetsåtgärder godkänns samt att ett avtal upprättas som säkerställer ett genomförande av föreslagna mobilitetsåtgärder.

En parkeringsutredning inför bygglovet har upprättats av byggherrarna i syfte att få godkänt för en reducering av p-talet i utbyte mot mobilitetsåtgärder. Granskning av parkeringsutredningen pågår och stadsbyggnadskontoret bedömer att en reducering av p-talet verkar möjlig och skulle kunna göras i bygglovet efter att inlämnad parkeringsutredning godkänts och avtal upprättats.

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

### **13. Försvarsmakten**

Försvarsmakten har inget att erinra mot planen.

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

Noteras.

### **14. Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen bedömer inte att förslaget innebär betydande miljöpåverkan på miljön och delar kommunens åsikt, att ingen miljökonsekvensbeskrivning behöver tas fram.

Länsstyrelsen har därutöver följande synpunkter:

#### **Riksintresse kommunikationer**

Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för påverkan på riksintresset för kommunikationer. Fastigheten påverkar via Hammarsköldsleden riksintresset Söder-/Västerleden. Länsstyrelsen anser i likhet med Trafikverket att det behöver skapas hållbara och attraktiva lösningar för den lokala trafiken så att inte risk uppstår att riksintresset påverkas negativt. Innan aktuellt planarbete går vidare till nästa planskede behöver resultat och slutsatser från ÅVS Västerleden inarbetas.

#### **Dagvatten**

Länsstyrelsen förutsätter att kompletterande dagvattenutredning även beskriver MKN för vatten.

#### **Förorenad mark**

Även om den översiktliga markmiljöundersökningen inte visade på större markföroreningar krävs ytterligare utredningar när befintliga byggnader har rivits. Efterföljande riskbedömning får avgöra och ligga till grund för eventuell fortsatt sanering.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

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

#### **Gällande risk för påverkan på riksintresset för kommunikationer.**

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 utveck-

las, och ställas om, för att för att uppnå de 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 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>2</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***

---

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

Trafikverkets uppdrag och det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig 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. Göteborgs Stad välkomnar en ökad dialog om hur vi tillsammans identifierar lämpliga sätt att skapa ett mer hållbart transportsystem.

Göteborgs stad använder styrning och påverkansåtgärder för att förändra resbeteenden. Planförslaget har genom markanvisning gett anvisade byggherrar en tydlig inriktning och efterfrågat åtgärder som utöver göteborgs stads program för miljöanpassat byggande även ska underlätta en ekologisk hållbar vardag, exempelvis åtgärder gällande resandet. BoStad2021 har därtill givits hanteringsprinciper kring stöd i befintlig vägledning av p-talet för att arbeta med minskade p-tal och som motprestation pröva och utveckla olika mobilitetsåtgärder. I detaljplanearbetet har mobilitetsåtgärder såsom bilpool, förstärkta gång- och cykel åtgärder lyfts.

### **Dagvatten**

Dagvattenutredningen redovisar MKN för vatten i slutreceptient Stora Ån. Planbeskrivningen har kompletterats med bedömning av MKN vatten.

### **Förorenad mark**

I samband med planerad rivning av byggnaderna inom planområdet sker kompletterande provtagning. Efterföljande riskbedömning får avgöra och ligga till grund för eventuell fortsatt sanering. Inför rivningen kommer en miljöinventering av byggnaderna att genomföras.

## **15. SGI (Statens geotekniska institut)**

SGI delar bedömningen att områdets stabilitet anses vara tillfredsställande med hänvisning till stödmuren och att området i övrigt är plant. Det framgår inte om stödmuren byggs/byggs inom eller utanför plangränsen. På lämpligt sätt rekommenderas denna information kompletteras i planen och överväganden bör göras om huruvida murens funktion plantekniskt behöver säkerställas i planen.

SGI har ur geoteknisk säkerhetssynpunkt -ras, skred (totalstabilitet) och erosion- ingen erinran mot planförslaget under förutsättning att muren som anges i den geotekniska utredningen är dimensionerad för att säkra framtida stabilitet.



### **Kommentar:**

Stödmuren är byggd inom planområdet. I samband med uppförandet av föreslagna byggnader på kvartersmark kan stödmurens stabilitetsförstärkande funktion komma att ersättas/kompletteras av motfyllnader för bebyggelsen. Det vill säga funktionen som tidigare fanns att hålla gång- och cykelbanan på plats och dess underbyggnad övertas av lasterna och massorna som krävs i detta projekt. Stödmurens stabilitetsförbättrande funktion får däremot inte påverkas. En platspecifik och objektsanpassad geoteknisk utredning kommer att upprättas. Av denna anledning har ingen specifik planbestämmelse tillförts plankartan.

SGI:s samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 3.

## **16. Skanova**

TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) informerar om anläggningar inom och intill aktuellt område, se bifogad lägeskarta.



Rasering av Skanovas anläggningar i samband med att befintlig byggnad rivs, bekostas av exploatör. Skanova har i övrigt inget att invända mot planförslaget.

### **Kommentar:**

Noteras. Ett genomförandemöte med samtliga ledningsägare kring planområdet kommer att hållas under hösten för att klargöra lämpligt genomförande.

## **17. Svenska kraftnät**

Svenska kraftnät har inget att erinra mot planen då de saknar ledningar i anslutning till planområdet och anser därmed ärendet avslutat och önskar inte medverka i det fortsatta remissförfarandet.

### **Kommentar:**

Noteras.

## **18. Trafikverket**

Trafikverket har tidigare yttrat sig vid startmötet (TRV 2015/68301 daterat 2015-09-03).

Västerleden är redan idag hårt belastad och bedöms inte kunna hantera någon tillkommande lokal trafik. För närvarande pågår en åtgärdssvalstudie (ÅVS) för Västerleden. I planbeskrivningen beskrivs det uppstartade arbetet och Trafikverket anser att aktuell exploatering (eller motsvarande mängd) behöver analyseras i åtgärdssvalstudien. Det behöver skapas hållbara och attraktiva lösningar för den lokala trafiken så att riksintresset inte påverkas negativt. Innan aktuellt planarbete går vidare till nästa planskede behöver resultat och slutsatser från ÅVS Västerleden inarbetas. Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Trafikverkets samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 4.

***Kommentar:***

Se kommentar till Länsstyrelsen se yttrande nr 14 ovan gällande påverkan på riksintresset kommunikation.

**19. Vattenfall eldistribution AB**

Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra mot planen då de saknar anläggningar i området.

***Kommentar:***

Noteras.

**20. Västtrafik**

Västtrafik har inget att erinra mot planen. Området är välförsörjt med kollektivtrafik. Västtrafik vill påminna om viken av att skapa trygga och säkra gångvägar till hållplatserna.

***Kommentar:***

Noteras. Område för gångväg säkerställs längs Södra Allén, en fortsättning på planerad gångväg inom detaljplan Flatås park med målpunkten spårvagnshållplats Nymilsgatan.

**Sakägare**

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

**21. Tomträttshavare, Riksbyggens Brf Flatås 1**

Advokatfirman Wåhlin AB är enligt insänd skrivelse ombud för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1. Skrivelsen (bilaga 5) har bilagts i sin helhet samt fullmakt (bilaga 7)

**I skrivelsen framförs sammanfattat följande;**

Att pågående planarbete innebär ytterligare ökade trafikrörelser på ett sätt som bryter den grundläggande idén då bebyggelsen uppfördes enligt SCAFT-principen, att cyklister och gående i möjligaste mån skulle separeras från biltrafik. Bebyggelsen i sin utformning och arkitektur har i motsvarande omfattning inte heller tillkommit under förutsättningen att gatorna i området är genomfartsgator utan att de har minimalt med trafik och därmed finns planlösningar med sovrum vända mot gatorna. Därför bedöms de boende få en inskränkning i nyttjanderätten.

Skrivelsen framhåller att Nymilsgatan genom att Flatås skola blivit låg- och mellansta- dieskola medfört en ökad biltrafik från hämtning och lämning samt att föreslagen för- skola därutöver kommer att öka antalet trafikrörelser. Skrivelsen framhåller att denna planläggning tillsammans med redan laga kraftvunnen dp Flatås Park (380lgh) som i antagandehandlingen bedömdes generera ca 1000 trafikrörelser kan befaras generera ”... lågt antaget, minst ytterligare 1000 trafikrörelser. Det betyder minst 2000 tillkom- mande trafikrörelser i området.”

Vidare påpekas att ytterligare bostäder i intilliggande pågående detaljplanearbete för området Distansgatan/Marconigatan kan innebära mer trafik. Man anser att det krävs en mycket noggrann och väl genomarbetad plan för att lösa den kommande trafik- och par- keringsituationen.

I tidigare planläggning för detaljplan Flatås Park anser man att de kommunala instan- serna medgav att trafikökningen kunde bli besvärande och att skisser, på att anlägga ett parkeringsdäck vid Svängrumsgatans mynning, arbetats fram i efterföljande diskussio- ner för att försörja de nya bostäderna i dp Flatås Park med parkeringsplatser. Dessa skisser ska ha använts senare för att övertyga Brf Flatås 1 att vid stämman år 2010 gå med på planförslaget. Att Brf 1 ställde sig positiva till skisserna om parkeringsdäck me- nar man byggde på att det då gick att i all väsentlighet bibehålla områdets karaktär av bilfrihet. Liggande planförslag redovisar 3 ggr så många trafikrörelser på Nymilsgatan som tidigare ansågs vara till den grad besvärande på Svängrumsgatan att förslaget om parkeringsdäck lyftes. Enligt uppgift har idén om parkeringsdäcken helt frångåtts utan att Brf 1 har blivit informerade om detta.

Vidare konstateras att förutsättningarna har förändrats i gällande översiktsplan. Att bland annat utgångspunkten är ombyggnad, påbyggnad och nybyggnad och att befintli- ga kvaliteter ska behållas och förstärkas samt att ingenting sägs om förväntad exploate- ringsgrund. Trots aviserad 10% minskning av parkeringsbehovet pga god kollektivtra- fikförsörjning så anser man att ökningen av trafikrörelser är oacceptabel. Intentionerna om att bygga stad så att bilen är mindre nödvändig tillgodoses inte genom denna sam- rådshandling.

Brf 1 motsätter sig programförslaget då det innebär ett för stort ingrepp i och förändring av boende och närmiljön. Särskilt gällande planerad trafiksituation som inte kommer att främja en hållbar vardag för de boende. Brf 1 kommer även att mista i stort sett alla par- keringsplatser genom planarbetet i området. Brf 1 vill föreslå att det byggs parkeringar söder om Marconigatan eller på de tomter där byggrätt upplåts till IKANO och Riks- byggen. Detta för att avlasta trafik och genomfart på Nymilsgatan samt för att skapa ett större antal parkeringsplatser inför framtiden och på så sätt avlasta området från trafik.

#### **Kommentar:**

I lagakraftvunnen detaljplan för Flatås Park står angivet 320 lägenheter. Den trafik som områdets befintliga verksamheter genererar idag har bedömts vara i storleksordningen som den trafik planerad förskola förväntas generera. Planförslaget trafikbelastar inte Svängrumsgatan utan endast Nymilsgatan och del av Södra Allén. Nymilsgatan är ingen genomfartsgata och har således inte genomfartstrafik utan utgör en återvändsgata med målpunkt för skola och tillkommande förskola samt angöring till bostäder i lagakraft- vunnen detaljplan Flatås park samt planförslagets detaljplan Flatås Alléer. Nymilsgatan har sedan Flatås-området byggdes haft funktionen av gata till en målpunkt och därige- nom en högre trafikmängdsbelastning än de gator som endast angör bostadsbebyggelse

mer centralt i området, vilket innebär att jämförelser med Svängrumsgatan inte bedöms möjlig.

De ökade trafikmängderna innebär ökade trafikbullernivåer utefter Nymilsgatan som påverkar befintlig bebyggelse. I buller-PM redovisas uppdaterade beräkningar för trafikbullret gentemot befintlig bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att denna ökning av trafikbullret kan upplevas som en märkbar skillnad. Mot bakgrund av att bostäderna har goda rekreativa miljöer för utevistelse i sin närhet som beräknas understiga 45dBA ekvivalent ljudnivå samt svårigheterna med att bygga vall/plank pga platsbrist så anses denna ökning vara acceptabel. Även trafikkontorets huvudprincip är för närvarande att inte överväga åtgärder i befintlig miljö då beräknad fasad är minst 63dBA ekvivalent ljudnivå resp 80 dBA maximal ljudnivå (vägtrafik eller 85dBA (spårtrafik) ingår i bedömningen.

Med utbyggd gång- och cykelbana utefter Nymilsgatan ökar trafiksäkerheten och erbjuder en förbättrad trafikmiljö för gång- och cykeltrafikanter till Flatås skola. Liknande situation gäller för separat gångbana utefter Södra Allén med målpunkt i spårvagnshållplatsen. Diskussioner om en utbyggnad av gång- och cykelväg för hela Nymilsgatan pågår och skulle innebära en minskad vägbredd och minskade hastigheter.

Med den politiskt antagna utbyggnads- och trafikstrategin som också beskrivs i planbeskrivningen är målsättningen att andelen trafikorörelser väsentligt ska minska till förmån för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Åtgärder inom Mobility Management, såsom bland annat bilpool och andra kollektiv- och cykelbefrämjande åtgärder kommer att föras i bygglovet mot att en reducering av parkeringstalet genomförs. I vilken omfattning olika åtgärder förväntas ge en reducering skiljer sig åt beroende på projektets och områdets liksom omgivningens förutsättningar. Av denna anledning kommer reduceringen ske i bygglovet då projektets förutsättningar har landat. Dock ges en upplysning på plankartan av att en reducering ska göras.

Detaljplan för Flatås Allér påverkar inte Bostadsrättsföreningen Flatås 1:s parkeringsplatser utefter Distansgatan. Det är den parallellt pågående detaljplanen för Distansgatan /Marconigatan som berör en exploatering där dessa parkeringsplatser tas i anspråk för bebyggelse samt där tidigare utlovat parkeringsgarage berörs. Därav bedöms inte trafik på Svängrumsgatan beröras av denna detaljplan. Möjligheten att tillskapa parkeringsplatser söder om Marconigatan har diskuterats men är inte aktuellt i nuläget då planförslaget tillgodoser sina parkeringsplatser inom planområdet i parkeringsgarage.



*Svängrumsgatan illustrerad i lila färg och ungefärligt planområdet med röd cirkel.*

## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

### **22. Hyresgästföreningen**

Anser att det är positivt att det byggs nya bostäder i detta område och att fördelningen blir 50/50 är ett bra besked.

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

Noteras.

### **23. Boende på Distansgatan 55, Svängrumsgatan 24**

Har insänt en undertecknad skrivelse med exakt samma innehåll som inlämnad skrivelse från ombudet för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1, advokatfirman Wåhlin AB. (se bilaga 5 och 7)

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

Se kommentar till 21. Ombud för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1, advokatfirman Wåhlin AB.

### **24. Boende på Nymilsgatan**

Anser att nya bostäder innebär att:

- antalet biltrafikerörelser kommer att ökas, eftersom folk inte litar på kollektivtrafik. Syns på antalet bilar som passerar genom stan trots vägtullsavgift.
- att säkerheten för skolbarn sätts i fara,
- att parkeringssituationen förvärras (behövs fler parkeringsplatser)
- att avgasutsläpp ökas i befintligt bostadsområde
- att cyklister och gående sätts i fara med ökad biltrafik

Anser att det skulle satsas på bättre och fungerande kollektivtrafik före man bygger nya bostäder. Ställer frågan om det finns planer på cykelväg och bättre gångbana.

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

Noteras. Planbeskrivningen visar på planens konsekvenser vid genomförandet, ökad trafik och att parkeringen löses på kvarteretsmark i parkeringsgarage. Inga gränsvärden överskrids och det bedöms därför inte finnas risker knutna till en försämrad luftkvalitet pga ökad trafik från denna exploatering.

Detaljplanen omfattar en gång- och cykelväg utefter planområdet fram till Flatås skola för att säkerställa trafiksäkerheten till skolan. Gång- och cykelbanans förlängning till Marconigatan hanteras i den intilliggande detaljplanen Distansgatan/Marconigatan.

### **25. Boende på Nymilsgatan 9**

Motsätter sig starkt detaljplanen med alla bostäder på Nymilsgatan och Distansgatan. Tänk om och gör rätt! Alldeles för mycket folk och trafik.

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

Noteras. Behovet av bostäder är stort i Göteborg. Detaljplanen ingår i BoStad2021 (en del av jubileumssatsningen), Göteborgs Stads svar på att möta bostadsefterfrågan. Planområdet utgörs av kommunal mark och ligger inom mellanstaden, det område översiktsplanen och utbyggnadsstrategin pekar på kan förtätas för att uppnå ett sammanhängande stadsområde utanför stadskärnan som har god kollektivtrafik, bra service och där många av stadens invånare i en framtid bor och arbetar.

## **26. Boende på Nymilsgatan 29**

Har insänt en undertecknad skrivelse med i huvudsak samma innehåll som inlämnad skrivelse från ombudet för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1, advokatfirman Wåhlin AB. (se bilaga 5 och 7)

Därutöver anser man att det i området finns flera gamla som är beroende av sin bil. Framhåller att utvecklingen att försöka få bort så mycket av biltrafiken som möjligt är emot världens utveckling eftersom det vanligtvis idag är så att det åtminstone finns en bil per familj.

Föreslår hellre ett parkeringsdäck eller parkeringshus på vänstra sidan vid Nymilsgatans mynning där det idag finns en parkeringsyta för de som arbetar i stadsdelshuset.

### ***Kommentar:***

Se kommentar till 21. Ombud för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1, advokatfirman Wåhlin AB.

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.

Lösningar med gemensamma parkeringsdäck och parkeringshus är fördelaktiga eftersom det vid minskad efterfrågan finns en möjlighet att då använda marken för annat ändamål. I denna detaljplan som endast omfattar fastigheten där fd Motortekniska gymnasiet låg har utgångspunkten dock varit att parkeringen ska lösas inom planområdet, vilket sker i underjordiska p-garage under bebyggelsen.

## **27. Boende på Distansgatan 47**

Finner det beklagligt att det prisbelönta och bilfria bostadsområdet ska raseras genom den planerade nybyggnationen. Tyvärr blir biltrafiken ett stort problem som måste hanteras på bästa sätt. Ett absolut villkor är att Distansgatan inte får bli en genomfartsled till Nymilsgatan som ju kommer att belastas med den mesta trafiken. Trafiken dit bör gå via Marconigatan. Bilparkering blir också ett stort problem för oss boende i Flatås eftersom garagen ska rivas och p-platserna ska bort. Stadsbyggnadskontoret måste därför ta en allvarlig funderare på detta. Har inte hört om hur detta ska lösas.

### ***Kommentar:***

Tillkommande trafikrörelser till planområdet kommer uteslutande ske via Nymilsgatan till Marconigatan och övrigt vägnät. Denna detaljplan, som endast omfattar fastigheten där fd Motortekniska gymnasiet låg, löser sin parkering inom planområdet, dvs denna detaljplan påverkar inte Bostadsrättsföreningens garage eller parkeringsplatser.

## **28. Boende på Sjömilsgatan 22**

Har tagit del av det kritiska yttrandet från styrelsen för BRF Flatås 1 angående nybyggnationen på yrkesskolans nuvarande mark och daterat GBG 29 mars 2016, vilket även översänts till Göteborgs stadsbyggnadskontor. (se bilaga 6)

Som bosatt i området sedan det uppfördes konstateras att mycket förändrats sedan starten då grupper av besökare kom för att studera bl a genomfartsfria gatorna och de stora fria ytorna med lekplatser för barn och mötesplats ute för de boende men att fler förändringar är på väg.

Stödjer det förslag som bostadsrättsföreningen BFR Flatås 1 föreslår om att avlasta trafik och genomfart på Nymilsgatan och skapa ett större antal parkeringsplatser för framtiden genom byggnation av nya parkeringar söder om Marconigatan eller på de tomter där byggrätt upplåts till IKANO och Riksbyggen.

**Kommentar:**

Behovet av bostäder är stort i Sverige. Detaljplanen ingår i BoStad2021 (en del av jubileumssatsningen), Göteborgs Stads svar på att möta bostadsefterfrågan. Planområdet utgörs av kommunal mark och ligger inom mellanstaden, det område översiktsplanen och utbyggnadsstrategin pekar på kan förtätas för att uppnå ett sammanhängande stadsområde utanför stadskärnan som har god kollektivtrafik, bra service och där många av stadens invånare i en framtid bor och arbetar. Området mellan Axel Dahlströms torg och Frölunda torg utefter spårvagnslinjen är ett prioriterat utbyggnadsområde.

Nymilsgatan tillåter ingen genomfartstrafik då gatan är en återvändsgata och detaljplanen förändrar inte detta. Diskussionen om nya parkeringar söder om Marconigatan tillhör pågående detaljplanearbete för Distansgatan/Marconigatan dvs inte denna planläggning.

### **29. Boende på Sjömilsgatan 30**

Anser att alternativ för biltrafik och parkering ska övervägas som innebär minskad påfrestning på Nymilsgatan och Södra Allén jämfört med nuvarande plan. Känner sig mycket bekymrade över den biltrafik som planeras komma in i området. Det går stick i stäv med översiktsplanens formulering ”att befintliga kvaliteter skall behållas och förstärkas”. Framhåller att valet på ett boende här gjorts utifrån bl.a. en relativ bilfrihet och inställningen att det inte gör något att promenera en bit till våra eventuella parkeringsplatser, när vi inte väljer att använda den lättillgängliga lokaltrafiken.

Är övertygade om att även de som kommer att flytta in i det nybyggda området kommer att värdesätta att i möjligaste mån vara fria från bilar i sin omedelbara närhet och att detta t.o.m. kan användas som positiv marknadsföring.

Anser att de stora träden utefter Södra Allén ska bevaras– i synnerhet utefter den södra sidan. Allt grävande i samband med nybyggnation och ny/förbättrad väg kommer att skada de stora rotsystem som dessa gamla, och högt vuxna, träd behöver för sin överlevnad. Det vore en stor förlust för hela området om dessa skulle skadas för att sedermera dö.

Vill att staden inför och vid anläggandet av vägen utefter Södra Allén, planerar och arbetar tillsammans med expert på träd för att minimera skadeverkningarna. Förslag: Att ni höjer upp vägbanan istället för att gräva.

Vår starka förhoppning och förväntan är att staden väljer att komplettera vårt redan så fina och otroligt välplanerade område i samma anda som det ursprungligen skapades.



### **Kommentar:**

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.

Detaljplanen har från samrådet till granskningen frångått kravet på en reduktion av antalet bilplatser med 10% däremot görs bedömningen att planområdet har ett gott kollektivtrafikläge. Istället ska en reduktion av parkeringstalet göras i bygglovskedet då fler faktorer är preciserade. En reduktion förutsätter att mobilitetslösningar som exempelvis kollektivtrafik och cykelbefrämjande åtgärder eller bilpool mm kommer till stånd. (Se även kommentar till yttrande 12 Trafikkontoret).

Förändringarna av gatan Södra Allén utgår från redan lagakraftvunnen detaljplan för Flatås Park vilket även omfattar befintliga träd. De omfattas av marklov för trädfällning. Genomförandet och byggnationen av gatan sker hösten 2016. Trafikförslaget innebär att trädet närmast korsningen med Nymilsgatan behöver tas ned vilket gör att 5 av de sex träden bibehålls samt att ytterligare träd planteras mellan körbana och planerad gångbana inom planområdet.

### **30. Boende på, Svängrumsgatan 6**

Trivs i området med de gröna parkerna och den närliggande parkeringsplatsen som ni ska beröva oss på. Dessutom en stor transportväg till de nya parkeringarna som innebär avsevärt mer buller. Anser att trafikbullret kommer att öka och att det blir omöjligt att sova på grund av oljud och trafik. Framför att bebyggelsen inte är byggd utifrån den nya miljö som planeras. Är starkt emot planerna på att förstöra vårt område och ta bort förmånerna som fastighetsägare och utsätta oss bostadsrättsinnehavare för nybyggnadsproduktion. Vill behålla Flatås som en trivsamt miljö.

### **Kommentar:**

Skrivelsen bedöms i första hand hänvisa till befarade konsekvenser kring pågående detaljplan Distansgatan/Marconigatan då Svängrumsgatan ligger ett kvarter österut från planområdet och trafikmässigt inte påverkas av denna planläggning.



*Svängrumsgatan illustrerad i lila färg och ungefärligt planområdet med röd cirkel.*



### **31. Boende på Svängrumsgatan 6**

Anser att pågående planarbete innebär en kraftigt ökad biltrafik inom området. Vilket är besvärligt ur hälsosynpunkt med tanke på att alla boende inom Flatås 1 har sovrumsfönster som vetter åt gatan.

Flatåsparken blir mycket mindre än tidigare. Ett omtyckt lekområde för barn som bland annat haft möjlighet att åka pulka och kälke på "kullen" och kunnat utnyttja de stora ytorna till att spela fotboll på. Området har också använts som lekyta för större barn som inte är roade av sandlådor och gungor. Sist men inte minst har skolan haft en stor yta till att spela fotboll på och använda för annan idrottsaktivitet. (en viktig faktor idag när eleverna sägs röra sig för lite).

Trafiken kommer att öka. Stick i stäv med folkhälsomålen att barn och ungdomar ska röra sig mer, vilken förälder släpper iväg sitt barn i ett trafikerade områden. Flatåsskolan består av låg- och mellanstadieelever.

Parkeringsplatserna för oss som redan bor i området kommer att försvinna. Det är underligt att staden ska förtätas på bekostnad av dem som bor i området. Många av oss som bor i Flatås kan tyvärr inte välja att leva utan bil, av hänsyn till arbetstider och kollektivtrafiken inte tillgodose familjernas behov när två vuxna i en familj ska åt varsitt håll samt hämta och lämna barn.

Boende i Flatås har valt Flatås 1 med tanke på att det är minimalt med trafik och öppna ytor som ger även mindre barn möjlighet att röra sig fritt.

Anser att planerna på förtätning samt att bygga på höjden förändrar och förstör karaktären av området. Tänk om innan det är för sent!

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

Skrivelsen bedöms i första hand hänvisa till befarade konsekvenser kring pågående detaljplan Distansgatan/Marconigatan då Svängrumsgatan ligger ett kvarter österut från planområdet och trafikmässigt inte påverkas av denna planläggning.

### **32. Boende på Svängrumsgatan 12**

Instämmer i alla synpunkter som lyfts i inlämnad skrivelse från ombudet för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1, advokatfirman Wåhlin AB. (se bilaga 5 och 7)

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

Se kommentar till 21. Ombud för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1, advokatfirman Wåhlin AB.

### **33. Boende på Svängrumsgatan 18**

Anser att vi boende får en försämrad miljö trots alla försäkringar om att man vill värna miljön när det byggs nytt. Flatås har fått pris för ett barnsäkert och bilfritt område. Det verkar inte som om de styrande vet att föräldrar idag kör sina barn till förskola och skola. Området är inte byggt för den ökning av biltrafiken som blir följden av denna förtätning. Var skall alla nya bilar ställas? Är det meningen att vi skall mista garagen och parkera i ett dyrt fult skrymmande parkeringshus längs Distansgatan? Vilket härligt jubileum vi får. Protesterar mot den nuvarande planens utformning.

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

Denna detaljplan berör fd Motortekniska gymnasiet fastighet. Planens parkering löses inom kvarteret med angöring från Södra Allén dvs denna detaljplan omfattar inte even-

tuella parkeringshus utefter Distansgatan. I och med lagakraftvunna detaljplanen för Flatås Park öppnades Södra Allén för biltrafik. Den trafikstring som planförslaget genererar trafikerar endast Nymilsgatan och Södra Allén.

#### **34. Boende på Svängrumsgatan 24**

Anser att detaljplanen ger ökad trafik in i området. Trivs och har bosatt sig här eftersom bilarna idag parkeras utanför bostadsområdet. Lyfter att man ska ta hänsyn till människan och miljön och påpekar att det lovade parkeringshuset inte blir av när nu befintliga parkeringsplatser och garage till bostadsrättsföreningen rivs inom en snar framtid längs Distansgatan /Marconigatan.

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

Denna detaljplan ger trafik in på Södra Allén en gata som med den redan lagakraftvunna detaljplanen Flatås Park öppnades för biltrafik. Angöring till planområdet sker ca 80 meter från korsningen med Nymilsgatan.

Parkeringshuset vid Distansgatan samt parkeringsplatser som tas bort är inte en konsekvens av denna detaljplan utan berör pågående planläggningen för detaljplan Distansgatan/Marconigatan.

#### **35. Boende på Svängrumsgatan 24**

Anser att pågående planarbete innebär en kraftigt ökad biltrafik inom området. Vilket är besvärligt ur hälsosynpunkt med tanke på att alla boende inom Flatås 1 har sovrumsfönster som vetter åt gatan. En god ljudmiljö i bostadsområden innebär att man kan sova ostört, vilket inte kommer att bli möjligt med ökad biltrafik i området. Tycker att det är märkligt att man väljer att nonchalera forskning som visar att just bullers påverkan på människors hälsa ofta underskattas.

Flatås skola får ökad trafik med negativa följdverkningar. Flatåsskolan består av låg- och mellanstadieelever. Vilken förälder släpper iväg sina barn i tätt trafikerade områden, dvs fler föräldrar kommer att skjutsa och hämta sina barn. Detta innebär också ökad trafik och går stick i stäv med folkhälsomålen att barn och ungdomar ska röra sig mer.

Flatåsparken blir mycket mindre än tidigare. Ett omtyckt lekområde för barn som bland annat haft möjlighet att åka pulka och kälke på "kullen" och kunnat utnyttja de stora ytorna till att spela fotboll på. Området har också använts som lekyta för större barn som inte är roade av sandlådor och gungor. Sist men inte minst har skolan haft en stor yta till att spela fotboll på och använda för annan idrottsaktivitet. (en viktig faktor idag när eleverna sägs röra sig för lite).

Parkeringsplatserna för oss som redan bor i området kommer att försvinna. Det är underligt att staden ska förtätas på bekostnad av dem som bor i området. Kollektivtrafiken tillgodoser inte det behov som arbetstider och restider medför för många av oss som bor i Flatås-. Många familjer består av två vuxna som ska åt varsitt håll samt hämta och lämna barn. För dem som arbetar obekvämt arbetstid är kollektivtrafiken inte alltid en möjlighet. Det innebär att många i Flatås tyvärr inte kan välja att leva utan bil.

Boende i Flatås har valt Flatås 1 med tanke på att det är minimalt med trafik och öppna ytor som ger även mindre barn möjlighet att röra sig fritt.

Anser att planerna på förtätning samt att bygga på höjden förändrar och förstör karaktären av området. Tänk om innan det är för sent!

**Kommentar:**

Med utbyggd gång- och cykelbana utefter Nymilsgatan ökar trafiksäkerheten och erbjuder en förbättrad trafikmiljö för gång- och cykeltrafikanter till Flatås skola. Liknande situation gäller för separat gångbana utefter Södra Allén med målpunkt i spårvagnshållplatsen. Diskussioner om en utbyggnad av gång- och cykelväg för hela Nymilsgatan pågår och skulle innebära en minskad vägbredd och minskade hastigheter.

Skrivelsen bedöms i övrigt hänvisa till befarade konsekvenser kring pågående detaljplan Distansgatan/Marconigatan då Svängrumsgatan ligger ett kvarter österut från planområdet och trafikmässigt inte påverkas av denna planläggning.

### **36. Boende på Svängrumsgatan 30**

Framhåller att detaljplanen Flatås Park lovade att grönområden skulle bevaras och parken rustas upp. Att trädalléerna skulle få vara kvar, vilket vi var flera som försäkrade oss om genom skrivelser till Park- och naturförvaltningen som svarade att lindarna skulle bli kvar. Det framgick även på planritningarna att de storväxta träden skulle få bli kvar. Våren 2016 sågades 6-7 träd längs fotbollsplanens östra sida ned. Hela lindallén söder om fotbollsplanen togs bort (på den sida som skulle vara park). 20 friska träd togs bort. Flera boende blev förtvivlade, varför skedde detta? Önskar en motivering. Nu finns det en lindallé kvar, Svängrumsgatan upp till Nymilsgatan kan ni hjälpa oss att behålla den?

**Kommentar:**

Lindalléen utefter Södra Allén ligger inte inom detta planområde utan ingår i detaljplanen för Flatås Park. I denna omfattas alla träden utefter Södra Allén av marklov. Fler-talet omfattas också av bestämmelsen att de ska ersättas om de dör.

Anledningen till de nedsågade träden längs fotbollsplanens östra sida och längs Norra Allén härrör från att de nya ledningarna och kablarna i Norra Allen tar hela gångbanans bredd i anspråk. Även om schakterna inte var under träden var de så nära att skadeverkan på rötterna blev för stor. Trafikkontoret samt Park- och naturförvaltningen tog beslut att ta ner samtliga träd och bygga rotspärar och nya växtbäddar istället. Träden skall återplanteras inom park- och naturförvaltningens pågående projekt med parken och kommer att bli fler till antalet än tidigare.

Förändringarna av Södra Allén utgår från redan lagakraftvunnen detaljplan för Flatås Park. Genomförandet och byggnationen av gatan sker hösten 2016. Trafikförslaget innebär att trädet närmast korsningen med Nymilsgatan behöver tas ned vilket gör att 5 av de sex befintliga träden bibehålls. För att kunna angöra det nya bebyggelseområdet Flatås Park (öster om detta planområde) kommer även två ytterligare träd att behöva tas bort. Denna detaljplan kompletterar med träd mellan norra körbanan och planerad gångbana inom planområdet.

### **37. Boende på Svängrumsgatan 50**

Anser att samhörighet med befintlig bebyggelse ska finnas, färgen på tegel ska vara i samklang med BRF Flatås 1 byggnader liksom höjden, högst fem våningar. Anser att en bättre plats för garage är nedanför spårvägen i väster, som ett långsgående parkeringshus. Betydligt billigare än att bygga under blivande husbyggen. Fotbollsplanen måste få vara kvar i sin nuvarande utformning med hänsyn till det betydande tillskottet på lägenheter med unga familjer tillsammans med nuvarande bebyggelse. Denna information har

tidigare framförts skriftligen till alla kommunpolitiker. Ett positivt svar lämnade från Anneli Hulten.

Anser att platsen för ett stort p-hus omintetgjordes när marken som såldes för 11 miljoner till LIDL och uppförd livsmedelsbutik. Även olyckligt att kommunen övertagit mark för våra p-platser från BRF Flatås 1. Om ni ska bygga bostäder för studenter så vore en lämplig plats söder om befintliga p-platser BRF Flatås 1.

**Kommentar:**

Gestaltningen av tillkommande bebyggelse ska följa gestaltungsprogrammet tillhörande detaljplan Flatås Park. Anpassning i höjd har gjorts för bebyggelsen närmast BRF 1 då våningsantalet ligger på 5 våningar samt att det översta våningsplanet dras in. Förelagden plats för garage vid spårvägen medger en byggrätt för bostäder i enlighet med gällande detaljplan Flatås Park. Bygglov är lämnat april 2016 för lamellbyggnader i sju våningar. Fotbollsplanen ingår i gällande detaljplan Flatås Park och har till viss del bibehållits för idrottsändamål och till viss del ny markanvändning för bostadsändamål.

Noterar önskvärd placering av eventuella framtida studentbostäder.

### **38. Boende på Svängrumsgatan 50**

Har insänt en skrivelse med samma innehåll som inlämnad skrivelse från ombudet för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1, advokatfirman Wåhlin AB. Bortsett från att stycket med kollektivtrafiken och reduceringen av parkeringsbehovet har plockats bort. (se bilaga 5 och 7)

**Kommentar:**

Se kommentar till 21. Ombud för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1, advokatfirman Wåhlin AB.

## **Övriga**

### **39. Boende på Mimers väg 42, Sävedalen**

Anser att det är positivt att det byggs, men ifrågasätter utsättningen av hus som om de vore kastade legoklossar. Efterfrågar slutna kvarter med en tydlig struktur och inte lite halvoffentlig miljö. Kan det vara så svårt att skapa kvarter med gårdar? Funkar bra i Linné och Majorna= Högt attraktiva boendemiljöer.

**Kommentar:**

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att planförslaget har en kvartersstruktur även om det finns öppningar till bostadsgårdarna. Öppningarna har medvetet tillkommet för att bidra till den sammanhållna staden som socialt integrerad. Dessa bostadsgårdar kommer att kunna passeras för omkringliggande boende som behöver nå bland annat förskola som planeras i området. På detta vis utestängs ingen och kvaliteterna som kommer att skapas på dessa bostadsgårdar kan även andra boende få glädje av.

### **40. Swedegas**

Swedegas AB har inget att erinra mot planen då ingen högtrycksledning förekommer och ingen utbyggnad för energigas i anslutning till planområdet är aktuell.

**Kommentar:**

Noteras.

#### **41. Skrivelse utan angiven adress**

En undertecknad skrivelse har inkommit med exakt samma innehåll som inlämnad skrivelse från ombudet för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1, advokatfirman Wåhlin AB. (se bilaga 5 och 7)

#### **Kommentar:**

Se kommentar till 21. Ombud för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1, advokatfirman Wåhlin AB.

## **Ändringar**

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Att förskolegården ökas i storlek till minst 1440kvm så att stadens riktlinjer uppfylls om 20 kvm/ barn då direkt tillgänglighet finns till grönområde.
- Justering av nockhöjder för att tillåta solpaneler på tak.
- Planbestämmelse om indragning av översta våningsplanet för att säkerställa anpassning till befintlig bebyggelse i söder.
- Utökning av allmän plats i korsningen Södra Allén/Nymilsgatan för att ge tillräcklig hänsyn till berganläggning.
- Begränsning av byggrätt på bostadsgård/förskolegård för att bibehålla friyta och tillgodose omhändertagande av dagvatten.
- Tydliggörande att parkeringstal ska reduceras genom rubrik Uppllysning: Ett sänkt p-tal ska tillämpas vid bygglovhandläggning.

Karoline Rosgardt  
Planchef

Agneta Runevad/Maria Carlsson  
Planarkitekt SBK/Plankonsult

<b>Bilaga 1</b>	<b>Sändlista</b>
<b>Bilaga 2</b>	<b>Länsstyrelsens yttrande</b>
<b>Bilaga 3</b>	<b>Statens geotekniska Institutets (SGI) yttrande</b>
<b>Bilaga 4</b>	<b>Trafikverkets yttrande</b>
<b>Bilaga 5</b>	<b>Wåhlins yttrande</b>
<b>Bilaga 6</b>	<b>Yttrande dat 29 mars 2016 fr Brf 1</b>
<b>Bilaga 7</b>	<b>Fullmakt för Bostadsrättsförening Flatås 1</b>

# Sändlista

BILAGA 1

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

Fastighetsnämnden  
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)  
Göteborg Energi GothNet AB  
Göteborg Energi Nät AB  
Idrotts- och föreningsnämnden  
Kretslopp och vattennämnden  
Kulturnämnden  
Lokalnämnden  
Miljö- och klimatnämnden  
Park- och naturnämnden  
Räddningstjänsten Storgöteborg  
Stadsdelsnämnden i Askim Högsbo Frölunda  
Stadsledningskontoret  
Lokalsekretariatet  
Trafiknämnden  
Utbildningsnämnden

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

Lantmäterimyndigheten i Göteborg  
Polismyndigheten  
Länsstyrelsen  
PostNord Produktion VO Göteborg  
Försvarmakten  
Skanova Nätplanering  
Svenska Kraftnät  
Swedavia AB  
Trafikverket, Region Väst  
Vattenfall Eldistribution AB  
Västrafik Göteborgsområdet AB

## **Sakägare**

Utsänt enligt fastighetsförteckning

## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

Hyresgästföreningen Region V Sverige

## **Övriga**

Handikappfören. Samarbetsorgan  
Swedegas



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Arkitekt  
Jens Rasmussen  
Jens.rasmussen@lansstyrelsen.se

Yttrande  
2016-03-15

Diarienummer  
402-6619-2016

Sida  
1(2)

Sbk@stadsbyggnad.goteborg.se

## Förslag till detaljplan för Bostäder vid Nymilsgatan inom stadsdelen Järnbrott i Göteborgs stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade februari 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 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

Länsstyrelsen befarar inte att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas, att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser, eller att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

### Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

#### *Riksintresse för kommunikationer*

Fastigheten påverkar via Hammarsköldsleden riksintresset Söder-/Västerleden. Länsstyrelsen anser i likhet med Trafikverket att det behöver skapas hållbara och attraktiva lösningar för den lokala trafiken så att inte risk uppstår att riksintresset påverkas negativt. Innan aktuellt planarbete går vidare till nästa planskede behöver resultat och slutsatser från ÅVS Västerleden inarbetas.

### Råd enligt PBL och MB

#### *Dagvatten*

Länsstyrelsen ser positivt på att en pågående dagvattenutredning kommer att redogöra för hur dagvatten ska tas om hand. Länsstyrelsen förutsätter att MKN för vatten kommer att beskrivas i utredningen.

### *Förorenad mark*

Den översiktliga markmiljöundersökningen visar inte på några stora markföroreningar i området.

Men ytterligare utredningar måste ske när befintliga byggnader har rivits. En riskbedömning görs sedan mot bakgrund av föroreningssituationen och planerad markanvändning, det vill säga man bedömer föroreningarnas farlighet, spridningsförutsättningarna, vilka skyddsobjekt som kommer finnas och hur exponeringssituationen kommer se ut för människor och miljön.

Riskbedömningen ska ligga till grund för bedömning av vilka föroreningshalter som kan accepteras för planerad markanvändning och hur saneringen ska gå till. Detta ska ske i dialog med tillsynsmyndigheten.

### **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 Robert Erntsson från miljöskyddsavdelningen och Delilah Lithner vattenavdelningen deltagit.

*Jens Rasmussen*

*Mehdi Vaziri*

*Detta beslut har signerats elektroniskt i Länsstyrelsens diariesystem.*

### Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2016-03-09

### Kopia till:

Trafikverket  
Maria.carlsson@sbk.goteborg.se  
Länsstyrelsen/  
Miljöskydd  
Vatten





Datum  
2016-03-08

Beteckning  
5.2-1602-0175

Ert datum  
2016-02-25

Er beteckning

Vår referens  
Elvin Ottosson

Länsstyrelsen Västra Götalands län  
[vastragotaland@lansstyrelsen.se](mailto:vastragotaland@lansstyrelsen.se)

## Detaljplan för bostäder vid Nymilsgatan inom stadsdelen Järnbrott, Göteborgs Stad

### Yttrande över samrådshandling daterad februari 2016

Statens geotekniska institut (SGI) har från Länsstyrelsen i Västra Götaland erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. Grundläggnings- och sättningsfrågor samt miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

Syftet med detaljplanen är att omvandla och förtäta med bostäder. Planförslaget innebär bl.a. cirka 300 lägenheter i flerbostadshus med 5-9 våningar.

### Underlag

1. Planbeskrivning, upprättade av Göteborgs Stad 2016-02-23
2. Plankarta och illustrationsritning, upprättade av Göteborgs Stad 2016-02-24
3. Detaljplan för nya bostäder vid Nymilsgatan, inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg. Översiktlig sammanställning av geotekniska förhållanden och synpunkter inför detaljplan för bostäder vid Nymilsgatan i Göteborg.

### SGI:s överväganden

Ur handlingarna framgår att själva planområdet i stort sett är plant förutom de delar som gränsar mot väster och Nymilsgatan. I den geotekniska utredningen redovisas att det här anläggs en stödmur som är dimensionerad för att säkra framtida stabilitet. Av foto i utredningen framgår att arbetet med stödmuren pågick vid utredningstillfället. I den geotekniska utredningen bedöms, m.h.t. stödmuren och att planområdet i övrigt är plant, områdets stabilitet vara tillfredsställande. Vi delar denna bedömning. Det framgår dock inte om stödmuren byggs/byggs inom eller utanför plangränsen. Vi rekommenderar att detta förtydligas på lämpligt sätt i planen samt vill väcka frågan om murens funktion plantekniskt behöver säkerställas i planen.

---

#### Statens geotekniska institut

##### Huvudkontor

Besöksadress: Olaus Magnus väg 35  
581 93 LINKÖPING  
Tel 013-20 18 00  
Fax 013-20 19 14

##### Regionkontor Göteborg

Besöksadress: Hugo Grauers gata 5B  
Postadress: 412 96 GÖTEBORG  
Tel 031-778 65 60  
Fax 031-778 59 40

Bankgiro 5211-0053  
Org nr 20 21 00-0712  
E-post [sgi@swedgeo.se](mailto:sgi@swedgeo.se)



Datum  
2016-03-08

Beteckning  
5.2-1602-0175

Sammanfattningsvis har vi från geoteknisk säkerhetssynpunkt - ras, skred (totalstabilitet) och erosion – ingen erinran mot planförslaget. Vi förutsätter att muren, som det anges i den geotekniska utredningen, är dimensionerad för att säkra framtida stabilitet.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

Myndighetsfunktionen

Planstöd

Elvin Ottosson

Ärendenummer  
TRV 2016/17570  
Ert ärendenummer  
0667/14

Dokumentdatum  
2016-03-09  
Sidor  
1(2)

Göteborgs stad  
Stadsbyggnadskontoret  
[sbk@sbk.goteborg.se](mailto:sbk@sbk.goteborg.se)

Kopia till:  
Diariet – Avslut

Länsstyrelsen Västra Götalands län  
Samhällsbyggnadsenheten  
[vastragotaland@lansstyrelsen.se](mailto:vastragotaland@lansstyrelsen.se)

## Trafikverkets synpunkter angående detaljplan för bostäder vid Nymilsgatan i Göteborgs Stad

Göteborgs Stad har översänt rubricerat ärende daterad 2016-02-25 till Trafikverket för samråd.

### Ärendet

Planförslaget innebär att cirka 300 lägenheter i form av flerbostadshus kan uppföras. Bebyggelsen varierar mellan 5- 9 våningar. En ny förskola med 5 avdelningar samt tillhörande utemiljö förläggas i den nordöstra delen och en mindre lokal för centrumändamål i bottenvåningen närmast spårhållplatsen i korsningen Nymilsgatan/Södra Allén. Parkering sker i underjordiskt garage.

Detaljplanen är en del av Jubileumssatsningen.

### Tidigare samråd

Trafikverket har tidigare yttrat sig vid startmötet (TRV 2015/68301 daterat 2015-09-03).

### Vägen

Planområdet är beläget i närheten av Dag Hammarsköldsleden och Marconimotet där Göteborgs stad är väghållare. Dag Hammarsköldsleden ansluter i söder till Söder-/Västerleden.

E6.20. Söderleden-Västerleden-Hisingsleden-Norrleden är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt § 3:8 miljöbalken och av särskild nationell betydelse och ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Vägen utgör en viktig länk för trafik från väg E6 till Göteborgs Hamn samt till storindustrin. Vägen är utpekad för transport av farligt gods. Vägen utgör även en viktig omledningslänk för tung trafik som annars tvingats gå genom Göteborgs centrala delar.

### Trafikverkets synpunkter

Västerleden är redan idag hårt belastad och bedöms inte kunna hantera någon tillkommande lokal trafik. Förnärvarande pågår en åtgärdssvalstudie (ÅVS) för Västerleden. I planbeskrivningen beskrivs det uppstartade arbetet och Trafikverket anser

Ärendenummer  
TRV 2016/17570  
Ert ärendenummer  
0667/14

Dokumentdatum  
2016-03-09  
Sidor  
2(2)



TRAFIKVERKET

att aktuell exploatering (eller motsvarande mängd) behöver analyseras i åtgärdssvalstudien. Det behöver skapas hållbara och attraktiva lösningar för den lokala trafiken så att riksintresset inte påverkas negativt. Innan aktuellt planarbete går vidare till nästa planskede behöver resultat och slutsatser från ÅVS Västerleden inarbetas.

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Med vänlig hälsning

Hanna Dahlqvist

Samhällsplanerare

Göteborg Stad  
Stadsbyggnadskontoret

<b>INKOM</b> Stadsbyggnadskontoret
2016 -04- 05
Dnr 0667/14

Göteborg den 5 april 2016

## **Förslag till Detaljplan för Bostäder vid Nymilsgatan, inom stadsdelen Järnbrott, en del av jubileumssatsningen, Samrådshandling 2016 ("Samrådshandlingen")**

I egenskap av ombud för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 vill jag framföra följande samt lämna ett förslag.

I tidigare antagen detaljplan är bestämt att 380 lägenheter skall byggas varav 180 lägenheter därigenom kommer att få Nymilsgatan som tillfartsgata.

Då bebyggelsen uppfördes, under åren 1962-1966, planerades det aktuella planområdet enligt SCAFT-Principen, dvs att cyklister och gående ej skulle korsa biltrafik. Därigenom gjordes gatorna i området till återvändsgator utan genomfartstrafik.

Även byggnaderna och bostäderna utformades efter en princip med stora gårdar som inramades av bostadshusen. Dessa bildar i huvudsak U-formade enheter med öppna sidor åt öster eller väster. Bostadshusen är utformade och uppbyggda med utgångspunkt från återvändsgator och parkering i utkanten av området. Detta medför att husens arkitektur m m har utformats för en bilfri miljö.

Denna arkitektur och Flatås utformning erhåll tilldelning ur Alma och Per Olssons fond genom Göteborgs Stads arkitekturpris 1965.

Av pågående planarbeten för området framgår att det för bl a Distansgatan och

Marconigatan skall byggas ytterligare bostäder. Dessa planarbeten och kommande detaljplaner påverkar det nu ifrågavarande planområdet i allt väsentligt. Skall den planerade exploateringsgraden genomföras krävs en mycket noggrann och väl genomarbetad plan för att lösa den kommande trafik- och parkerings-situationen.

I Samrådshandlingen tillkommer ytterligare 300 lägenheter med tillföljande 94 parkeringsplatser i norra delen av området samt 92 parkeringsplatser i södra delen av området.

Samtliga med den redan belastade Nymilsgatan som tillfartsgata.

Redan de första 380 lägenheterna kommer innebära att Riksbyggens Bostadsrättsförening Flatås 1 och dess bostadsrättshavare berörs av de ca 1 000 trafikrörelser som angavs i den antagna planbeskrivningen. Antalet trafikrörelser och påverkan ökade redan då väsentligt. Sammantaget kommer antalet trafikrörelser på Nymilsgatan att öka med, lågt antaget, minst ytterligare 1 000 trafikrörelser. Det betyder minst 2 000 tillkommande trafikrörelser i området.

Nymilsgatan leder till Flatåsskolan vilken tidigare hade ett högstadium. Flatåsskolan omfattar nu endast mellan- och lågstadium. Det medför att antalet trafikrörelser genom skjutsning av barn tydligt ökat. I planförslaget ingår också en ny förskola. Även denna medför ett påtagligt behov av att skjutsa barn till och från, vilket i sin tur för med sig en ytterligare ökning av antalet trafikrörelser.

Som ovan anges har byggnadernas utformning och arkitektur tillkommit med den förutsättningen att gatorna i området inte är genomfarts gator och har minimal trafik. Detta medför, på grund av placering av sovrum m m att boende kommer att störas väsentligt i sitt boende och får på så sätt en inskränkning i nyttjanderätten.

I samband med detaljplanen "Järnbrott - 320 nya lägenheter vid Flatås park" fick Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 medhåll av de kommunala instanserna att trafikökningen skulle bli besvärande. Fastighetskontoret och Stadsbyggnadskontoret kallade därför Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1, tillsammans med byggherren Veidekke, till ett möte där man bad Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 gå med på att anlägga ett parkeringsdäck vid Svängrumsgatans mynning på en av dess egna parkeringsplatser för att försörja även nya bostäder med parkeringsplatser. Ritningar, skisser och fotoanimationer presenterades. Dessa användes senare för att övertyga Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 att vid stämma år 2010 gå med på förslaget. I den antagna detaljplanen finns ett flertal formuleringar av karaktären "Bostädernas parkeringar skall i första hand placeras i ett parkeringsdäck vid Svängrumsgatans infart. Villkorandet "i första hand" berodde på att man inte kunde invänta Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 stämmobeslut. Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 ställde sig



mycket positiva till förslaget om parkeringsdäck vilket skulle ha en positiv inverkan på att i all väsentlighet bibehålla områdets karaktär av bilfrihet. I den nu aktuella planen handlar det om ca tre gånger så många trafikrörelser på Nymilsgatan som tidigare ansågs vara till den grad besvärande på Svängrumsgatan att ovan-nämnda förslag lades fram.

I sammanhanget kan tilläggas att nämnda, för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 centrala, överenskommelse har helt frångåtts utan att Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 erhållit information därom.

Förutsättningarna har ändrats men den för Göteborg gällande översiktsplanen anger att området (mellanstaden) skall utvecklas som bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor bevarade. Vidare är utgångspunkten att förnyelse skall ske genom ombyggnad, påbyggnad och nybyggnad men att hänsyn skall tas till den befintliga bebyggelsens kostnader och innehåll. Översiktsplanen anger till och med "att befintliga kvaliteter skall behållas och förstärkas". Ingenting anges i översiktsplanen om förväntad exploateringsgrund.

Då bedömning gjorts att kollektivtrafiken är god till planområdet, har en reducering av parkeringsbehovet gjorts med 10%. Trots detta är ökningen av trafikrörelser, med planens utformning, oacceptabel. Den centrala inriktningen som beskrivs i kommunens översiktsplan att "bygga staden inifrån och ut" samt att "Göteborgarna ska inom gångavstånd ha god kollektivtrafik, service, affärer skolor, torg och grönområden. Inriktningen ska vara att utveckla en blandstad med mer liv och rörelse, ökad trygghet och fler mötesplatser. Det innebär en stadsbild med mer utrymme för människor och mindre för bilar. Staden ska byggas så att bilen blir mindre nödvändig". Om antalet parkeringsplatser minskar, samtidigt som antalet bostäder och genomfartstrafik ökar, kommer inte stadsbilden att ge mer utrymme för människor och mindre för bilar. Tvärtom. Som även nämns i den av Koucky & Partners upprättade Särskilda parkeringsutredning för Nymilsgatan – Flatås Alléer, är kopplingen mellan utveckling av bostäder och resande tätt sammanvävd med riktlinjer för att tillse behovet av bil- och cykelparkering. Detta behov tillgodoses absolut inte genom föreliggande Samrådshandling.

Riksbyggens Bostadsrättsförening Flatås 1 motsätter sig programförslaget då det innebär ett för stort ingrepp i och förändring av boende- och närmiljön. I synnerhet vad gäller den planerade trafiksituationen som inte kommer främja en hållbar vardag för de boende. Riksbyggens Bostadsrättsförening Flatås 1 kommer även att mista i stort sett alla parkeringsplatser genom planarbetet i området.

Bostadsrättsföreningen vill därför istället föreslå att det byggs nya parkeringar söder om Marconigatan eller på de tomter där byggrätt upplåts till IKANO och Riksbyggen. Detta för att avlasta trafik och genomfart på Nymilsgatan samt för att

skapa ett större antal parkeringsplatser för framtiden och på så sätt avlasta området från trafik.

För Bostadsrättsföreningen Flatås 1

Göteborg som ovan



Adress F - Leleby  
Dianie nr. 0667/14

Sök av Stadsbyggnad Göteborg

## Särskild information från styrelsen BRF Flatås 1

MARS 2016

### Viktigt att uttrycka sin åsikt!

Styrelsen har tillsammans med advokat Björn Sahlin på Wåhlin Advokater utarbetat ett kritiskt yttrande angående nybyggnationen på yrkesskolans nuvarande mark. För kommunens information och adresser, se uppsatt material i trappuppgången.

**Det är viktigt att så många boende som möjligt också yttrar sig innan 5 april! Endast de som nu skickar in yttrande har rätt att delta i den fortsatta processen.**

Göteborg Stad  
Stadsbyggnadskontoret

Göteborg den 29 mars 2016

### Förslag till Detaljplan för Bostäder vid Nymilsgatan, inom stadsdelen Järnbrott, en del av jubileumssatsningen, Samrådshandling 2016 ("Samrådshandlingen")

I egenskap av ombud för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 vill jag framföra följande samt lämna ett förslag.

I tidigare antagen detaljplan är bestämt att 380 lägenheter skall byggas varav 180 lägenheter därigenom kommer att få Nymilsgatan som tillfartsgata.

Då bebyggelsen uppfördes, under åren 1962-1966, planerades det aktuella planområdet enligt SCAFT-Principen, dvs att cyklister och gående ej skulle korsa biltrafik. Därigenom gjordes gatorna i området till återvändsgator utan genomfarts-trafik.

Även byggnaderna och bostäderna utformades efter en princip med stora gårdar som inramades av bostadshusen. Dessa bildar i huvudsak U-formade enheter med öppna sidor åt öster eller väster. Bostadshusen är utformade och uppbyggda med utgångspunkt från återvändsgator och parkering i utkanten av området. Detta medför att husens arkitektur m m har utformats för en bilfri miljö.

Denna arkitektur och Flatås utformning erhöll tilldelning ur Alma och Per Olssons fond genom Göteborgs Stads arkitekturpris 1965.

Av pågående planarbeten för området framgår att det för bl a Distansgatan och Marconigatan skall byggas ytterligare bostäder. Dessa planarbeten och kommande detaljplaner påverkar det nu ifrågavarande planområdet i allt väsentligt. Skall den planerade exploaterings-

graden genomföras krävs en mycket noggrann och väl genomarbetad plan för att lösa den kommande trafik- och parkerings-situationen.

I Samrådshandlingen tillkommer ytterligare 300 lägenheter med tillföljande 94 parkeringsplatser i norra delen av området samt 92 parkeringsplatser i södra delen av området. Samtliga med den redan belastade Nymilsgatan som tillfartsgata.

Redan de första 380 lägenheterna kommer innebära att Riksbyggens Bostads- rättsförening Flatås 1 och dess bostadsrättshavare berörs av de ca 1 000 trafikrörelser som angavs i den antagna planbeskrivningen. Antalet trafikrörelser och påverkan ökade redan då väsentligt. Sammantaget kommer antalet trafikrörelser på Nymilsgatan att öka med, lågt antaget, minst ytterligare 1 000 trafikrörelser. Det betyder minst 2 000 tillkommande trafikrörelser i området.

Nymilsgatan leder till Flatåsskolan vilken tidigare hade ett högstadium. Flatåsskolan omfattar nu endast mellan- och lågstadium. Det medför att antalet trafikrörelser genom skjutsning av barn tydligt ökat. I planförslaget ingår också en ny förskola. Även denna medför ett påtagligt behov av att skjutsa barn till och från, vilket i sin tur för med sig en ytterligare ökning av antalet trafikrörelser.

Som ovan anges har byggnadernas utformning och arkitektur tillkommit med den förutsättningen att gatorna i området inte är genomfarts gator och har minimal trafik. Detta medför, på grund av placering av sovrum m m att boende kommer att störas väsentligt i sitt boende och får på så sätt en inskränkning i nyttjanderätten.

I samband med detaljplanen "Järnbrott - 320 nya lägenheter vid Flatås park" fick Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 medhåll av de kommunala instanserna att trafikökningen skulle bli besvärande. Fastighetskontoret och Stadsbyggnadskontoret kallade därför Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1, tillsammans med byggherren Veidekke, till ett möte där man bad Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 gå med på att anlägga ett parkeringsdäck vid Sväng-

## Särskild information från styrelsen BRF Flatås 1 MARS 2016

rumsgatans mynning på en av dess egna parkeringsplatser för att försörja även nya bostäder med parkeringsplatser. Ritningar, skisser och fotoanimationer presenterades. Dessa användes senare för att övertyga Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 att vid stämma år 2010 gå med på förslaget. I den antagna detaljplanen finns ett flertal formuleringar av karaktären "Bostädernas parkeringar skall i första hand placeras i ett parkeringsdäck vid Svängrumsgatans infart. Villkorandet "i första hand" berodde på att man inte kunde invänta Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 stämmobeslut. Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 ställde sig mycket positiva till förslaget om parkeringsdäck vilket skulle ha en positiv inverkan på att i all väsentlighet bibehålla områdets karaktär av bilfrihet. I den nu aktuella planen handlar det om ca tre gånger så många trafikrörelser på Nymilsgatan som tidigare ansågs vara till den grad besvärande på Svängrumsgatan att ovannämnda förslag lades fram. I sammanhanget kan tilläggas att nämnda, för Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 centrala, överenskommelse har helt frångåtts utan att Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 erhållit information därom.

Förutsättningarna har ändrats men den för Göteborg gällande översiktsplanen anger att området (mellanstaden) skall utvecklas som bebyggelseområde med grönska och rekreationsytor bevarade. Vidare är utgångspunkten att förnyelse skall ske genom ombyggnad, påbyggnad och nybyggnad men att hänsyn skall tas till den befintliga bebyggelsens kostnader och innehåll. Översiktsplanen anger till och med "att befintliga kvaliteter skall behållas och förstärkas". Ingenting anges i översiktsplanen om förväntad exploateringsgrund.

Då bedömning gjorts att kollektivtrafiken är god till planområdet, har en reduktion av parkeringsbehovet

gjorts med 10%. Trots detta är ökningen av trafikrörelser, med planens utformning, oacceptabel. Den centrala inriktningen som beskrivs i kommunens översiktsplan att "bygga staden inifrån och ut" samt att "Göteborgarna ska inom gångavstånd ha god kollektivtrafik, service, affärer skolor, torg och grönområden. Inriktningen ska vara att utveckla en blandstad med mer liv och rörelse, ökad trygghet och fler mötesplatser. Det innebär en stadsbild med mer utrymme för människor och mindre för bilar. Staden ska byggas så att bilen blir mindre nödvändig". Om antalet parkeringsplatser minskar, samtidigt som antalet bostäder och genomfartstrafik ökar, kommer inte stadsbilden att ge mer utrymme för människor och mindre för bilar. Tvärtom. Som även nämns i den av Koucky & Partners upprättade Särskilda parkeringsutredning för Nymilsgatan – Flatås Alléer, är kopplingen mellan utveckling av bostäder och resande tätt sammanvävd med riktlinjer för att tillse behovet av bil- och cykelparkering. Detta behov att det inte tillgodoses absolut inte genom föreliggande Samrådshandling.

Riksbyggens Bostadsrättsförening Flatås 1 motsätter sig programförslaget då det innebär ett för stort ingrepp i och förändring av boende- och närmiljön. I synnerhet vad gäller den planerade trafiksituationen som inte kommer främja en hållbar vardag för de boende.

Riksbyggens Bostadsrättsförening Flatås 1 kommer även att mista i stort sett alla parkeringsplatser genom planarbetet i området.

Bostadsrättsföreningen vill därför istället föreslå att det byggs nya parkeringar söder om Marconigatan eller på de tomter där byggrätt upplåts till IKANO och Riksbyggen. Detta för att avlasta trafik och genomfart på Nymilsgatan samt för att skapa ett större antal parkeringsplatser för framtiden och på så sätt avlasta området från trafik.

Göteborg som ovan  
Björn Sahlin

