



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Granskningsutlåtande

Datum: BN 2017-04-25

Diarienummer: 0667/14

Aktbeteckning: 2-5384

Agneta Runevad

Telefon: 031-368 15 80

E-post: agneta.runevad@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Bostäder vid Nymilsgatan inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg, standard planförfarande, Bo- Stad2021 (Jubileumssatsningen)

Granskningsutlåtande

Handläggning

Stadsbyggnadskontoret har, på uppdrag av Byggnadsnämnden, genomfört granskning av detaljplaneförslaget med standard planförfarande. Planförslaget har sänts för granskning under tiden 2016-11-09 till 2016-11-30. Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1. Lägenhetsinnehavarna har även fått ta del av ett informationsblad i respektive trappuppgång.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under tiden **9 november 2016 – 30 november 2016**. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller ökad trafik och de konsekvenser som ett ökat antal trafikrörelser medför i form av påverkan på omkringliggande befintliga bostäder, buller och trafikosäkerhet.

Planförslaget har anpassats till stadens riktlinjer för storlek på förskolegård i antal kvm/barn då det finns intilliggande grönområden inom mindre än 50 meter utan att gator korsas, men en invändning kvarstår kring förskolegårdens storlek.

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.

Kontoret har bedömt att planläggningen är lämplig trots att befintlig bebyggelse utefter Nymilsgatan får ökade ljudnivåer med upp till 3 dBA på grund av tillkommande trafik som planförslaget genererar. Stadsbyggnadskontoret bedömer att planläggningen inte faller under begreppet väsentlig ombyggnad av gata utan relaterar till riktvärden för äldre befintlig bebyggelse. Enligt praxis i tillsynsärenden behöver åtgärder i normalfallet övervägas först om ”åtgärdsnivåerna” nedan överskrids i äldre befintlig miljö (fri-fältsvärden).

| | |
|--|---|
| Vägtrafik utomhus, fasad (LeQ_{24h}) | Spårtrafik inomhus, natt (L_{max}) ¹ |
| 65 dBA | 55 dBA |

¹ Tidsvägning Fast. Värdet inomhus får överskridas maximalt 1-5 ggr/årsmedelnatt i rum för sömn och vila (sovrum), kl. 22-06.

I detta fall överstiger inte riktvärdet 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Befintliga bostäder har gott om rekreativa miljöer för utevistelse som beräknas till <45 dBA ekvivalent ljudnivå samt <60 dBA maximal ljudnivå. Slutsatsen är att en höjning med 3 dBA vid fasaden är en hörbar skillnad men att den faktiska ljudnivån i stadsmiljö bedöms som acceptabel för befintlig bebyggelse.

Behovet av bostäder i centrala och halvcentrala lägen i Göteborg är stort. Detaljplanen ingår i BoStad2021 (en del av jubileumssatsningen), Göteborgs 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 en sammanhängande stadsområde utanför stadskärnan som har god kollektivtrafik, bra service och där många av stadens invånare i en framtid bor och arbetar. Nuvarande bostadsbrist ska mötas genom kraftigt ökat bostadsbyggande och storstadsregionerna har ett särskilt ansvar. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att trots att bullervärdena ökas för befintliga bostäder så överväger behovet att åstadkomma fler bostäder. Bostad är en rättighet och en del av den generella välfärden och med stöd i uttalade mål att möta bostadsbristen bedöms konsekvenser såsom en ökad bullernivå få stå tillbaka för det allmänna intresset att tillgodose fler bostäder.

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

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

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden genom Fastighetskontoret

Tillstyrker planförslaget.

Kommentar:

Noteras.

2. Göteborgs Stads Parkerings AB

Har inga synpunkter på förslaget eftersom parkering löses på egen tomtmark och mobilitetsfrågan är tillräckligt omhändertagen.

Kommentar:

Noteras.

3. Göteborgs Energi AB

GENAB

Har inget ytterligare att tillägga och hänvisar till lämnade synpunkter i samrådet.

Tidigare synpunkter från GENAB vid samrådet:

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

Inom planområdet så är befintlig bebyggelse anslutna till fjärrvärmenätet, innan rivning av dessa kan ske måste fjärrvärmeledningen och dess centraler tas ur bruk. Denna anslutning kommer ifrån Norra Allén och det är viktigt att Ni meddelar uppsägningen i god tid. Det är också viktigt att Ni då meddelar om exploitören är intresserad av fjärrvärme vid detta tillfälle så att man, om behov finns, i samråd kan se var lämpligaste plats för en proppning kan bli.

Under sommaren 2016 så flyttades en DN400 ifrån grönytan söder om Norra Allén, norrut och är idag placerad i gång och cykelbanan. Befintlig ledning är i dagsläget kvar i grönytan men är tagen ur drift.

I övrigt inga synpunkter på granskningshandlingen för Detaljplan för Bostäder vid Ny-milsgatan.

GothNet

Gällande detaljplan för Bostäder vid Nymilsgatan, dnr 0667/14, är GothNet delaktiga i projektet och har växlat undan befintlig kanalisering. Vi har förberett att ansluta den kommande förskolan och bostäderna. Vi önskar vidare kontakt under utförandet.

Kommentar:

Benämningen Norra Allén är ersatt i planhandlingarna av gång- och cykelvägen vid Flatås skola. Namnberedningen har lat förslag och kulturnämnden har tagit beslut om att Famngatan ersätter arbetsnamnet Södra Allén.

Informationen noteras och har överlämnats till Fastighetskontoret och byggherrar inför genomförandet. Planområdet planeras att försörjas med fjärrvärme.

Göteborg Energi AB har via e-post 2017-02-01 översänt en kompletterande bedömning att tillkommande bostäder vid uppvärmning med fjärrvärme kan försörjas från det befintliga elnätet med viss förstärkning av elnätet.

4. Idrotts- och föreningsnämnden

Har ingen erinran mot planförslaget.

Kommentar:

Noteras.

5. Kretslopp och vatten

Kretslopp och vatten ser följande behov av ändringar i planhandlingarna:

- komplettera med att det finns ett markavvattningsföretag i Stora ån, men att inte det bedöms påverkas av detaljplanens genomförande eftersom dagvatten kommer att fördröjas, vilket inte sker idag.

- Komplettera med ”Anmälan av dagvattenhantering på kvartersmark ska göras till Miljöförvaltningen av respektive exploatör. Anmälan, som inkluderar bygghandlingar, ska inkomma senast sex veckor innan byggstart.”

- komplettera med en beskrivning om planens påverkan ur ett skyfallsperspektiv, både inom planen och nedströms planområdet. Se Kretslopp och vattens samrådsyttrande för mer information om skyfall.

För övriga frågor kring VA som inte nämns i detta yttrande hänvisar Kretslopp och vatten till samrådsyttrandet.

Anser att en fungerande avfallshantering för de tre byggnaderna i detaljplanens södra del behöver säkerställas. Kretslopp och vatten påpekar att om avfallshandlingen ska ske i miljöhus behöver dessa göras tillräckligt stora för att täcka behovet av avfallsytor för både bostäder och verksamheter. Anser att byggnadernas placering innebär att möjligheten att upprätta miljöhus på den södra innergården är väldigt begränsad, eftersom avståndet mellan avfallsutrymmets mitt och sopbilens anslutningsplats inte får överstiga 25 meter vid kärphantering. Nuvarande placering av komplementbyggnad (sop/cykel) i illustrationsritningen innebär att kärnen behöver dras över 30 meter vilket inte är tillåtet ur arbetsmiljösynpunkt. Om all avfallshantering inte går att lösa i komplementbyggnader behöver avfallsutrymmen avsättas i byggnadernas entréplan där hämtning är möjlig.

Bakgrund

Allmänna VA-ledningar

En 80 meter lång dricksvattenledning lades ned i Södra Allén under våren 2016 i samband med entreprenaden för allmän platsmark i Flatås park. Den nya dricksvattenledningen tillgodoser vattenförsörjningen till Alaska/Lejonstadens blivande fastigheter.

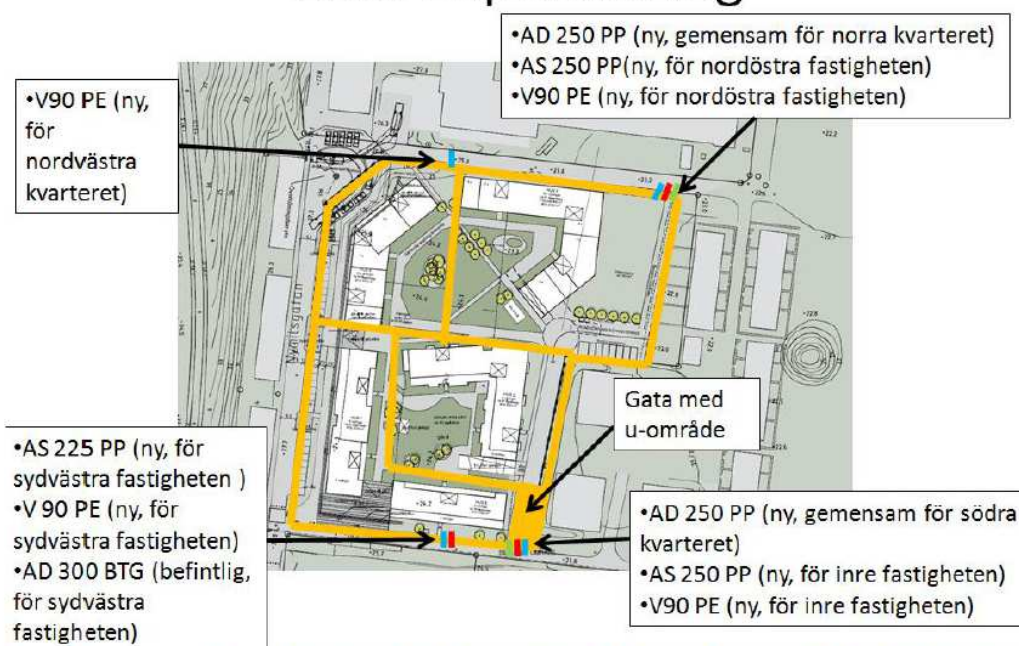
Om markarbeten planeras närmre än 10 m från VA-anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet enligt rutin "Arbete under mark" på Göteborgs stads hemsida.

Förutsättningar för anslutning

Anslutning för Nordfeldts fastigheter ska göras till allmänt ledningsnät i Norra Allén och anslutning för Alaska/Lejonstadens fastigheter ska göras till allmänt ledningsnät i Södra Allén. Under våren 2016 byggdes serviser ut samtidigt med övriga ledningsläggningar för projektet Flatås park. Servislägen samt hur anslutning ska se framgår av figur 1.

YTTRANDE

Efter exploatering



Figur 1. Nya serviser för fastigheterna inom detaljplaneområdet. Gula liner markerar ungefärliga fastighetsgränser. Blå streck är dricksvattenserviser, gröna streck är dagvattenserviser och röda streck är spillvattenserviser.

Kretslopp och vattens fördröjningskrav för dagvatten ska uppfyllas innan anslutning till allmänt ledningsnät. Krav vad gäller avskiljning av föroreningar i dagvattnet ska vara uppfyllt.

Dagvatten- och skyfallshantering

Ett regn med återkomsttiden 100 år är dimensionerande vid ett skyfall. Vid ett sådant tillfälle ska det finnas en marginal på 20 cm till underkant golvbjälklag. Målet då höjdsättningen utarbetas ska vara att vägar och stråk fram till byggnadsentréer inte ska belastas med mer än 20 cm vatten vid ett 100-års regn. Detta är extra viktigt för Räddningstjänstens prioriterade vägar. Höjdsättningen ska koncentrera vatten till parker, torg, parkeringsplatser och andra områden där vatten kan fördröjas. Lågpunkter utformas med flackare lutningar ut så att vatten sprids över en större yta.

Ekonomi

Kostnaden för utbyggnad av allmänna VA-ledningar inom planområdet uppgår till 1 Mkr. Anläggningsavgifterna för vatten och avlopp har beräknats till 2,1 Mkr enligt VA-taxa för år 2017. Mervärdesskatt tillkommer. Kostnadstäckning för VA-kollektivet vid genomförande av detaljplanen blir enligt ovan god.

Avfall

Till bygglovets måste samtliga bostäder och verksamheter i detaljplanen ha en fungerande avfallshantering (avseende rest-, mat-, och grovavfall samt förpackningar och tidningar). Kretslopp och vatten rekommenderar att exploatören beaktar de kommentarer som framkom under samrådet samt följer de riktlinjer som finns i skriften *Gör rum för miljön* på stadens hemsida för att säkerställa att arbetsmiljökraven uppfylls.

Kommentar:

Benämningen Norra Allén är ersatt i planhandlingarna av gång- och cykelvägen vid Flatås skola. Namnberedningen har lat förslag och kulturnämnden har tagit beslut om att Famngatan ersätter arbetsnamnet Södra Allén.

Planbeskrivningen har kompletterats enligt begäran om tillägg samt med information om blivande anslutningspunkter för området. Yttrandet har översänts till byggherrarna inför genomförandet.

Enligt synpunkter från samrådet har dagvattenutredning upprättats enligt de krav på principer som Kretslopp och Vatten lyfter. Information till exploatörer har skett gällande avfallsnätet som duplikatsystem. Önskar fastighetsägaren ett högre vattentryck i förbindelsepunkten än nivån + 77 m (RH2000) får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren.

Byggherrarna har informerats om avstånd till miljöhus och har i samråd med Kretslopp och vatten omarbetat byggnadsförslaget så att kraven följs.

6. Lokalförvaltningen

Lokalförvaltningen har följande synpunkter på rubricerade detaljplan.

Enligt Boverkets Byggregler och de allmänna råden för tillämpning av lagen samt Läroplanerna för grundskolan och förskolan framgår att storleken av förskolegårdar och dess utformning är av stor vikt. Ett rimligt dimensionerande mått utifrån antalet barn kan vara 40 m² friyta per barn i förskolan och 30 m² friyta per barn i grundskolan. Forskning visar att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3000 m². På en gård som är mindre, oavsett antal barn, kan en barngrupp få svårt att utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov och konflikter uppstår lätt. Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd, Arbetsplatsens utformning AFS 2009:02 framgår att förskolegården räknas som både ett pausutrymme för barn och en arbetsplats för både barn och personal varvid krav på utformningen och vikten av att utevistelsen är i direkt anslutning till huvudbyggnaden. Med ledning av detta samt Göteborgs Stads ramprogram för skola och förskola anser lokalförvaltningen att föreslagen yta för gård är för liten.

Kommentar:

Boverkets Byggregler och Allmänna Råd¹ anger ingen rekommendation i minsta antal kvm/barn. Byggnadsnämnden ska bedöma vad som ska anges vara tillräckligt stor och lämplig friyta för lek och utevistelse, vilket görs i bygglov. Lokalsekretariatet har det övergripande ansvaret för att planeringsmässigt tillgodose det planerade behovet av förskoleplatser i staden. Förskolan omfattar 4 avdelningar i samförstånd med Lokalsekretariatet. Stadsbyggnadskontoret följer stadens ramprogram² gällande den lägre nivån på 20 kvm/barn istället för 35 kvm/barn då det finns direkt anslutande grönområden. Förskolegårdarna är placerad i rätt förhållande till denna miljö och utan behov av att behö-

¹ BFS 2015:1 FRI 1

² Ramprogram för förskole- och skolbyggnader Göteborg 2014

va korsa bilvägar för att nås. Direkt anslutande park- och idrottsområde omfattar ett cirka 1,5 ha stort område.

Tidigare antagen detaljplan Flatås Park tillgodosåg ingen förskola vilket påverkar befintligt behov.

7. Miljönämnden genom Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen tillstyrker planförslaget under förutsättning att våra synpunkter nedan beaktas. Stadsbyggnadskontoret (SBK) har tillgodosett våra övriga synpunkter i samrådskedet.

Markmiljö

Som Sweco tar upp i den miljötekniska markundersökningen behöver den kompletteras med en analys av PCB i marken runt den före detta transformatorstationen. För övrigt behöver byggnaderna inventeras inför rivningen, såväl avseende på PCB i fogar, golv mm som andra eventuella föroreningar som kan ha uppkommit i den verksamhet som har bedrivits i byggnaderna. Vi har inga uppgifter här på att byggnaderna har inventerats med avseende på PCB tidigare.

Dagvatten

Dagvattenutredningen är bra och anger olika alternativ till utformning av rening. Vi bedömer dock att vissa kompletteringar behövs:

- valet av anläggningar utifrån de alternativ som är angivna bör motiveras i utredningen anges att inga reningsåtgärder för dagvatten från den allmänna platsmarken är föreslagna. Vi anser att det bör framgå hur detta vatten ska hanteras och renas
- riktvärdena för fosfor och PCB överskrids och utredningen bör beskriva om det finns ytterligare åtgärder som kan få ner halterna.

Dagvattenanläggningen är att se som anmälningspliktig med krav på "rening" utifrån den uppdaterade matrisen som Kretslopp och vatten har tagit fram. Bedömningen grundar sig på att den avvattnade ytan med flerfamiljshus klassas som medelbelastad av föroreningar och Stora ån är en känslig recipient.

Kommentar:

Markarbeten kommer att behöva göras i denna del och fastighetskontoret bevakar att markprovtagningar görs och att eventuella föroreningar omhändertas på lämpligt vis.

Dagvattenutredningen tillhörande detaljplanen ger förslag på dagvattenlösning och visar därigenom att det är möjligt att kunna ta i anspråk området för föreslagen markanvändning.

Ytorna för allmän platsmark är begränsade och berör i stort endast gång- och cykelbana i denna detaljplan. Gatorna ingår i den redan antagna detaljplan Flatås Park till vilka åtgärder redan gjorts i och med genomförandet av detaljplan Flatås Park. För allmän plats gång- och cykelbana utefter Nymilsgatan och gångbana utefter Famngatan leds dagvattnet till trädplanteringsytorna längs gatorna där fördröjning och rening sker.

Dagvattenutredningen visar att föroreningarna mer än halveras men att miljöförvaltningens riktvärden överskrids. Ur ett helhetsperspektiv sker en klar förbättring då rening kommer att ske av kvartersmarkens dagvatten. Exploatörerna har informerats om att dagvattnet från kvartersmarken ska fördröjas och renas och att anmälningsplikt föreligger. Under Upplysning på plankartan anges att anmälningsplikt av dagvattenlösning till Miljöförvaltningen krävs. Val av dagvattenlösning sker under projekteringen då även dagvattenanmälan görs.

8. Park och natur

Park- och naturförvaltningens kvarstående synpunkter i punktform:

- Föreslagen förskola har liten utemiljö och hänvisas därför till Flatås park. Flatås park kommer därför få ett ökat slitage, vilket ger ökade driftkostnader för park- och naturförvaltningen.
- Park- och naturförvaltningen efterfrågar en helhetsbild över hur framtida behov av förskola och förskolegård ser ut i Flatåsområdet och hur behovet kan tillgodoses. Detta för att undvika ett allt för högt tryck på Flatås park.
- Planförslaget behöver förtydligas angående den föreslagna trädraden i söder och om den kan få plats utan att konkurrera med befintlig allé

Kommentar:

Informationen om ökade kostnader för slitage på Flatås Park har översänts till Lokalförvaltningen. Lokalsekretariatet har det övergripande ansvaret för att planeringsmässigt tillgodose det planerade behovet av förskoleplatser i staden och Stadsbyggnadskontoret hänvisar därför till denna förvaltning i frågan om helhetsbilden kring förskolor och förskolegårdar inom Flatåsområdet.

Projekteringen av Famngatan pågår och representanter från park- och naturförvaltningen ingår i projektgruppen. Befintliga alléträd utefter Famngatan ingår i detaljplan Flatås Park. Tillkommande träd inom denna detaljplan placeras med anpassning till befintliga träd.

9. Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänsten har i samrådsskedet nämnt behovet av tillgänglighet enligt råd och anvisning nr 110 via vår hemsida www.rsgbg.se, samt brandvattenförsörjning enligt VAV P83 för att kunna utföra effektiva räddningsinsatser. Några tillkommande synpunkter i ärendet föreligger inte.

Kommentar:

Exploatörerna ansvarar för tillgängligheten till respektive byggnader. Ny brandpost enligt Kretslopp och Vatten har anlagts i Famngatan och hänsyn har skett till brandvattenuttag när dricksvattenkapaciteten utreddes.

10. Stadsdelsförvaltningen Askim-Frölunda-Högsbo

Askim-Frölunda-Högsbo är en attraktiv stadsdel att leva och bo i. Bostadsbristen är överhängande i Göteborg. Många människor saknar idag en egen bostad. Stadsdelsförvaltningen ställer sig positiv till förslaget att komplettera med cirka 300 tillgängliga bostäder med hiss. Flatås saknar idag lägenheter med hiss.

Bostadsbeståndet utgörs av mest två- och tre rumslägenheter i Högsbo. Det behövs en större variation i lägenhetsstorlekarna. Lägenhetssammansättningen påverkar åldersstrukturen. I primärområde Flatås finns 1 856 lägenheter i flerbostadshus.

Upplåtelseform Hyresrätt 54 % och bostadsrätt 46 %. Vanligaste bostad i area är 61- 80 kvadratmeter 55 % och staden som helhet 28 %. Lågt antal bostäder i storlekarna 40 - 60 kvadratmeter i jämförelse med staden som helhet. Det saknas stora lägenheter, 81- 120 kvadratmeter för barnfamiljer.

Boenden med särskilt stöd, BmSS, planeras inom hyresrätterna vilket är bra då behovet av bostäder för den här målgruppen i staden är stort. Ett samarbete har inletts med ex-

plaatören 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.

När äldre personer erbjuds trygga och tillgängliga bostäder att flytta till ökar möjligheten att kunna leva ett självständigt liv längre. Nybyggnation bidrar till att flyttkedjor startar och bostäder i varierade prisnivåer frigörs i olika områden.

Utifrån ett hållbarhetsperspektiv tas redan exploaterad mark i anspråk för komplettering med nya bostäder. Genom att förtäta i redan byggda områden kan befintlig teknisk och social infrastruktur utnyttjas.

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. Skolan har tillsatt en trafikvakt på morgonen och eftermiddagen. Föräldrarna får löpande information om byggnationen. Under byggtiden anser förvaltningen att belyningsfrågan bevakas för en säker skolväg under årets mörka månader.

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. Förvaltningen tycker att det är bra att projektet kommer att samarbeta med SAMKO, är en del i Kom-Fram Göteborg som ingår i Västsvenska paketet för att minimera störningar och påverkan på framkomligheten.

I tidigare samråd lämnade förvaltningen synpunkter på att föreslagen förskolegård var alldeles för liten utifrån antalet barn som kommer att gå på förskolan. Förvaltningen föreslog att förslaget behövdes arbetas om för att följa dagens riktlinjer i Ramprogrammet för förskole- och skolbyggnader på 20 kvm lektyta per barn om gården ligger i direkt anslutning till ett grönområde. Förvaltningen har fått gehör för framförda synpunkter och förslaget har arbetats om. I granskningshandlingen föreslås att förskolegården fördelas på två gårdar. I öster en förskolegård på cirka 1250 kvm och en mindre inne på bostadsgården, cirka 200 kvm. samt 4 avdelningar förskola istället för 5 avdelningar. Fyra avdelningar förskola innebär verksamhetsmässigt cirka 72 barn.

Förvaltningen godkänner omarbetat förslag till förskolegård men är ytterst tveksam till att förskolegården delas upp i två förskolegårdar. Ur ett folkhälsoperspektiv är ökad utomhusvistelse för barn viktigt. Det ställer dock krav på att gestaltningen av gårdarna stödjer barnens utomhusvistelse och främjar deras fysiska aktivitet. Träd och buskar, oregelbunden och kuperad naturterräng är viktiga inslag i utemiljön.

Delar av Flatås park tas nu i anspråk till bostadsändamål, 240 nya bostäder. Byggnation och genomförande av Detaljplan Flatås park pågår. Flatås park minskas i yta till cirka halva storleken men med ny utrustning. Flera fastighetsägare i Flatås har ansökt nyligen om planbesked för att få komplettera med ytterligare nya bostäder. Flatåsskolan, 600 elever, använder parken. Parkens nyttjandegrad kommer att vara hög.

Många barn som leker medför stort slitage på planteringar och grönytor. Risken är överhängande att parkytan inte överlever en säsong i ursprungligt skick. På vår och höst

liknar ytorna mer lermatta än gräsmatta. Gräsmattor och rabatter kräver en helt annan skötsel vilket är viktigt att ta med i planering och gestaltning av ytorna.

En bredare gång- och cykelbana har byggts från Flatåsskolan och en viss del av Nymilsgatan. Förvaltningen vill särskilt framhålla behovet av att gång- och cykelbana anläggs längs hela Nymilsgatan fram till Marconigatan.

Stadsdelsförvaltningen tillstyrker Detaljplan för bostäder vid Nymilsgatan.

Kommentar:

Detaljplanen reglerar inte upplåtelseform eller lägenhetsstorlekar.

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.

Ramprogrammet³ anger att beroende på gårdens förutsättningar kan det vara aktuellt att dela av gården i mindre gårdar för att underlätta överblickbarhet. Respektive förskolegård har olika förutsättningar och kommer få olika pedagogiskt innehåll. Pågående projektering inför bygglov sker för förskolans räkning i samarbete med lokalförvaltningen. Gällande slitage på intilliggande park- och idrottsområde se kommentar till Park- och naturförvaltningens yttrande nr 8.

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

11. Trafikkontoret

Trafikkontoret har medverkat i planarbetet och ser med följande synpunkter positivt till utbyggnad av rubricerat ärende. De föreslagna bostadskompletteringarna medför dels att ensliga och otrygga miljöer befolkas, dels att befintlig infrastruktur används mer effektivt samtidigt som kollektivtrafiken får ett bättre underlag.

Kollektivtrafik och biltrafik

Samverkansavtal har tecknats mellan exploitörerna i denna detaljplan och exploitören i angränsande detaljplan, Flatås Park, angående gemensam trafiklösning för att renhållningsfordon och leveransfordon ska kunna angöra vid den nya förskolan. Trafikkontoret ställer sig positiva till en sådan lösning. Trafikkontoret ser positivt till att det arbetas med en bilpoolslösning, men vill belysa svårigheter som dykt upp i tidigare planer och sådan lösningar. Är det t ex bekräftat att det finns en ekonomisk hållbarhet i att driva en bilpool här?

Gång- och cykeltrafik

Det är illustrerat en ramp upp från garaget till den nya kvartersgatan. För att säkra god sikt mot gångbanan bör två och en halv meter mellan rampens in/utfart till gångbanan tillgodoses.

Trappkonstruktioner från kvartersgård till allmän plats behöver rymmas helt och hållet inom kvartersmark.

³ Ramprogram för förskole- och skolbyggnader Göteborg 2014

Buller

I bifogad bilaga (804-buller Nymilsgatan inkl Bilagor_rev 20160920) presenteras inte vilka siffror som modellen utgått från. De siffror för trafikmängder som presenteras i planbeskrivningen är i samma storleksordning men överrensstämmer inte helt med de siffror som Trafikkontoret har tagit fram. Bullerberäkningar brukar utgå från ÅDT som motsvarar ÅMVDT x 0.93. De siffror som planbeskrivningen redovisar motsvarar ÅMVDT för 480 nya bostäder. Trafikmängderna som trafikkontoret har redovisat är ÅMVDT för 430 nya bostäder. Antingen är bullerberäkningen gjord på för högt eller för lågt ÅDT.

Den genomförda bullerutredningen visar på att nivåerna för de befintliga byggnaderna längs Nymilsgatan får en ökning på 2-3 dBA som gör att värdet för lägenheter som har balkonger mot gatan överskrider riktvärdet på samtliga punkter i fasaden. Av regeringens proposition 96/97:153 framgår det att riktvärdet 55 dBA bör eftersträvas vid väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Trafikkontoret tolkar i detta att om trafiken väsentligt förändras för boende ska kompensande åtgärder vidtas. I bullerutredningen har åtgärder beaktats och avfärdats med motiv att avståndet mellan bullerkälla och mottagare är så pass kort och det är svårt att bygga vall eller plank som bullerskydd p g a platsbrist. Dessutom skulle den bullerdämpande effekten av en sådan åtgärd begränsas till det nedersta våningsplanet. Dessutom har bostäderna gott om rekreativa miljöer för utevistelse som beräknas till <45 dBA ekvivalent ljudnivå samt <60 dBA maximal ljudnivå. Det är däremot inte undersökt vad fasaddämpningen för befintliga fastigheter är. Det kan vara så att fönsteråtgärder behöver göras för att inomhusnivåerna i proposition 1996/97:53 *Infrastruktur för framtida transporter ska kunna klaras*.

I bullerutredningen och planbeskrivningen står det: *Trafikkontorets huvudprincip är för närvarande att de överväger åtgärder i befintlig miljö då beräknad ljudnivå vid fasad är minst 63 dBA ekvivalent ljudnivå, 80 dBA maximal ljudnivå (vägtrafik) (eller 85 dBA maximal ljudnivå (spårtrafik)*. Denna text är missvisande då den inte är applicerbar om det är en väsentlig förändring för befintliga boende. I detta fall ska utomhusnivån vid fasad vara 66 dBA, om det inte är möjligt ska ljudnivån inomhus klaras.

En bullerutredning ska titta på hur befintliga bostäder påverkas av exploateringen och vidta de utredningar som behövs för att säkerställa att befintliga boendes utomhusnivåer och eller inomhusnivåer i infraproppen kan uppnås när förändringen är så stor att åtgärder behöver vidtas. 2-3 dBA är en så stor förändring att åtgärder behöver vidtas. Trafikkontorets driftmedel är inte till för att vidta åtgärder för befintliga boende som försämrats i och med exploatering.

En smalare körbana på Nymilsgatan innebär inte nödvändigtvis en sänkt skyltad hastighet till 30 km/h som planbeskrivningen redovisar. Pågående hastighetsöversyn i staden och nationell utredning om ändrad bashastighet är inte till 30 km/h. Gatan är idag fart-säkrad med ett antal förhöjningar med avsikten att hålla ner hastigheten. Dock kan detta istället leda till fler accelerationer vid inbromsning och fartökning som påverkar bullret negativt.

Parkering

Detaljplanen ger möjlighet att lösa parkeringen med p-tal enligt Vägledning till Parkeringsstal vid detaljplaner och Bygglov (2011). Samtidigt ger planen stöd för en reduktion av parkeringstalet från angivet lägenhetsantal i bygglovhandlingarna med upp till 25% om en parkeringsutredning med redovisade mobilitetsåtgärder godkänns samt att ett avtal upprättas som säkerställer ett genomförande av föreslagna mobilitetsåtgärder.

De mobilitetsåtgärder som hitintills diskuterats är att underlätta och uppmuntra till i första hand kollektivt resande och ökat cyklande genom bland annat cykelpool för hyresgäster och bostadsrättsinnehavare. Därtill avses bilpool inrättas och andra cykelfrämjande åtgärder, så som cykelfaciliteter och åtgärder knutna till cykelunderhåll i de nya fastigheterna.

Frågan om att tillämpa speciella hanteringsprinciper för parkering inom samtliga detaljplaner inom projektet BoStad2021 har arbetats fram inom projektet och förankrats med projektets styrgrupp, beställare och respektive ansvarig politiker. Hanteringsprincipen innebär ett avsteg från rådande dokument Vägledning till Parkeringstal vid detaljplaner och Bygglöv (2011) men anses gå i linje med det arbete av översyn av samma dokument, ett arbete som är planerat att beslutas under 2017.

Trafikkontoret har synpunkter på den gjorda utredningen och anser den har en lite felaktig utgångspunkt. Utredningen upplevs som en argumentation för att få så lågt parkeringstal som möjligt, men borde istället ha som utgångspunkt att ta fram förutsättningarna för att med mobilitetsåtgärder sänka P-talen. Andra bedömningar för vad som är god kollektivtrafik är gjorda än de som Vägledningen anger. Staden har ännu inga nya fastlagda sätt att beskriva vad som är god, ganska god eller mindre god kollektivtrafik, eller om den modell som finns i Vägledningen ska överges.

Det saknas ett resonemang om dagens bilinnehav i området Flatås. Detta skulle kunna ge vissa indikationer på hur god gång-, cykel- och kollektivtillgängligheten upplevs av de boende. I området är bilinnehavet 5-10 % över snittet i Göteborg, vilket knappast talar för att den *gröna* tillgängligheten är god.

Viktiga aspekter som saknas i utredningen är att synliggöra parkeringskostnader, att se på alternativa lösningars för- och nackdelar, hur vi kan få en faktisk styrning mot P-hus så att vi använder gångavståndet aktivt för att få lägre bilanvändning samt möjlighet till färre bilplatser genom samutnyttjande.

Om utfallet blir ett annat än det beskrivna och det visar sig bli ett underskott av parkeringsplatser mot det behov som bostäderna genererar så ligger ansvaret att lösa tillräcklig parkering på fastighetsägarna. Trafikkontoret menar att det inte är tillräckligt utrett hur detta skulle kunna lösas. Idén som utredningen föreslår är att ett garage dimensionerat enligt reducerade parkeringstal ska kunna byggas ut till detaljplanen medgivna byggrätt. Trafikkontoret har svårt att förstå hur det ska vara möjligt att bygga ut ett garage när väl fastigheten ovanpå är byggd.

Ekonomi

Trafikkontoret förutsätter att det i samband med beslut om detaljplanen även fattas beslut om erforderliga drift- och underhållsmedel för tillkommande anläggningar som trafiknämnden ska förvalta.

Planens genomförande finansieras av exploateringen genom Fastighetskontoret och innebär däremot inga investeringar för Trafikkontoret. Kostnaden för utbyggnad av allmän plats har bedömts till ca 2,6 mkr.

Trafikkontoret får kostnader i drift och underhåll av tillkommande ytor med ca 30 kkr per år.

Kommentar:

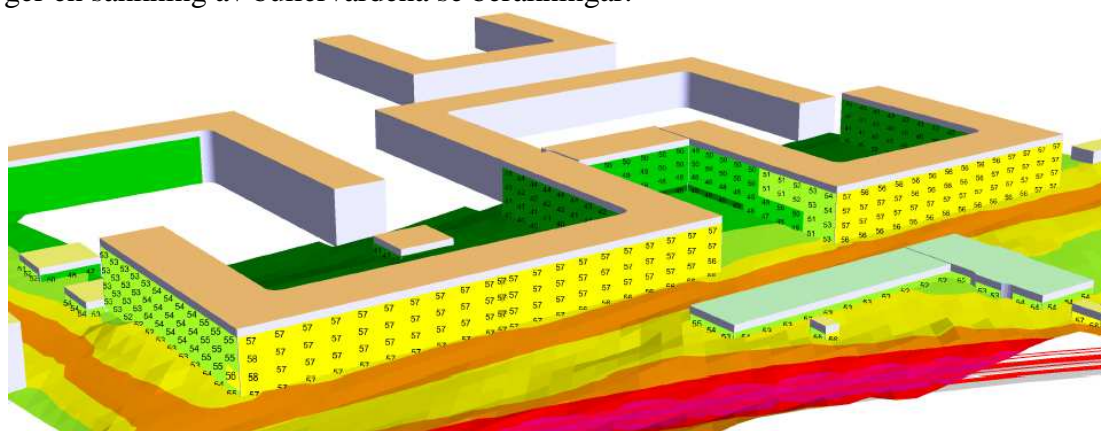
Siktförhållandena vid södra parkeringsgaraget in- och utfartsramp har funnit en lösning genom att i läget för in/utfarten minska gångbanans bredd till 1,6 meter för att uppnå ett

siktfritt avstånd av 2,5m till gångbanan. Trafikkontorets projektledare har accepterat denna lösning som också ligger till grund för bygglov. I avvägningen har hänsyn även tagits till behovet av att uppnå en tydlig avgränsning för gemensamhetsanläggningen. Trappan placeras inom kvartersmark.

Trafikbuller

Trafikbullerberäkningen är uppdaterad och utgår från 480 nya bostäder. Resultatet påverkas inte i beräkningsmodellen. För befintliga byggnader vidhåller Stadsbyggnadskontoret att planläggningen som genomförs inte anses falla under kategorin nybyggnation eller väsentlig ombyggnation av gata. Resonemanget har vidareutvecklats i trafikbullerberäkningen. Slutsatsen är att en höjning med 3 dBA vid fasaden är en hörbar skillnad men att den faktiska ljudnivån i stadsmiljö bedöms som acceptabel för befintlig bebyggelse.

Bullerutredningen⁴ konstaterar att ändring av skyltad hastighet från 50 km/h till 40 km/h ger en sänkning av bullervärdena se beräkningar.

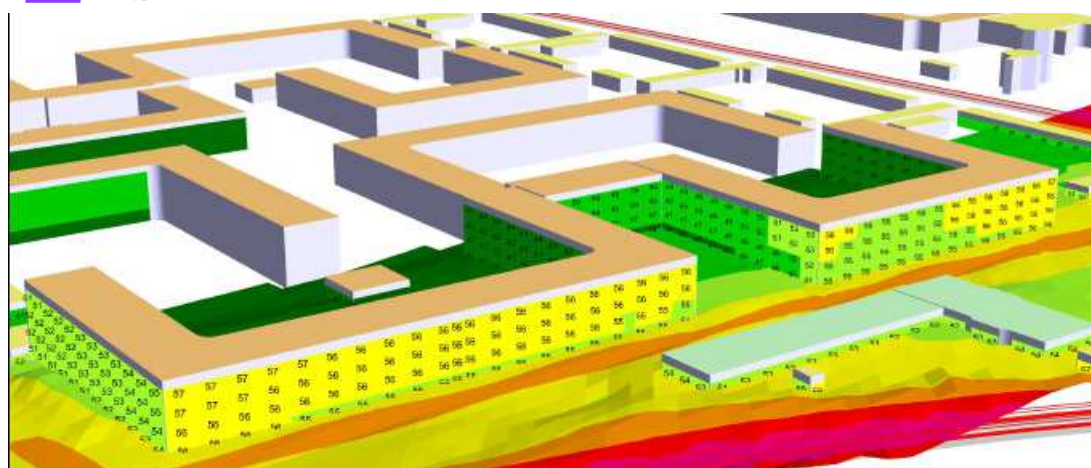


Ovan: Nuläge 50km/h prognosår 2035

Ekvivalent ljudnivå
dB(A)

| | |
|--|---------|
| | <= 45 |
| | 45 - 50 |
| | 50 - 55 |
| | 55 - 60 |
| | 60 - 65 |
| | 65 - 70 |
| | 70 - 75 |
| | > 75 |

Nedan: Beräknad skyltad hastighet 40km/h prognosår 2035



Parkering och mobilitetsåtgärder inkl bilpool

Bilpool och övriga presenterade mobilitetsåtgärder avses genomföras. Framtagen parkeringsutredning inför bygglov redovisar den reducering som byggherrarna har för av-

⁴ Bullerutredning , SBK, 20170116

sikt att få gehör för i bygglovet. Parkeringsutredningen dat 2016-10-06 har bedömts av en utomstående konsult TUB, trafikutredningsbyrån, som konstaterar att reduktioner till följd av föreslagna mobilitetsåtgärder är fullt möjliga i den storleksordning som anges och som motsvarar ca 15-20%. Ett avtal om mobilitetsåtgärder har upprättats och undertecknats av byggherren.

Detaljplanen anger att ett sänkt parkeringstal ska tillämpas vid bygglovhandläggning men preciserar inte storleksordningen.

Ekonomi

Information om ökade kostnader har förmedlats till fastighetskontoret.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

12. Lantmäteriet

Anser att information om att Nordfeldt Invest AB kommer att få tomträtt till de norra fastigheterna och att Alaska AB/AB Lejonstaden kommer att bli ägare till de södra fastigheterna ska anges.

Det är inte tydligt beskrivet vilken fastighetsbildning som krävs före beviljande av bygglov. Planen innehåller inga tvingande bestämmelser om hur kvartersmarken ska indelas. Anser att det vore möjligt att kräva att den allmänna platsmarken ska vara överförd till intilliggande kommunal gatufastighet och att kvartersmarken inom detaljplanen separeras från kvartersmarken för parkering som ligger utanför den aktuella detaljplanen.

Kommentar:

Detaljplanen reglerar inte ägandet. Inga tvingande planbestämmelser läggs in. Beskrivet förfaringsätt kommer att användas vid fastighetsbildningen.

13. Försvarsmakten

Har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

14. Länsstyrelsen

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

Synpunkter på granskningshandlingen

Kommunen har i allt väsentligt beaktat Länsstyrelsens synpunkter. Länsstyrelsen anser i likhet med Trafikverket att det är av stor betydelse att ÅVS Södra Mellanstaden lyckas och att åtgärderna som studien kommer fram till implementeras så snart som möjligt.

Det är positivt att man i detaljplanen har arbetat för att minska antalet bilparkeringsplatser. Härigenom kan man minska bilberoendet och uppnå mål om minskad klimatpåverkan.

Länsstyrelsen anser att kommunen tydligt och utförligt i planbeskrivningen har redovisat påverkan på vatten och kopplat dagvattenfrågorna till miljö kvalitetsnormerna för ytvatten. De har visat att planen med förslagna dagvattenlösningar kommer att medföra en signifikant förbättring jämfört med nuvarande situation och att belastningen på Stora ån därför kan minska.

Länsstyrelsen är också positiv till att kommunen har lagt in planbestämmelser om dagvattenfördröjning på plankartan.

Länsstyrelsens granskningsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

Kommentar:

Noteras. Detaljplanen anger att ett sänkt parkeringstal ska tillämpas vid bygglovhandläggning men preciserar inte storleksordningen.

15. Trafikverket

Trafikverket vidhåller tidigare synpunkt om att den trafikstring som genereras utifrån aktuell exploatering behöver tas med i analysen för åtgärdsvalstudien som görs för vägen E6.20. Söderleden-Västerleden-Hisingsleden-Norrleden, Västerleden.

ÅVS Västerleden är dock inte längre aktuell och Trafikverket hänvisar istället till ÅVS Södra Mellanstaden. Trafikverket anser att det är av stor betydelse att åtgärdsvalstudien lyckas och att åtgärderna som studien kommer fram till implementeras så snart som möjligt. Detta då det i området som kallas Södra Mellanstaden (Högsbo, Frölunda och Tynnered) är planerat en stor mängd exploateringar. Genom denna åtgärdsvalstudie kan man ta ett samlat grepp om exploateringarnas trafikstring av flera trafikslag på både statliga och kommunala leder, vilket Trafikverket ser positivt på.

Antalet parkeringar sammanlagt för området är 185 bilplatser, enligt reduktion för god kollektivtrafik. Det finns framtagna handlingsprinciper och underlag för att sänka parkeringstalet ytterligare vid bygglovsgivningen, antalet parkeringsplatser efter reduktion bedöms till totalt vara ca 150 bilparkeringsplatser för detaljplanen.

Trafikverket ser positivt på att man i detaljplanen har arbetat för att minska antalet bilparkeringsplatser. Härigenom kan man minska bilberoendet och uppnå mål om minskad klimatpåverkan.

Det är även positivt att en översyn av Stadens vägledning för parkeringstal pågår. Trafikverket instämmer med att vägledningen bör ses över för att bättre stödja trafikstrategins inriktning för minskat bilresande.

Kommentar:

Arbetet med planerna i BoStad2021 pågår parallellt med arbetet med Åtgärdsvalsstudien ÅVS Södra Mellanstaden. ÅVS:en planeras vara klar tredje kvartalet 2017. ÅVS:en arbetar med att hitta åtgärder på systemnivå. Under tiden som arbete med ÅVS:en pågår är inriktningen att varje detaljplan ska bidra till den omställning av trafiksystemet som är nödvändig för att trafikstrategins mål ska uppnås. Åtgärder som identifieras i planarbetet, men inte kan åtgärdas inom ramen för detaljplanen, kommer föras in i arbetet med ÅVS:en för att komplettera med åtgärder på systemnivå. Angreppssättet är avstämt med Länsstyrelsen och Trafikverket och de önskar en undertecknad avsiktsförklaring av stadens arbetssätt och ambitioner. Arbeta med framtagande av en sådan beskrivning pågår.

Detaljplanen anger att ett sänkt parkeringstal ska tillämpas vid bygglovhandläggning men preciserar inte storleksordningen. Avtal om mobilitetslösningar ska vara tecknat innan detaljplanen antas till följd av reducerat parkeringstal .

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.

16. Tomträttshavare, Riksbyggen Brf Flatås 1

Riksbyggens bostadsrättsförening Flatås 1 har bekräftat ombudet Advokatfirman Wåhlin AB.

I skrivelsen framförs sammanfattat följande;

Riksbyggens Brf Flatås 1 vidhåller vad som tidigare anförts i planärendet och tillägger följande.

Bostadsrättsföreningen påstår inte att föreningens parkeringsplatser försvinner till följd av aktuell detaljplan men att antalet parkeringsplatser i området har stor betydelse för helheten. Det skall härvid konstateras att uppdelningen av ett antal detaljplaner inte underlättar möjligheten till helhetslösningar för Flatåsområdet .

Vad gäller p-platser syftade föreningens förslag om parkering söder om Marconigatan inte till att öka antalet p-platser utan att minska den kraftigt ökade biltrafiken i området i allmänhet och Nymilsgatan i synnerhet. Detta har föreningen tidigare redogjort för. Föreningens uppfattning om var parkeringsmöjligheter skall skapas delas av Miljöförvaltningen.

Den ökade biltrafiken leder i sin tur till allmänt ökade bullernivåer, vissa tider mycket ökade nivåer upp till 73 dBA. Det är en nivå som skyhögt överstiger Boverkets nivå för att tillåta någon nybyggnation. Nattetid är högsta tillåten nivå 50 dBA.

Det är inte bara Föreningen som reagerar mot ökade bullernivåer och att gränsvärden överskrids. Trafikkontoret konstaterar i sina synpunkter på detaljplanen att värdena är för höga och Miljöförvaltningen vill ha en fördjupad utredning.

Stadsbyggnadskontoret anser det märkbart ökade bullret är acceptabelt på grund av rekreativa miljöer” i närheten. För föreningen och dess medlemmar är bullerökningen och den framtida trafiksituationen däremot helt oacceptabel.

Utöver vad som ovan och tidigare anförts om den kommande trafiksituationen kommer dessutom det reducerade parkeringstalet att få konsekvenser i ökad trafik , vilket Stadsbyggnadskontoret själva konstaterar.

Sammanfattningsvis måste planförslaget justeras för att begränsa ökningen av trafik och buller i framtiden. Ett led i denna begränsning är att inrätta parkeringsmöjligheter på det sätt Miljöförvaltningen och Föreningen föreslagit .

Kommentar:

Detaljplanen anger att ett sänkt parkeringstal ska tillämpas vid bygglovhandläggning men preciseras inte i detaljplanen. Antal parkeringsplatser som avses kommer att följa parkeringsnormen med reduktion för god kollektivtrafik, och tillskapas i garage under planerad bebyggelse.

Ljudnivån beräknas både för ekvivalent nivå och för maximal ljudnivå och riktvärdena skiljer sig åt, 73 dBA gäller maximalnivå och 50 dBA gäller ekvivalent ljudnivå. Dessa värden kan inte jämföras med varandra (se vidare bullerutredning för korrekt angivelse av riktvärden och beräkningar på nuvarande och beräknade ljudnivåer till följd av prognosår och kommande planering). Se även kommentarer till trafikkontoret. Däremot har

inte Miljöförvaltningen lyft frågan om fördjupad utredning i sitt yttrande under granskningen.

I Bullerutredningen anges en beräkning med skyltad hastighet för 40 km/h. En sänkning ger förbättringar i relation till riktvärdet på 55dBA ekvivalent ljudnivå. Stadsbyggnadskontoret har framfört att det vore lämpligt både med hänsyn till att Nymilsgatan leder till Flatåsskola och kommande förskola samt av hänsyn till trafikbullernivåer att skyltad hastighet bör sänkas.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

17. Boende på Skogmilsgatan 9

Anser att man ska ta mycket mer hänsyn vid fortsatt förberedande arbete i Flatås/Järnbrott med avseende på de stora, fina lindarna som finns i området. De som nu i år varit i närområdet har misslyckats totalt. Det är bara att jämföra flygbilder över detta område. Våldigt många lindar har redan försvunnit och dem kan ingen rädda. Så låt någon ha ansvar över att de resterande lindarna i området sparas och skyddas. Det ska ju även vara ett grönområde här, inte bara bostäder.

Kommentar:

Inom planområdet finns inga befintliga träd som avses tas ned. Genomförandet av denna detaljplan innebär däremot att träd planteras utefter Nymilsgatan samt längs Famngatan.

18. Boende på Svängrumsgatan 16

Anser att skövlandet av stora (ca 50 år gamla träd) måste upphöra! Markingenjör på Park- och naturförvaltningen, Göteborgs Stad, hävdar att resterande träd som står längs med sträckan Svängrumsgatan-Nymilsgatan är marklovsskyddade och att dessa inte kommer att fällas. Jag hoppas verkligen man kan hålla vad man lovar denna gång. Det gäller främst sex enorma lindar på södra allén, men jag ber er skona även de tio lindar som står längst med den östra sidan av projektområdet.

Undvik ökad trafik i vårt tidigare bilfria Flatås!

Kommentar:

Se kommentar till nr 17.

19. Boende på Svängrumsgatan 30

Anser att:

- 1) Minska inte antalet P-platser, det bidrar till ökad trafik inom området, bilar kör runt och letar P-plats. Redan nu har trafiken i det tidigare trafikfria området ökat avsevärt, sedan projektet startade och p-platser utgått och Nymilsgatans norra sida stängts.
- 2) Bevara de stora lindarna söder om området, de är fredade. Bevara även lindarna öster om området. Ber er notera att byggherrar oftast tycker det är enklare att betala vite för fällda träd än att tillämpa alternativa lösningar.

Kommentar:

Exploatörerna har avsikt att följa parkeringsnormen för området och tillgodose parkeringsbehovet i parkeringsgarage under planerad bebyggelse. Denna detaljplan berör endast fd Motortekniska gymnasiets fastighet och inte befintliga parkeringsytor längs Marconigatan.

Gällande träden, se kommentar till nr 17.

20. Boende på Svängrumsgatan 30

Anser sig djupt oroad för att de skyddade träd som fortfarande står kvar i området tas ned eftersom man tidigare visat att det går att kringgå dessa skyddslagar om man har tillräckligt mycket pengar. Dvs man kan bryta mot skyddet och betala sig fri.

Vidare är jag mycket kritisk mot att man har för avsikt att reducera parkeringsplatserna i området för att få ett bilfritt Göteborg, det är en ekvation som står över all tänkbar logik. Flatås var tänkt som ett relativt bilfritt område och har så fungerat under en lång tid men med de föresatserna de nya byggherrarna har så kommer vi att få en stark tillökning av fordonstrafik i området bla i jakt på parkeringsplatser. För att slippa en tillökning av cirkulerande fordon i området måste det finnas väl tilltagna parkeringsmöjligheter i anslutning till bostadsområdet. Vi har redan märkt av att gästande bilister kör in i området och även på gångvägar för att nå sin destination.

Tänk om, tänk RÄTT.

Kommentar:

Gällande träden, se kommentar till nr 17.

Gällande parkeringsplatserna, se kommentar till nr 19

21. Boende på Svängrumsgatan 48

Anser att trafiken inom Flatås ska minimeras. Här har det tidigare varit en helt och hållet bilfri zon. Stoppa (undvik) fortsatt nedhuggning av stora vackra träd.

Kommentar:

Gällande parkeringsplatserna, se kommentar till nr 19

Gällande träden, se kommentar till nr 17.

22. Boende på Svängrumsgatan 50

Som bostadsrättsinnehavare i Riksbyggens Bostadsrättsförening Flatås 1 och boende i berört område ställer jag mig kritisk till detaljplanen och vill protestera mot någon som helst byggnation i området över huvud taget.

I tidigare antagen detaljplan är fastställt 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 principen att cyklisterna och gående inte skall blandas med korsande biltrafik. Det vill vi bevara! Bostadshuset i Flatås är utformat och uppbyggda med utgångspunkt att parkering sker i utkanten av området. Detta medför att husens arkitektur m.m. har utformats för en bilfri miljö. Denna arkitektur och Flatås utformning prisbelönades ur Alma och Per Olssons fond för sin separation av trafiken. Priset benämns på SBK som ”finaste huset i stan” och fick genom Göteborgs Stad arkitekturpris 1965. Är inte det värt något längre?

Vi som redan bor i Flatås kommer att berövas våra få grönområden och aktivitetsytor för barn och vuxna, de grönområden och aktivitetsytor som i dag finns kvar, och möjligheten till den så viktiga rekreationen som följer med dessa. Det talas idag mycket om hur viktigt detta är. Av pågående planarbeten för området framgår det, att för bl.a. Distansgatan och Marconigatan skall det byggas ytterligare bostäder. Dessa planarbeten och kommande detaljplaner påverkar nu det ifrågasatta planområdet i allt väsentligt. Skall den planerade exploateringsgraden genomföras innebär det en väsentlig ökning av trafiken på Nymilsgatan och dess närhet med en parkeringssituation vilken befinns omöjlig.

I samrådshandlingen tillkommer ytterligare 300 lägenheter i norra delen av området, samtliga med den redan belastade Nymilsgatan som tillfartsgata. Redan för de första 380 lägenheterna kommer det att innebära att Riksbyggens bostadsrättsinnehavare berörs av de ca 1000 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 med ytterligare 1000 trafikrörelser. Det betyder minst 2000 tillkommande trafikrörelser i det nu aktuella området.

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

Byggnadernas utformning och arkitektur har tillkommit med den förutsättningen att gatorna i området inte är genomfartsgator och därför med ett minimum av trafik. Detta medför på grund av de befintligt placerade sovrummen m.m. att de boende kommer att störas väsentligt och får på så sätt en inskränkning i nyttjanderätten av sina bostadsrätter och på så sätt uppstår också både men och inskränkning vid dess nyttjande.

I samband med detaljplanen "Järnbrott - 320 nya lägenheter vid Flatås park" fick Riksbyggens Brf Flatås 1 medhåll av de kommunala instanserna att trafikökningen skulle bli besvärande.

Förutsättningarna har ändrats men den för Göteborg gällande översiktsplanen anger att området (mellanstaden) skall utvecklas med grön- och rekreationsytor bevarade. Vidare är utgångspunkten att förnyelse skall ske genom ombyggnad, påbyggnad och nybyggnad med hänsyn tagen 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.

Brf Flatås 1 kommer som det ser ut att mista samtliga sina parkerings- och garageplatser genom planarbetet i området. Vill därför i stället föreslå att den planerade nybyggnationen byggs söder om Marconigatan med tillhörande parkeringsplatser. Detta för att avlasta trafik och genomfart på Nymilsgatan och Distansgatan samt skapa ett större antal p-platser för framtiden.

Hur skall kollektivtrafiken kunna klara en så kraftig ökning av resenärer som blir följden av den planerade nybyggnationen. Skall det byggas nya spår för kollektivtrafiken? Aktivitetsytor för barn ungdomar och vuxna försvinner med mer än hälften samtidigt som området skall förtätas med cirka 600-700 nya bostäder. Var skall alla dessa barn få plats för sina spontanlekar, idrotter och fotbollsspel som de tidigare haft tillgång till, bland annat på Flatåsplan? För barn och ungdomar som inte har en aktiv fritid finns ju risk för att de kan ägna sig åt andra olämpliga aktiviteter som i förlängningen kan leda till att samhället får gripa in.

Flatåsområdet kommer att förlora sin karaktär och radhuskänsla om det förtätas och byggs höghus som föreslagits. Nuvarande bostadsbestånd kommer sannolikt också att förlora i värde.

Kommentar:

Behovet av bostäder i centrala och halvcentrala lägen i Göteborg är stort. Lokaliseringar som också erbjuder närhet till kollektivtrafik, gång- och cykelvägar och annan service är särskilt intressanta för förtätning i enlighet med antagen utbyggnadsstrategi och trafikstrategi i Göteborgs Stad. Nuvarande bostadsbrist ska mötas genom kraftigt ökat bostadsbyggande och storstadsregionerna har ett särskilt ansvar.

Med den politiskt antagna utbyggnads- och trafikstrategin som också beskrivs i planbeskrivningen är målsättningen att andelen trafikrörelser väsentligt ska minska till förmån för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Mobilitetsåtgärder, såsom bland annat bilpool och andra kollektiv- och cykelbefrämjande åtgärder styrs upp genom avtal och innebär att en reducering av parkeringstalet godtas i bygglovet.

I laga kraftvunnen 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. Trafikkontoret har gjort ett underlag för trafikberäkning för denna detaljplan, se kommentar till Trafikkontorets yttrande nr 12. Nymilsgatan är ingen genomfartsgata och har således inte genomfartstrafik utan utgör en återvändsgata med målpunkt för skola och tillkommande förskola samt angräning till bostäder i lagakraftvunnen detaljplan Flatås park samt planförslagets detaljplan Flatås Alléer. Nymilsgatan har sedan Flatås-området byggdes haft funktionen av gata till en målpunkt och därigenom en högre trafikmängdsbelastning än de gator som endast angör bostadsbebyggelse mer centralt i området. Planerad bebyggelse vid Distansgatan/Marconigatan bedöms inte ge en väsentlig trafikökning på Nymilsgatan då bostäderna ligger inom gång- och cykelavstånd från målpunkten, förskola och skola.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att trots att bullervärdena ökas för befintliga bostäder så överväger behovet att åstadkomma fler bostäder. Bostad är en rättighet och en del av den generella välfärden och med stöd i uttalade mål att möta bostadsbristen bedöms konsekvenser såsom en ökad bullernivå få stå tillbaka för det allmänna intresset att tillgodose fler bostäder. Se även trafikkontorets kommentar nr 12.

Denna detaljplan påverkar inte Bostadsrättsföreningen Flatås 1:s parkerings- och garageplatserna utefter Distansgatan/Marconigatan. Det är den parallellt pågående detaljplanen för Distansgatan/Marconigatan (dnr 0723/14) som berör en exploatering där dessa parkeringsplatser tas i anspråk för bebyggelse samt där tidigare utlovat parkeringsgarage berörs.

Västtrafik hade inte någon erinran under samrådet och konstaterade att området är väl försörjt med kollektivtrafik utan att lyfta frågor om ökat kapacitetsbehov.

23. Boende på Svängrumsgatan 50

Planen ger sken av att stora möjligheter ges för att medge trafik närmare befintliga bostäder i Flatås utan att man undersökt geotekniska och geologiska förutsättningar.

”Flatås torg- Möjligheterna för en eventuell genomfart under torget finns. En garageinfart från Synhållsgatan till ett allmänt parkeringsgarage under torget studeras vidare i samband med en omstrukturering av torgets yta. Trafikåtgärder för lugn trafik studeras vidare.”

”Lugn trafik med billfritt bostadsområde Bostadsområdets karaktär och gatornas funktion fortsätter att vara infartsgator fria från genomfartstrafik. Infartsgatorna föreslås i framtiden få korttidsparkering för att uppfylla behovet av tillgänglighet och service. De olika rörelsemönstren inom programområdet föreslås utvecklas. Strategiska noder med

kopplingar till övriga staden bör förtydligas och bostadsområdets lugna trafik och ”bil-fria” gator tas omhand.”

Nytablering av ett bostadsområde som fick pris för sin utformning då BRF Flatås in- vigdes. Att bygga till nya hus i den miljö som fanns förut med ett grönt område som Flatås Park blir ett stort misstag och verkar fortsätta trots en mångfald överklaganden. Vi fortsätter med att överklaga förändringar till det sämre som i dessa fall med höjd från 5-9 våningar som ska passa in i nuvarande miljö med 3 våningsplan exklusive botten- plan, dessutom med arkitektisk utformning som Kirsh+Dereka Arkitekter visat. Om ny produktion trots allt motstånd från närboende görs, så försök att inte frångå den struktur med befintlig bebyggelse och färger främst vad gäller husens höjd till max 5-6 våningar.

SBK verkar ha en förmåga att innan man går ut med planförslag inte undersöka om geo- tekniska och geologiska förutsättningar lämpar sig för tänkt bebyggelse.

Kommentar:

Första stycket är hämtat från detaljplan Flatås Park och berör ej denna detaljplan. Ingen angöring till detta planområde avses ske under Flatås torg eller via Synhållsgatan. All trafik till planområdet sker från Nymilsgatan.

Andra stycket är hämtat från Program Distansgatan/Marconigatan. Denna detaljplan har framförallt förstärkt gång- och cykelvägskopplingarna till spårvagnshållplats Nymilsga- tan och planlägger för gång- och cykelväg utefter en del av Nymilsgatan närmast Flatås skola. Bebyggelsens parkering angörs via Famngatan som i och med detaljplan Flatås Park fick angöringstrafik. Inga andra bostadsgator berörs.

Detaljplanen medger en högre exploateringsgrad än gällande detaljplan. Bebyggelsen har anpassats med lägre bebyggelse i söder och högre i norr. (se bild)

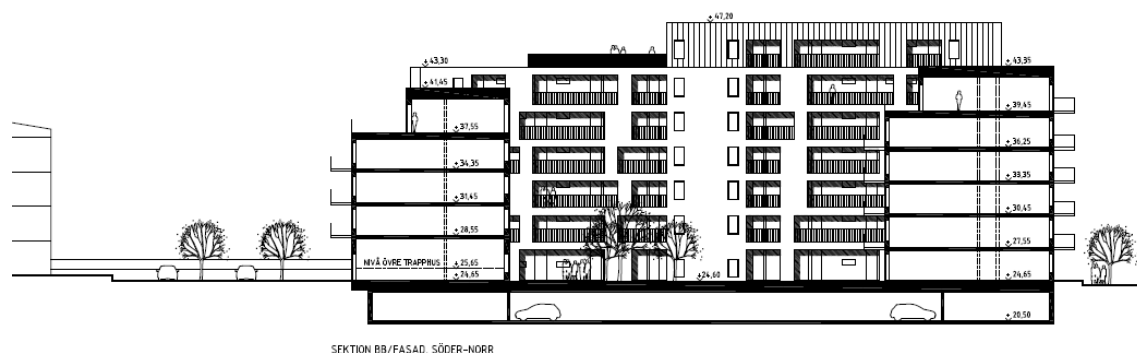


Bild som visar planerad bebyggelse (Alaska/Lejonstaden) i söder gentemot befintlig bebyggelse.

I den geotekniska utredningen daterad 2015-11-25 bedöms marken inom föreslaget planområde som lämplig för planerad exploatering. Det föreligger inte några stabilitets- problem för marken inom planområdet idag eller efter en exploatering. Riskanalys ska dock genomföras före sprängning och lokalstabiliteten får bevakas för djupare schakt under utbyggnaden. All tidigare grundläggning som plattor, fundament, pålar mm ska avlägsnas innan grundläggningsarbetena för de nya byggnaderna påbörjas. Övriga

24. Swedegas

Swedegas AB har en högtrycksledning för naturgas ca 145 meter från den planområdet. Vilket innebär att planerad byggnation ligger närmare än 200 meter från ledningen och påverkas av särskilda bestämmelser.

Högtrycksledningar av det här slaget omgärdas av MSBFS (Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps författningssamling) som handläggs av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Vid byggnation, förändrad markanvändning, mm. granskas ett 1600 meter långt och 400 meter brett område med gasledningen i centrum (zonklassningsenhet enl MSBFS 3 kap. 1 §)

Gasledningens zonklasstillhörighet i det aktuella området är zon D .

Zon D (enl MSBFS 3 kap. 3 §) Ett område där flertalet byggnader inom varje zonklassningsenhet i området har fyra eller flera våningar ovan mark .

Minsta tillåtna avstånd från ledning i mark till byggnad eller till närmaste gräns för område med förväntade grävningaktiviteter skall det vara minst 25 meter (enligt MSBFS 4 kap. 3 §).

Enligt det förhållande som i dag råder på platsen och de i detaljplanen redovisade förslag har Swedegas AB inget att erinra mot detaljplaneförslaget under förutsättning att ovan nämnde angivelser beaktas.

Kommentar:

Noteras.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- En mindre justering av förskolegårdarna har skett för att tillgodose barnens säkerhet och lämplig plats för varuleveranser samt förbättra parkeringsytan som följd av pågående bygglovprocess.
- Nockhöjden har ökats med 1 meter för södra byggnaden efter att marknivåerna behövt justeras på grund av dagvattenhanteringen.

Karoline Rosgardt
Planchef

Agneta Runevad
Planarkitekt/
biträdande projektledare BoStad2021

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

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

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

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

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

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

Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet,
samt
Handikappfören. Samarbetsorgan
Swedegas



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Jens Rasmussen
Arkitekt

Yttrande
2016-11-30

Diarienummer
402-37900-2016

Sida
1(2)

Sbk@stadsbyggnad.goteborg.se

Granskningsyttrande över detaljplan för bostäder vid Nymilsgatan, inom stadsdelen Järnbrott i Göteborgs stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2016-10-25 för samråd enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

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

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Synpunkter på granskningshandlingen

Kommunen har i allt väsentligt beaktat Länsstyrelsens synpunkter.

Länsstyrelsen anser i likhet med Trafikverket att det är av stor betydelse att ÅVS Södra Mellanstaden lyckas och att åtgärderna som studien kommer fram till implementeras så snart som möjligt.

Det är positivt att man i detaljplanen har arbetat för att minska antalet bilparkeringsplatser. Härigenom kan man minska bilberoendet och uppnå mål om minskad klimatpåverkan.

Länsstyrelsen anser att kommunen tydligt och utförligt i planbeskrivningen har redovisat påverkan på vatten och kopplat dagvattenfrågorna till miljökvalitetsnormerna för ytvatten. De har visat att planen med förslagna dagvattenlösningar kommer att medföra en signifikant förbättring jämfört med nuvarande situation och att belastningen på Stora ån därför kan minska. Länsstyrelsen också positiv till att kommunen har lagt in planbestämmelser om dagvattenfördröjning på plankartan.

Detta beslut har fattats av arkitekt Jens Rasmussen. I den slutliga handläggningen har även Robert Ernstsson, miljöavdelningen samt Delilah Lithner vattenavdelningen deltagit.

Jens Rasmussen

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia till:

Trafikverket

Länsstyrelsen/
Miljöskyddsavdelningen, Robert Ernstsson
Vattenavdelningen, Delilah Lithner