



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Utfärdat: 2019-11-07
Diarienummer: 0409/16

Linnéa Ekström Finskud
Telefon: 031-368 19 29
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Stadsutveckling nordväst om Järnbrottsmotet, del 1 bussdepå, inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 11 december 2018 att genomföra samråd för detaljplane-förslaget. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 16 januari 2019 – 26 februari 2019.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på Frölunda bibliotek. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

De allvarligaste invändningarna bland inkomna synpunkter berör i huvudsak placering av bussdepån intill en F-9 skola och planering av infart till bussdepån från Radiovägen. En stor mängd boende i närområdet (ca 110 yttrande och 468 namnunderskrifter) uttrycker oro över den negativ påverkan på barn som en bussdepå medför, så som ökad trafik osäkerhet och dålig luftmiljö. Många tycker även att boendemiljön försämras med ökat trafikbuller och vibrationer.

Andra vanliga invändningar är den negativ påverkan som in- och utfart till bussdepån har på pendelcykelleden Säröleden, tydligare beskrivning av ny dragning av cykelleden efterfrågas.

Synpunkter har framförts som rör behovet av att revidera dagvatten- och skyfallsutredning med beskrivning av hur reningskrav säkerställs, samt synpunkter som rör hantering av ljudnivån nattetid.

Länsstyrelsen anser inte att påverkan på riksintresse väg har beskrivits på ett tillfredsställande sätt. Även riskhantering och planens påverkan på MKN vatten behöver förtydligas.

Planhandlingarna har kompletterats med nya samt reviderade utredningar:

- Reviderad dagvatten- och skyfallsutredning
- Kompletterande bullerutredning
- Mobilitet- och parkeringsutredning

Kontorets bedömning är att exploateringen utformats i en omfattning som svarar mot möjligheterna på platsen. Kontoret bedömer att planförslaget stämmer överens med ÖP och med övriga strategiska dokument.

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.
- Statliga och regionala myndigheter
- Sakägare
- Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende
- Övriga

Eftersom många framfört liknande synpunkter görs först några inledande kommentarer. Kommentarer på enskilda yttranden hänvisar ibland till dessa.

Inledande kommentarer

Många anser att utbyggnadsförslaget inte visar tillräcklig hänsyn till omgivningen. Det framförs oro över hur de som bor i närheten kommer att påverkas och över placering av en bussdepå i anslutning till en F-9 skola. Flera anser att planförslaget kommer att innebära betydande olägenhet för dem på grund av buller, luftmiljö och trafiksäkerhet.

Flera uttrycker oro över den negativ påverkan som in- och utfart till bussdepån har på pendelcykelleden Säröleden. Andra tycker att placeringen av depån är olycklig men förstår att bussdepåer behövs för att ha en fungerande kollektivtrafik i staden; däremot anser de flesta att infarten till depån inte bör ligga mot Radiovägen utan mot Västerleden/Söderleden alternativ mot Dag Hammarskjöldsleden.

Parallellt med detaljplanen för bussdepån pågår ett detaljplanarbete för området norr och väster om depån. Kontoret har valt att ta ett helhetsgrepp på hela området och alla ställningstaganden i båda planerna utgår från att de har varandra som förutsättning. Skolområdet som ingår i parallell detaljplan kommer att utformas på ett sådant sätt att påverkan av bussdepån till skolområdet kommer att minimeras.

Påverkan på barn och skola

En Barnkonsekvensanalys har tagits fram innan planen gick ut på samråd. Utredarna hade några träffar med barnen och kom fram till att den främsta oron handlade om att de inte hade blivit tillräckligt informerad över hur deras miljö kommer att förändras, samt mängden buller och avgaser en bussdepå skulle kunna betyda. Utformning av skolområdet kommer att hanteras i arbetet för *Detaljplan NV om Järnbrottsmotet del 2*.

Bussarna körs in i depån oftast sent på kvällen (de flesta efter kl.19:00) och de körs ut tidigt på morgonen (de flesta innan kl.07:00). Arbetstider på bussdepån sammantaget med att verksamheten drivs med elbussar innebär att bussverksamheten inte kommer att påverka skolan särskilt i avseende buller- och luftmiljön.

Skolbyggnader som i dag ligger i området direkt norr om bussdepån är uppförda med tillfälligt bygglov. Innan bygglovet löper ut kommer den östra skolbyggnaden att behöva flyttas till dess att gatan ska bebyggas. Kommunen och fastighetsägaren till Järnbrott 168:1 är överens om att flytten av skolbyggnaden ska ske och kommer träffa en överenskommelse kring detta. Skolområdet kommer att ses över i sin helhet i *Detaljplan NV om Järnbrottsmotet del 2*.

Infart/utfart

Flera olika alternativ för in- och utfart har utretts för bussdepån med syftet att minska trafikeringen av Radiovägen och den befintliga korsningen mellan Dag Hammarskjöldsleden och Axel Adlers gata. Olika utformningar av anslutningar mellan bussdepån och Dag Hammarskjöldsleden har studerats med hjälp av trafikförslag och trafiksimuleringar. Alternativet med en infart/utfart från depån direkt mot Västerleden ansågs inte kunna utformas med god trafiksäkerhet då påfartsramperna skulle bli för korta. Det alternativ har därför blivit uteslutet.

Tillfart till bussdepån planeras ske från Radiovägen, en sådan infart innebär att bussar som kommer från olika riktningar i staden kan ta en genare väg till bussdepån jämfört med en infart från Järnbrottsmotet, därutav minskas bussarnas körväg till depån, vilket är positivt för utvecklingen av kollektivtrafik och ur ett miljöperspektiv. Utfarten från bussdepån planeras ske direkt mot Järnbrottsmotet, med den anslutning får bussarna kortare körväg och kommer snabbare ut i linjetrafik.

Cykelleden och trafiksäkerhet

Skolvägen ifrån buss och med lämning ifrån bil upplevs fungera relativt bra i dagsläget. Det är viktigt att skolvägarna upplevs trygga även fortsättningsvis. Korsningen mellan gång- och cykelvägen med ny tillfart för bussarna är utformad utifrån hänsyn till trafiksäkerhet för att särskilt barn och unga ska kunna ta sig förbi korsningen vid bussdepåns in- och utfart säkert.

Pendelcykelstråket påverkas med nya korsningspunkter, målsättningen är att kunna bevara den del av stråket som gör att cyklister inte behöver passera cirkulationen vid Radiovägen. Där cykeltrafik och busstrafik korsas på bussgatan kommer en ramp att finnas som hastighetsdämpande åtgärd för bil- och busstrafik för att förhindra olyckor. Eftersom bussarna kommer att gå tomma är bedömningen att det går att ge gång- och cykeltrafik företräde.

Buller, luft och vibration

Västtrafik har planerat att driva verksamheten i bussdepån med 100% elbussar, detta innebär att trafikbullret inte kommer att öka för närområdet på grund av bussarna. Detaljplanen säkerställer att bulleråtgärder ska byggas vid depån för att ljudstörningar inte ska

förekomma på omgivande bebyggelse. Västtrafik har även garanterat att de kommer att ställa krav på trafikoperatörerna att de använder backvarnare som uppfyller krav på god boendemiljö i närområdet.

Enligt framtagen luftutredning för detaljplanen, så är utsläppen av kvävedioxid i området måttliga. Att verksamheten planeras att drivas med 100% elbussar innebär att utsläppet av avgaser inte kommer att öka i området på grund av bussarna.

Staden planerar att utreda vidare Radiovägens gestaltning och funktion som stadsgata, ett helhetsgrepp på gatan ska tas och eventuella åtgärder mot vibrationer på gatan bör utföras i detta skede. Utformningen av tillkommande byggnader och gator bör ta hänsyn till vibrationer på platsen. I övrigt har området det lägsta parkeringsantalet enligt *Riktlinjer för mobilitet- och parkering i Göteborgs Stad*, ett lågt parkeringstal innebär att området inte kommer att bidra till en nämnvärd ökning av biltrafik och vibrationer.

Översiktsplanen och övriga strategiska dokument

Planavdelningen har fått uppdrag från Byggnadsnämnden att pröva om markanvändning för bussdepå är lämplig på platsen, lokaliseringen utreds inte inom planarbetet.

Projektet är en viktig pusselbit för att uppfylla stadens mål att fördubbla antalet resor med kollektivtrafik från 2006 till 2025, och med ett kollektivtrafikhärläge för att minska sträckan som bussarna behöver åka till depån för att minimera kostnader och miljöpåverkan.

Planområdet är utpekade i Strategin för utbyggnadsplanering som ett prioriterat utbyggnadsområde i anslutning till Frölunda Torg som kraftsamlingsområde. Frölunda Torg är utpekade i ÖP som en av stadens fem strategiska knutpunkter. Inom de angivna inriktningarna i Översiktsplanen för området är att komplettera och blanda, samt att kraftsamla kring knutpunkter.

Kontoret bedömer att planen följer Översiktsplanen och Strategin för utbyggnadsplanering. En verksamhet som stödjer kollektivtrafiken tar tillvara läget nära ett kraftsamlingsområde. Denna plan, tillsammans med den parallella *Detaljplan NV om Järnbrottsmotet del 2* ser över helheten, blandar och förtätar området.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden tillstyrker planen med beaktande av de synpunkter som redovisas under förvaltningens överväganden.

Överväganden

Förvaltningen anser att behovet av en bussdepå är stort eftersom depåerna i Majorna och Kville kommer att avvecklas.

Göteborgs Stad, Västtrafik och Västra Götalandsregionen har 2017/2018 undertecknat en avsiktsförklaring för att verka för elektrifiering av busstrafiken, en förutsättning är bussdepåer i rättgeografiska lägen och anpassade för fordon med eldrift. Göteborg Stad har undertecknat en ytterligare avsiktsförklaring i januari 2019 som försäkrar att staden ska verka för att planarbetet för bussdepå i Järnbrott ges sådan prioritet att en ny bussdepå ska kunna vara färdigställd till 2023.

Det är av stor vikt att tidplanen för del 2 hålls då Kungsleden inte är villiga att överlåta den mark som ska ingå i bussdepån förrän det finns ett beslut om samråd för del 2 där Kungsleden erhåller nya byggrätter. Det är därför angeläget att planarbetet för både del 1 och 2 fortskrider enligt tidplan.

Med hänsyn till befintliga bostäder, verksamheter och skolan är det viktigt att utreda en direkt koppling för busstrafik till Dag Hammarskjöldsleden och/eller Västerleden och i möjligaste mån undvika att gå via angränsande lokalgator.

Exploateringen förväntas ge ett litet positivt nettoresultat. Då det finns osäkerheter i kalkylen kan detta förändras. För att minska osäkerheter i projektkalkylen är det viktigt att genomförandestudien (GFS) är genomförd innan granskning. Detaljplanens genomförandekonomi och tidplan ska preciseras inför detaljplanens granskningsskede.

Kommentar:

Genomförandestudien är gjord inför granskning. Övriga synpunkter noteras.

2. Miljö- och klimatnämnden

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

Ljudmiljö: Bullerutredningen redovisar att de beräknade ljudnivåerna från bussdepån överskrider Naturvårdsverkets riktvärde för maximal ljudnivå nattetid. Miljöförvaltningen önskar ett förtydligande kring hur detaljplanen avser att hantera överskridandet av den maximala ljudnivån vid de befintliga bostäderna.

Dagvatten: Miljöförvaltningen anser att det behöver utredas vad som skulle krävas för att minska utläckaget av fosfor från planområdet och att man behöver undersöka om det finns mer effektiva reningsalternativ än makadammagasin.

Naturmiljö: Miljöförvaltningen bedömer att planhandlingarna behöver kompletteras med ytterligare information om hur de naturvärden som försvinner i och med exploateringen ska ersättas och kompenseras. De förslag till kompensation som tagits fram behöver redovisas och i den mån det är möjligt säkras i planen.

Mobilitet, gång- och cykelstråk: Miljöförvaltningen anser att planhandlingarna till granskningsskedet behöver kompletteras med tydlig information om hur lösningen för ny dragning av gång- och pendelcykelstråket ska utformas.

Miljömål: Miljöförvaltningen saknar en beskrivning av planens påverkan på miljömålen. Planbeskrivningen behöver kompletteras med det till granskningen.

Kommentar:

Plankartan säkerställer att bullerskydd ska finnas vid depån för att riktvärde för maximal ljudnivå dag-, kväll- och nattetid ska klaras för omgivande bebyggelse. En utredning för alternativa åtgärdsförslag på dagvatten- och skyfallshantering för planområdet har tagits fram, utredningen föreslår alternativa reningsåtgärder. Detaljplanen säkerställer att kompensationsåtgärder för biotopskyddade objekt återskapas inom planområdet. En genomförandestudie har tagits fram, den visar ny utformning av gång och pendelcykelstråket. Planbeskrivningen kompletteras med information om detta och om övriga synpunkter.

3. Park- och naturnämnden

Park- och naturnämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till byggnadsnämnden.

Park- och naturförvaltningen har inga ytor inom området idag och inga tillkommande ytor för förvaltningen föreslås i detaljplanen. Park- och naturförvaltningen har inga förslag på förändringar av planförslaget.

Kommentar:

Noteras

4. Stadsdelsnämnden Askim-Frölunda-Högsbo

Stadsdelsnämnden Askim-Frölunda-Högsbo tillstyrker planen.

Förvaltningen bedömer att förslaget med en bussdepå strax intill skolan är en mycket stor förändring som kommer att påverka barnens miljö. En bussdepå med cirka 135 bus-sar ställer höga krav på detaljutformningen för att undvika störningar och säkerställa trafiksäkerhet. Dessutom ligger pendelcykelbana, Säröbanan, i öster. Förvaltningen anser att tillfart till bussdepån från Radiovägen inte är lämplig, eftersom den är redan hård belastad och det medför olägenheter för befintliga bostäder. En direkt in- och utfart till Västerleden föredras.

Förvaltningen anser att det är positivt att fastighetskontoret har arbetat med ersättningsalternativ till odlingslotterna, eftersom juridiskt har kommunen ingen ersättningsskyldighet när kontrakten är uppsagd. Att hyra en odlingslott på 1-årsarrende ger inget besittningsskydd till den enskilde.

Kommentar:

Trafiksäkerhet på gator till och från bussdepån hanteras i genomförandestudien. Detaljplanen möjliggör att bussdepån utformas på ett sådant sätt att påverkan på omgivningen minimeras. Planbeskrivningen kompletteras med information om detta. För övriga synpunkter se yttrande nr. 14 från Trafikverket, se även inledande kommentarer.

5. Göteborg Energi AB

Göteborg Energi Nät AB har befintliga ledningar inom planområdet samt befintlig servisledning till radiomasten. Det behöver också byggas ett nytt omfattande ledningsnät samt flera transformatorstationer inom området eller strax utanför området för detaljplanen. Området ska innehålla flera u-områden för ledningar som inte används uteslutande av bussdepån och E-områden för de nya transformatorstationer som behöver byggas. Exploatören skall kunna upplåta utrymme för en transformatorstation inom dennes fastighet. Transformatorstationerna ska vara permanent lättåtkomligt för en stor lastbil med kran och som är fritt från vatten- och avloppsledningar. Stationslägen ska placeras så att marknivån ligger på minst +2,8 m enligt RH2000 höjdsystem. För vissa viktiga läge kan krävas 3,8 m.

Göteborg Energi Fjärrvärme har driftsatta fjärrvärmeledningar i närområdet, en exakt anslutningspunkt ska ses över när en fjärrvärmeförfrågan har kommit in. Texten i planbeskrivningen bör justeras så att det inte står från ”närmsta befintlig ledning” då detta kan vara felaktigt. Göteborg Energi Gasnät AB har inga gasledningar i detta område. Om man vill ha gas fram till bussdepån finns närmaste gasledning i Högsbo industriområde, FO Petterssons gata.

Kommentar:

Lokalisering av ledningarna har hanterats inom ramen för Genomförandestudien. Planbeskrivningen justeras.

6. Göteborg Energi GothNet AB

Vi är intresserade av att se vilka möjligheter era framtida planer har för utbyggnad och anslutningar av fiber från GothNet när de aktualiseras i form av detaljplaner, då har vi även möjlighet att bedöma vilka eventuella konflikter med befintlig infrastruktur som uppstår.

Kommentar:

Ledningsprojektering utredning pågår inom ramen för Genomförandestudien.

7. Göteborgs Stads Parkering AB

Göteborgs Stads Parkering har inga synpunkter på förslaget.

Kommentar:

Noteras

8. Kretslopp och vatten

Övergripande bedömning

Kretslopp och vatten ser följande behov av ändringar i planhandlingarna:

I plankartan ska följande text stå med. ”För att anslutning med självfall ska tillåtas, ska lägsta golvnivå vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem”.

I planbeskrivningen måste framgå att anledningen till att flödet till Stora Ån inte skall öka är att denna är ett markavvattningsföretag och flödet får inte öka som resultat av planen utan anmälan.

Den framtagna Dagvatten- och skyfallsutredning för detaljplanen som hänvisas till är inte fullständig och ska kompletteras. Kostnad för anläggning av Dagvatten- och skyfallsåtgärder på allmän platsmark har inte beräknats i yttrandets kostnadsbedömning.

Avfall

Kretslopp och vatten ser inget behov av ändringar i planhandlingarna ur avfallsynpunkt.

VA

Planområdet är försörjt med allmänt VA-ledningsnät, anslutning för dricksvatten och spillvatten kan ske västerut respektive österut. Allmänt VA-ledningsutbyggnad för dagvatten bedöms till ca 400m inom planområdet och ca 350m utanför planområdet. Möjlighet för anslutning via självfall för dagvatten saknas. Ledningsutbyggnad kommer att korsa Västerleden, söder om planområdet. Trafikverket ska kontaktas för att säkerställa ledningsutbyggnadens genomförbarhet.

Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp B:3 (40l/s), detta uppfyller planens krav på 10l/s. Önskar exploitören eller räddningstjänsten utökad behov ska kapaciteten bedömas av Kretslopp och vatten. Önskar exploitören sprinkler ska en anmälan göras till Kretslopp och vatten.

Dagvatten- och skyfallsutredning är inte färdigställd. Planområdet ligger inom avrinningsområdet för Stora ån och denna är ett markavvattningsföretag, vilket innebär att inget ökat flöde får förekomma utan anmälan. Rening och fördröjning av dagvatten

inom planen skall utföras enligt Göteborg stads *Reningskrav för dagvatten*. Materialval för utvändiga ytor ska väljas med omsorg om miljön. Färdigställd Dagvatten- och skyfallstudering ska i detalj beskriva de utmaningar som finns för planområdet och vilka åtgärder som behöver utföras för att hantera dessa.

Det är viktigt att framkomlighet och byggnadsfunktion inte påverkas av stående vatten utan att fria vattenvägar skapas vid ett skyfall så att vatten leds bort och fördröjs på lämpligt plats. Höjdsättningen på byggnader ska utarbetas så att maximalt 20cm vatten blir stående på vägar och stråk fram till byggnadsentréer vid ett 100-års regn. Det är viktigt att funktionen av översämningsytan säkerställs genom att höjdsättning av mark och läggningsdjup studeras vid ett fortsatt detaljplanarbete.

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på minst 4m mellan trädets rothals och ytterkant ledning ska hållas. Avsteg från grundregel kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från Kretslopp och vatten.

Planområdet ligger i närheten av en berganläggning. Arbeten som riskerar att påverka berganläggningen ska utföras så att skador ej uppkommer på berganläggning eller dess installationer. Förbesiktning ska utföras. Kretslopp och vatten ska kontaktas tidigt i planeringskedet, minst 6 månader innan arbetet ska utföras.

Kommentar:

Flödet till markavvattningsföretaget Stora Ån noteras i planbeskrivning. Dagvattenutredningen har uppdaterats efter samrådet, samt en ny utredning för alternativa åtgärdsförslag på dagvatten- och skyfallshantering för planområdet har tagits fram. Plankartan anger en upplysning med texten gällande självfall. Övriga synpunkter noteras.

9. Trafiknämnden

Trafikkontoret har medverkat i detaljplanarbete och ställer sig positiva till utbyggnad av rubricerat ärende, med synpunkter nedan.

I området norr om bussdepån ligger idag två skolbyggnader med tillfälligt bygglov. Trafikkontoret anser att två alternativ behöver studeras, att flytta skolbyggnaderna eller se över hur en infart löses utan att flytta skolbyggnaderna.

Detaljplanen medför nybyggnad av en infartsgata till bussdepån genom att förlänga Antenngatan, pendelcykelstråket Säröbanan placeras väster om gatan och korsningspunkter behöver minimeras. Antenngatans förlängning planeras även som genomfartstrafik för detaljplan 2, den planläggs som allmän plats GATA. Planeringsförutsättningarna är att pendelcykelstråk har höga framkomlighetskrav och utformningen ska innebära få och säkra korsningspunkter med fordonstrafik. Skola och förskola i detaljplan 2 innebär extra fokus på säkerhet för oskyddade trafikanter.

En bussdepå i detta läge betyder ökad tillgänglighet med kollektivtrafik i Västra Göteborg. Planen förutsätter en förbindelse från Radiovägen samt en påfart till Järnbrottsmotet. Utformningen av trafiklösningarna kommer att studeras vidare inför granskning. Västtrafik har gjort en bedömning att parkerings behovet för depån är 150 bilparkeringsplatser och 40 cykelplatser. Utredningen utgör en del av underlaget för planarbetet.

Kommentar:

Placering av skolbyggnaderna med tidsbegränsat bygglov har hanterats till granskningen. Planbeskrivningen kompletteras med information om detta.

10. Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänstens insatstid i planområdet understiger normalt 10 minuter. Befintligt vägnät bedöms ge möjlighet för räddningstjänstens fordon att kunna ställas upp på så vis att avståndet mellan fordon och byggnaders angreppspunkter inte överskrider 50 meter. Området är befintligt utformat med tillgång till brandposter vid Järnbrotts prästväg. Räddningstjänsten bedömer även att området eventuellt behöver kompletteras med brandposter. Delar av planområdet ligger <50 meter från transportled farligt gods. Riskanalys finns bilagd planbeskrivningen men är inte omnämnd i densamma. Det bör förtydligas i planbeskrivning och plankarta att avstånd till transportled farligt gods ska upprätthållas på grund av individ- och samhällsrisk.

Kommentar:

Möjlighet till anläggning av vidare brandposter möjliggörs genom utbyggnad av dricksvattennätet, behovet av komplettering med brandposter utreds vidare i genomförandeskedet. Planbeskrivning och plankarta kompletteras med information om riskavstånd.

11. Kulturförvaltningen

Kulturförvaltningen anser att i och med att planen har delats upp så berör detta samråd inte de kulturhistoriska värden som finns inom det tidigare, större, planområdet. Ur arkeologisk- och kulturmiljön synpunkt anser därför kulturförvaltningen att det inte finns något att erinra mot planerad exploatering.

Kommentar:

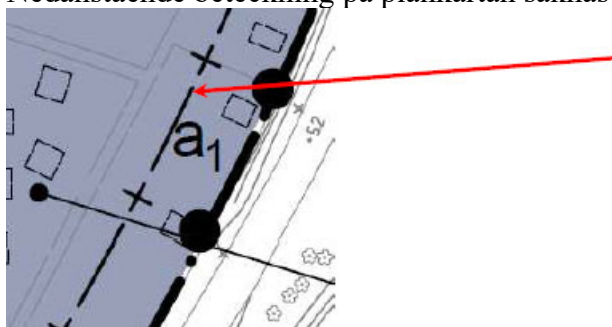
Noteras

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

12. Lantmäterimyndigheten

Rubriken på kartan som visar fastighetsindelning bör vara PLANKARTA 2, fastighetsindelning.

Nedanstående beteckning på plankartan saknas i teckenförklaringen.



Lantmäterimyndigheten har i övrigt inga synpunkter på förslaget.

Kommentar:

Bestämmelse för fastighetsindelning har lagts in i plankartan 1. Synpunkter om beteckning i teckenförklaring noteras i plankartan.

13. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ser positivt på Göteborg stads ambition säkra kollektivtrafikförsörjningen i en växande målpunkt för staden. Länsstyrelsen bedömer placeringen vara strategisk inför stadens planerade expansion i Västra Frölunda och längs med Dag Hammarskjöldsleden.

Göteborg stad har dock valt att separera det tilltänkta detaljplaneområdet i flera delområden från att tidigare tagit ett helhetsgrepp. Länsstyrelsen anser att det finns frågor som behöver få klarhet i det vidare planarbetet när bussdepån blir steg 1 av utpekade delområdena. Exempelvis behöver industrimarken ta hänsyn till redan befintliga verksamheter såsom den tillfälliga skolverksamhet som bedrivs norr om planområdet samt ta höjd för den planerade bostadsbebyggelsen som ska tillkomma. Utfartsvägarna som redovisas från planområdet i illustrationsritningen kommer dessutom inte kunna komma till stånd innan del 2 i nuvarande utformning. Planen har delats upp i etapper och behöver således behandlas därefter. Länsstyrelsen är dock positiv till bifogade utredningars helhetsperspektiv.

Göteborg stad behöver se över den tilltänkta lösningen för anslutningen till Järnbrottsmotet och cirkulationsplatsen vid Radiovägen. Länsstyrelsen vill se en tydligare beskrivning av anslutningen för att säkerställa att riksintresse väg inte berörs genom ytanspråk. Trafikverket bedömer dessutom att planförslaget kan leda till negativa effekter vad gäller flöde och trafiksäkerhet. För att inte påverka de anslutande riksintressanta vägarna Söder/Västerleden (E6.20), Järnbrottsmotet och väg 158 negativt behövs en fortsatt dialog med Trafikverket. Anslutningen är en väsentlig genomförandefråga för planen och Länsstyrelsen anser i likhet med Trafikverket att en fungerande lösning behöver redovisas.

Planförslaget behöver kompletteras med frågor gällande riksintresse för kommunikationer, riskhantering och förtydligande om planens påverkan på MKN vatten för att inte riskera prövas av Länsstyrelsen.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

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

Motiv för bedömningen

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

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

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

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Mellankommunal samordning blir olämplig
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap)

Länsstyrelsen anser dock att:

- Riksintresse riskerar att skadas påtagligt

- Bebyggelse kan bli olämplig för människors hälsa och säkerhet utifrån risken för olyckor
- Miljökvalitetsnormer riskerar att inte följas

Riksintresse kommunikationer - väg

Länsstyrelsen anser att nuvarande planunderlag inte är tillräckligt tydligt om huruvida riksintresse väg berörs genom ytanspråk eller inte. Göteborg stad behöver förtydliga och säkerställa att riksintresset inte berörs negativt. Konsekvenser gällande förslag till påfart för Järnbrottsmotet och cirkulationsplats Radiovägen är svåra att överblicka. Trafikverket bedömer dessutom att det kan hindra utvecklingen av trafikplatsen vid Järnbrottsmotet. En vidare dialog om alternativa anslutningspunkter bör diskuteras med Trafikverket. Trafikverkets yttrade TRV 2019/5214 bifogas i sin helhet.

Människors Hälsa och Säkerhet - Farligt gods/Tankning av bussar

En riskanalys avseende farligt gods är genomförd och återfinns som bilaga till planhandlingar. I planbeskrivningen konstateras att Västerleden är en farligt godsled, men ytterligare beskrivning om vad det innebär eller vilka avvägningar som gjorts med avseende på riskbilden framgår inte av planbeskrivningen.

I riskanalysen föreslås exempelvis att befintlig vall bibehålls och att ett skyddsområde om 30 meter införs, från slutningens slutpunkt, där vall inte finns. Det framgår inte vad kommunen har för tankar om vallen men eftersom det finns ett väl tilltaget område med prickmark bedömer Länsstyrelsen att tillräckligt skydd längs med vägen säkerställts.

Riskanalysen anser även att tankningsstationer inte ska placeras inom ett avstånd om 30 meter från bostäder/skola i norr, vilket riskanalysen anser ska säkerställas. Enligt analysen är 30 meter ett konservativt antagande med avseende på pölbrand. Beskrivningen av riskbilden kopplat till tankningen och bussdepån är något bristfällig. Ett 30 meters avstånd kan säkert, i många fall, vara tillräckligt men det förutsätter att det går att säkerställa att vätska inte kan rinna in mot ett område och då antändas närmre de verksamheter som är tänkt att skyddas. Med hänsyn till att det planeras för bostäder samt verkar bedrivs en barn/skolverksamhet direkt norr om planområdet (även om temporär) anser Länsstyrelsen att det inte är rimligt att ligga på ”gränsen” till vad som kan vara acceptabelt. I Boverkets allmänna råd Bättre plats för arbete är riktvärdet för skyddsavstånd till bostäder tex 100 m, där 50 meter motiveras av hänsyn till risken/riskkällan.

Länsstyrelsen anser att ett längre skyddsavstånd till tankningsställe kan vara motiverat med tanke på den etablering som planeras och som finns idag. Kommunen måste beskriva vilken verksamhet som finns idag, norr om området, och hur hänsyn tas till den med tanke på risker kopplat till tankningsstationer. Länsstyrelsen anser att det saknas reglering på plankartan som styr var tankningsstationer får finnas för att säkerställa det avstånd som förutsätts.

MKN -Vatten

Planområdet berör grundvattenförekomsten Frölunda (SE 639784-126990) som har god kemisk och kvantitativ status. Påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten finns redovisade i skyfalls- och dagvattenutredningen och motsvarande bör även framgå av planbeskrivningen. I planhandlingarna saknas beskrivning och bedömning av planförslagets inverkan på grundvattenförekomsten vilket behöver utredas och redovisas inför planens granskningsskede.

Råd enligt PBL och MB

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

Buller

Bullerutredningen visar att beräknade ljudnivåer från bussdepån innehåller Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller vid befintliga bostäder vad gäller ekvivalenta ljudnivåer.

Dock överskrider riktvärdet för maximala ljudnivåer nattetid med 3 dBA. Överskridandet beror i första hand på backsignaler från bussarna. Det finns idag alternativa brusbaseerade backsignaler på marknaden som anses mindre störande och som ger lägre ljudnivåer. Eventuellt kan backsignaler nattetid inne på bussdepån ersättas av blyxtljus.

Länsstyrelsen förutsätter att verksamhetsutövaren över bussdepån tillser så att man inte använder de höga backsignalen nattetid och att tillsynsmyndigheten (miljöförvaltningen i Göteborgs stad) kommer att följa upp detta vid behov.

Skyfall / Dagvatten

En skyfalls och dagvattenutredning har utförts inför plansamrådet. Länsstyrelsen anser det bra att kommunen tagit samlat grepp om planerade delområdena A, B C och D. Dagvatten kommer att ledas till recipienten Stora ån som är en vattenförekomst som i nuläget inte uppnår god status enligt miljö kvalitetsnormerna för vatten. Enligt Göteborgs Stads är Stora Ån en mycket känslig recipient. Föreslagna dagvattenlösningar är oljeavskiljare och makadammagasin. Det föreslås även att backventil sätts på varje utlopp till dagvattennätet. Höjdsättning av området kommer även krävas för att styra vattnet och få den effekt som önskas.

Av skyfalls- och dagvattenutredningen framgår att den planerade bussdepån kategoriseras som parkeringsyta. Länsstyrelsen anser dock att ytan bör hanteras som industrimark vilket ställer krav på omfattande rening av dagvatten när det som i detta fall leds till en mycket känslig recipient. Det bör förtydligas om en mer omfattande rening med t ex våtmark, våt damm eller likande dagvattenrening är motiverad jämfört med föreslagna lösningar sett till att området planläggs som industrimark.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskydd

I planbeskrivningen är det inte tydligt om det rör sig om två eller tre biotopskyddade objekt som kommer påverkas. Detta behöver kommunen reda ut. BS 04 och BS 05 kommer bli påverkade men det är oklart om BS 01 påverkas eller inte.

Kommunen behöver i god tid innan planen skickas över till Länsstyrelsen för granskning ansöka om biotopskyddsdispens för de planerade åtgärderna. Av dispensansökan behöver det framgå varför den planerade åtgärden kan anses vara ett särskilt skäl att lämna dispens från biotopskyddet. Det behöver också framgå varför åtgärden inte kan utföras på annan plats eller anpassas så att de biotopskyddade objekten bevaras på nuvarande plats.

Behovsbedömning

Kommunen har inte tagit ställning till om huruvida planen bedöms innebära betydande miljöpåverkan. Ställningstagande avses tas efter samrådet. Länsstyrelsen anser att kom-

munen tidigt bör ta ställning i frågan för att kunna säkerställa planens påverkan på omgivningen. Länsstyrelsen bedömer att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Planens påverkan på MKN vatten och dess recipient utifrån kommunens val att hantera ytan som parkering istället för industri i dagvattenutredningen samt påverkan på befintliga biotoper behöver utredas/förtydligas i det vidare planarbetet.

Kommentar:

Både angöring till cirkulationsplatsen vid Radiovägen och anslutning till Järnbrottsmotet studeras i genomförandestudien. Detta noteras i planbeskrivning och genomförandestudien utgör en bilaga till planhandlingarna. En dialog mellan staden och Trafikverket pågår gällande anslutning för busstrafik till Järnbrottsmotet.

Planbeskrivningen ska förtydliga att planen inte har något negativ påverka på MKN vatten. Plankartan säkerställer att grundvattenmagasinet ska beaktas vid alla tillkommande markrelaterade konstruktioner. Plankartan säkerställer minsta storleken för dagvattenmagasinen, med tillräcklig storlek för fördröjning och rening.

Västfastigheter har tagit fram en utredning för alternativa åtgärdsförslag på dagvatten- och skyfallshantering i området avsedd för bussdepån. Staden vidhåller bedömning att reningen enligt medelbelastad yta är det som krävs. Bedömningen baseras på att på depån blir det ca 1500 fordonsrörelser omräknat till bilekvivalenter per dag ~ 1500 ÅDT. Gränsen för att en yta ska klassas som en medelbelastad yta är en väg under 8000 ÅDT, samt att tvätt och service av bussar utförs i servicehallen som har oljeavskiljare. Utöver det kommer bussdepån att trafikeras av elbussar. Utredningen redovisar alternativa reningssåtgärder.

Risikanalys noteras i planbeskrivning och riskhantering beskrivs mer utförligt i granskningshandlingen. Prickmarken i plankartan utgör riskavståndet från Västerleden (50 meter). Plankartan säkerställer även ett riskavstånd på 50 meter från närmaste bostad och skola till egenskapsgräns inom planområdet där tankningsanläggning får placeras.

Plankartan säkerställer att ett bullerskydd ska uppföras vid bussdepån för att riktvärde för maximal ljudnivå för industribuller (dag-, kväll- och nattetid) ska klaras för omgivande bebyggelse. Västtrafik har även garanterat att de kommer att ställa krav på trafikoperatörerna att de använder backvarnare som uppfyller krav på god boendemiljö i närområdet.

En fungerande verksamhet är svårt att lösa med biotopskyddade objekt i ett centralt läge. Planförslaget säkerställer att kompensationsåtgärder återskapas inom planområdet.

En Behovsbedömning har tagits fram till granskningskedet. Kommunen anser inte att planen medför någon betydande miljöpåverkan. Kommunen har träffat Länsstyrelsen på en LARK möte den 2019-10-18 där Länsstyrelsen delade kommunens bedömning om att planen inte innebär någon betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning inte behöver tas fram.

14. Trafikverket

Anslutning till statlig väg

I planförslaget ingår en påfart till Järnbrottsmotet. Generellt är Trafikverket mycket restriktiva för nya anslutningspunkter till vägar av riksintresse. Järnbrottsmotet är en komplex trafikplats som sammanlänkar två högt prioriterade vägar till det kommunala vägnätet och både vägarna och trafikplatsen kan under dygnets högtrafikperioder vara kraftigt belastade. En ny anslutningspunkt i form av påfart till trafikplatsen innebär ett nytt vävningmoment vilket kan medföra trafiksäkerhetsproblem och hindra tillgängligheten för den genomgående trafiken. Trafikverket ser konsekvenserna av föreslagen anslutning som för oöverblickbara och kan på sikt hindra utveckling av trafikplatsen. Vidare kan en ny anslutning i en befintlig trafikplats påverka flödet och innebära trafiksäkerhetsproblem av anledningen att trafikanter inte förväntar sig en vävningssituation i ett sådant läge. Av denna anledning ser inte Trafikverket att det är aktuellt att anlägga en ny påfart till Järnbrottsmotet på den aktuella platsen. Kommunen behöver därför hitta en annan lösning för trafiken till det statliga vägnätet.

Om påfarten i föreslaget läge är en förutsättning för detaljplanens genomförande anser Trafikverket inte att detaljplanen kan antas. Trafikverket är öppna för att föra vidare samtal med kommunen om trafiklösningen.

Dagvatten

Dagvatten från området leds i dagsläget till Trafikverkets dike vid Västerleden. Dagvatten- och skyfallsutredningen som tillhör planhandlingarna anger att det går att antingen samförlägga diket tillhörande planen med Trafikverkets dike eller lägga ett separat dike bredvid Trafikverkets dike. Trafikverket tar i allmänhet inte emot vatten från andra verksamheter till sina diken då dessa inte är dimensionerade för det. Då Trafikverket inte har kunnat utläsa kommunens inriktning för dagvattenhanteringen anser Trafikverket att detta är något som bör förtydligas i fortsatt planarbete.

Kommentar:

Både angöring till cirkulationsplatsen vid Radiovägen och anslutning till Järnbrottsmotet studeras i genomförandestudien. Detta noteras i planbeskrivningen och genomförandestudien utgör en bilaga till planhandlingarna. En tidig projektering som visar på en fungerande signalreglering kommer att tas fram efter planens granskning. Dialog mellan staden och Trafikverket pågår för att komma fram till en fungerande lösning. Planbeskrivning kompletteras och förtydligas med information om dagvatten- och skyfallshantering.

15. Vattenfall Eldistribution

Vattenfall har inga elanläggningar inom och i närheten av planområdet och har därför inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

16. Västtrafik AB

Västtrafik har brist på bussuppställningsplatser i sydvästra Göteborg i dagsläget, därför är detaljplaneförslaget mycket angeläget. Depåns placering med närhet till trafiknavet Frölunda Torg och även Marklandsgatan och Mölndal, minskar miljöbelastning och ger möjlighet till effektivare busstrafik. Den tänkta utfarten direkt till Söder-/Västerleden begränsar den lokala bullerpåverkan.

Depån är beroende av en permanent in- och utfartslösning, att göra en temporär lösning innebär kostsamt och tekniskt komplicerat flyttning av installationer. Infart från öster innebär en enklare in- och utfart med färre svängningsrörelser.

Infart från norr stämmer med TK:s planer för en säkrare korsning med Antennгатans förlängning till påfarten Järnbrottsmotet. Infart från norr ligger utanför planområdet och innebär en flytt av skolans lokaler. Detaljplanen bör medge möjligheter till in- och utfart från både norr och öster. En påfart till Järnbrottsmotet från depån ut till trafikområdena skulle medföra mycket positivt för busstrafiken och omgivningen. Om påfart till Järnbrottsmotet inte är möjligt, är det mycket angeläget att hitta alternativa lösningar för att inte äventyra planens genomförande.

Dagvatten- och skyfallsutredning

Utredningen redovisar ett förslag med ett öppet dike i östra delen av depåområdet. Detta är ett förslag som omöjliggör stora delar av verksamheten på depån. Planhandlingarna pekar dock på att dagvatten- och skyfallshantering är under fortsatt utredning. Västtrafik vill trycka särskilt på detta, det är ett stort och tvingande behov av fortsatt utredning för att hitta en fungerande lösning och som inte reducerar det tillgängliga utrymmet för depåverksamheten.

Luftmiljö och buller

Busstrafik är ett resurssnålt trafikslag i stadstrafik och utvecklingen går fort med elektrifiering vilket innebär att både buller och luftemissioner för varje år minskar från busstrafiken. Planbeskrivningen, sid 37:

”För att dämpa spridningen av buller till omgivningen planeras ett bullerplank utmed verksamhetens gräns i väster och norr. Detta har antagits vara 5 m högt.”

Bullerskärmar/murar bör inte kvantifieras här, utan vara anpassade efter behov enligt en mer detaljerad bullerutredning i senare skede, baserad på aktuella fordon, depåns utformning och dimensionering.

Vi vill poängtera att alternativet, att det inte byggs en bussdepå på den aktuella platsen, minskar möjligheten till att utöka kollektivtrafikresandet så som Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad har som mål. Miljöpåverkan från transporter riskerar öka och kostnaderna för att bedriva kollektivtrafik kommer att öka.

Kommentar:

Trafikförslaget är förändrat, skolbyggnad med tidsbegränsat bygglov ska flyttas och infart utformas från norr. Dagvattenutredning har uppdaterats och en ny utredning för alternativa åtgärdsförslag på dagvatten- och skyfallshantering har tagits fram. Den nya utredningen redovisar en alternativ lösning som möjliggör en helt fungerande verksamhet på depån.

Bullerplankshöjd har varit en förutsättning för att kunna ta fram en bullerutredning. En ny bullerutredning har tagits fram som konstaterar att ett bullerplank på minst 2 m i höjd utmed bussdepåns norra och västra gränser minskar bullernivåer för kringliggande bebyggelse. Utredningen kan även konstatera att ett bullerplank i verksamhetensgräns mot Västerleden minskar bullernivåer inom bussdepån

Sakägare

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

17. Fastighetsägare, Järnbrott 758:414

Äger en fastighet inom planområdet och anser att planområdet är en plats i mellanstaden som skulle kunna utvecklas på ett annat sätt med bostäder och ett annat typ av verksamheter. Anser att planlägga för en bussdepå vid detta läge inte stämmer överens med den gällande översiktsplanen. Av tjänsteutlåtandet från förprovningen framgår att länsstyrelsen gör bedömningen att förslaget för bussdepån innebär betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning behöver tas fram och att detta saknas i samrådshandlingarna. Anser även att miljökonsekvensbeskrivning och riskbedömningar bör ta hänsyn till planområdet för del 2 för att undvika framtida målkonflikter. Anser att utformningen av depån och hur den planeras utvecklas framöver är mycket viktig. Fastighetsägaren är tveksam till vad som sägs om bussdepån och allmänt intresse. Anser att placering av depån nära knutpunkter kan ge miljö- och kostnads fördelar för samhället men att de måste ställas mot kostnader och risker som uppstår vid en olämplig lokalisering.

Fastighetsägaren anser att brand är den största risken på bussdepån, särskilt vid tankning och lagring av bränsle, de efterlyser en beskrivning av vilka drivmedel som kommer att användas samt hur och var tankning och lagring ska ske. Anser att planförslaget ska innehålla ytor för hantering av det farliga avfall som de genererar, samt att det bör konsekvensbeskrivas hur de planerade anläggningar kommer att klara höjda vattennivåer och om det finns målkonflikter till naturreservatet som Stora Ån mynnar i. Bedömningar bör ta hänsyn för eventuell utbyggnad inom depån och utbyggnad av planens del 2.

Anser att en bedömning av risker med att samlokalisera en bussdepå och en telemast bör genomföras. Anser att depån innebär buller och ljusstörningar, särskilt på vintertid och nätter, och att konsekvenserna för detta bör belysas. Ställer sig negativ till planläggning av en störande verksamhet som en bussdepå men är positiv till att området utvecklas i linje med översiktsplanens beskrivning av mellanstaden.

Kommentar:

Detaljplanen är uppdaterad med ett avsnitt kring buller och ljusstörningar, samt ett riskavstånd till lagring och tankning av bränsle. Bullerutredning har uppdaterats. Detaljplan reglerar att verksamheten för bussdepån inte får ha störande ljus för kringliggande bebyggelse.

För övriga synpunkter se inledande kommentarer och även yttrande nr.16 från Västtrafik AB.

18. Fastighetsägare, Järnbrott 758:414 och 758:410

Instämmer med yttrande 17 (har skickat samma yttrande).

Kommentar:

Se kommentarer till yttrande 17.

19. Tomträttshavare, Järnbrott 40:12, Radiomastgatan 32

Har kommit in med två separata yttranden. Anser att det finns ett problem med vibrationer och skakningar från Radiovägen och undrar om detta har tagits hänsyn till. Frågar

även om en annan placering av bussterminalen är undersökt, föreslår platsen där Husknuten är. Undrar även om lergrunden har studerats samt hur tyngre trafik på Radiovägen kan påverka boende i närområdet.

Kommentar:

Se inledande kommentarer.

20. Tomträttshavare, Järnbrott 41:4, Sjurörsgatan 6

Har barn på skolan i närheten och är bekymrad över hur buller och avgaser kommer påverka barnen. Frågor:

- Finns det undersökningar som stödjer att de inte kommer att påverkas negativt av detta?
- Hur ofta och hur många bussar kommer att röra sig där under dagtid 07.00 - 17.00?
- Dessutom med frekvensen fem dagar i veckan. Kommer man att mäta buller och luftinnehåll över tid för att säkerställa att dessa ligger på nivåer lämpliga för yngre barn?

Kommentar:

Se inledande kommentarer.

21. Tomträttshavare, Järnbrott 46:4, Rymdvägsgatan 16

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund av barnen som går till skolan samt att Radiovägen är en redan hårt trafikerad väg i dagsläget.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

22. Tomträttshavare, Järnbrott 59:10, Våglängdsgatan 9

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas. Föreslår infart från Söderleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

23. Tomträttshavare 1, Järnbrott 38:6, Sändaregatan 27

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av barnen som går till skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

24. Tomträttshavare 2, Järnbrott 38:6, Sändaregatan 27

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av barnen som går till skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

25. Tomträttshavare Järnbrott 38:3, Sändaregatan 21

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund av buller. Föreslår infart från Söderleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

26. Tomträttshavare 1, Järnbrott 40:24, Radiomastgatan 8

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund buller och vibrationer och att Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

27. Tomträttshavare 2, Järnbrott 40:24, Radiomastgatan 8

Anser att bussdepåns bör flyttas till en bättre plats. Anser även att infarten/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av vibrationer.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

28. Tomträttshavare Järnbrott 56:5, Kortvågsgatan 14

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund av att Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg, barnen som ska till skolan samt vibrationer.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

29. Tomträttshavare Järnbrott 52:4, Mellanvågsgatan 16

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund av att Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg, barnen som ska till skolan samt vibrationer. Föreslår infart från Söderleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

30. Tomträttshavare Järnbrott 57:12, Kortvågsgatan 19

Föreslår infart/utfart till bussdepån från Söderleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

31. Tomträttshavare Järnbrott 44:6, Markvågsgatan 14

Motsätter sig planen att bygga bussdepå i Järnbrott. Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

32. Tomträttshavare Järnbrott 39:3, Sändaregatan 6C

Anser att placeringen av bussdepån är konstig, anser även att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av barnen som går till skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

33. Tomträttshavare Järnbrott 50:7, Brandfiltersgatan 3

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Säröleden på grund av barnen som går till skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

34. Tomträttshavare 1 och 2, Järnbrott 47:7, Markvågsgatan 5

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av att Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg, barnen som ska till skolan samt vibrationer.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

35. Tomträttshavare Järnbrott 49:10, Rymdvågsgatan 9

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av barnen som går till skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

36. Tomträttshavare 1, Järnbrott 111:4, Trerörsgatan 7

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av barnen som går till skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

37. Tomträttshavare 2, Järnbrott 111:4, Trerörsgatan 7

Anser att en alternativ placeringen av bussdepån skulle kunna vara golfbanan på södra sidan om Västerleden. Anser även att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Dag Hammarskjöldsleden och Västerleden på grund av att barnen som går på skolan samt buller och luftföroreningar.

Kommentar:

Se inledande kommentarer.

38. Tomträttshavare Järnbrott 42:11, Våglängdsgatan 2N

Vill inte ha fler bussar i Järnbrott då det redan är mycket trafik i området. Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund buller, luftföroreningar och skolan i närheten.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

39. Tomträttshavare Järnbrott 37:8, Sändaregatan 4a

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund av barnen som går till skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

40. Tomträttshavare Järnbrott 44:7, Radargatan 3

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av att Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg, barnen som går på skolan samt vibrationer, buller och luftföroreningar.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

41. Tomträttshavare Järnbrott 40:18, Radiomastgatan 20

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av att barnen som går på skolan samt vibrationer och buller.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

42. Tomträttshavare 1, Järnbrott 111:5, Trerörsgatan 9

Anser att placeringen av bussdepån bredvid skolan är ogenomtänkt, anser även att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund av att barnen som går på skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

43. Tomträttshavare 2, Järnbrott 111:5, Trerörsgatan 9

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av att barnen som går på skolan och Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

44. Tomträttshavare Järnbrott 50:10, Rymdvägsgatan 13

Anser att placeringen av bussdepån bredvid skolan är ogenomtänkt, anser även att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av att Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

45. Tomträttshavare Järnbrott 37:4, Sändaregatan 2D

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till korsningen Axel Adlers gata/Dag Hammarskjöldsleden på grund av att Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

46. Tomträttshavare Järnbrott 38:1, Sändaregatan 17

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till korsningen Axel Adlers gata/Dag Hammarskjöldsleden på grund av att barnen som går till skolan och Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

47. Tomträttshavare Järnbrott 111:3, Trerörsgatan 5

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av att Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg, barnen som går på skolan samt vibrationer.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

48. Tomträttshavare Järnbrott 49:7, Rymdvägsgatan 3

Anser att placeringen av bussdepån bredvid skolan är ogenomtänkt, anser även att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av att barnen som går på skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

49. Tomträttshavare Järnbrott 40:31, Sexrörsgatan 10

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av att barnen som går till skolan och Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

50. Tomträttshavare Järnbrott 46:5, Rymdvågsgatan 14

Anser att bussdepåns placering är för nära skolan. Anser även att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av buller, vibrationer och luftföroreningar.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

51. Tomträttshavare, Järnbrott 42:6, Elektrongatan 2E

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

52. Tomträttshavare 1, Järnbrott 38:2, Sändaregatan 19

Anser att bussdepåns placering kommer öka busstrafiken på Radiovägen vilket kommer påverka boende i närområdet samt barnen som passerar.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

53. Tomträttshavare 2, Järnbrott 38:2, Sändaregatan 19

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av trafiktäthet och miljösynpunkt.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

54. Tomträttshavare Järnbrott 57:1, Våglängdsgatan 40

Anser att bussdepåns placering är för nära skolan. Anser även att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av barnen som går på skolan samt luftföroreningar.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

55. Tomträttshavare Järnbrott 49:3, Långvågsgatan 6

Anser att bussdepåns placering är för nära skolan. Anser även att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund av barnen som går på skolan samt buller, vibrationer och luftföroreningar.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

56. Tomträttshavare Järnbrott 43:10, Elektrongatan 7

Anser att bussdepåns placering är för nära skolan. Anser även att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund av barnen som går på skolan samt buller och vibrationer. Anser även att det är tråkigt att kolonilotterna ska flyttas.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

57. Tomträttshavare Järnbrott 44:19, Radargatan 5

Anser att bussdepåns placering är för nära skolan på grund av luftföroreningar. Anser även att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund av att Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

58. Tomträttshavare 1, Järnbrott 39:1, Sändaregatan 6A

Anser att det saknas en ordentlig bullerutredning av trafikbuller som tar hänsyn till fastigheter längs Radiovägen samt avfarten Dag Hammarskjöldsleden, där bussarna och bilarna kommer färdas för att ta sig till depån. Radiovägen är redan idag en mycket trafikerad väg och målsägare är redan idag drabbad av buller, både från Radiovägen och avfarten Dag Hammarskjöldsleden. Är bekymrat över ljuskäglorna på natten från trafik och depån.

Anser även att det saknas en ordentlig luftmiljöutredning som tar hänsyn till fastigheter längs med Radiovägen. Anser att man i luftmiljöutredningen beaktar nybyggnation i första hand och att man inte tar hänsyn till befintlig bebyggelse.

Anser att det saknas en ordentlig vibrationsutredning som tar hänsyn till fastigheter i närhet till Radiovägen. I rapporten ges råd till ny bebyggelse och väldigt lite fokus på befintlig bebyggelse.

Är kritiska till att lägga in/utfarten till bussdepån vid rondellen Radiovägen/Antenngatan. Föreslår en avfart från Dag Hammarskjöldsleden/Västerleden istället. Men även en avfart/påfart direkt till Västerleden.

Kommentar:

Bullerutredning och planbeskrivning har uppdaterats. Plankartan reglerar att bullerskydd ska finnas vid depån för att säkerställa att riktvärde för maximal bullernivå klaras för närliggande bostäder. Planbeskrivning är uppdaterad med ett avsnitt kring ljus och plankarta reglerar att verksamheten för bussdepån inte får ha störande ljus för kringliggande bebyggelse. För övriga synpunkter se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

59. Tomträttshavare 2, Järnbrott 39:1, Sändaregatan 6A

Instämmer med yttrande 58.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 58.

60. Tomträttshavare Järnbrott 109:5, Femrörsgatan 9

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Dag Hammarskjöldsleden/Järnbrottsmotet på grund av att Radiovägen redan idag är en mycket hårt trafikerad väg.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

61. Tomträttshavare Järnbrott 40:10, Radiomastgatan 36

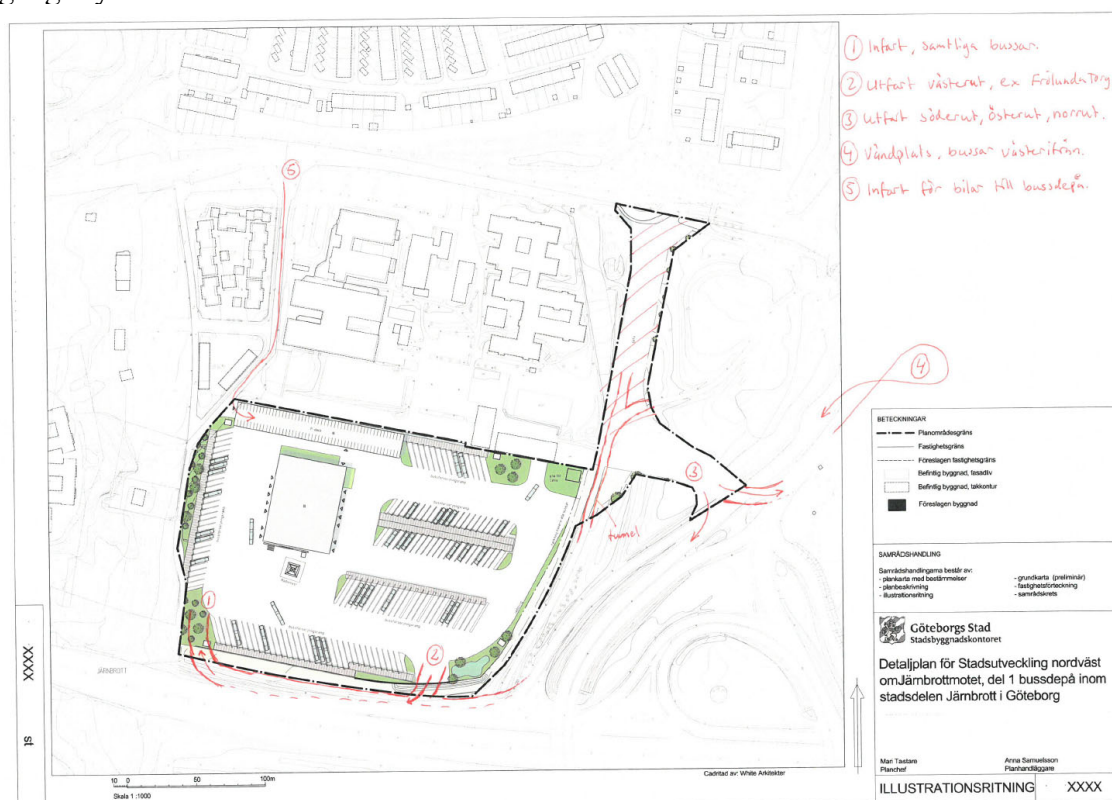
Ställer sig positiv till placeringen av bussdepån. Anser däremot att infart/utfart inte bör anslutas till rondellen på Radiovägen på grund av vibrationer, buller och luftföroreningar som redan idag påverkar boende i närområdet. Föreslår en infart/utfart vid befintlig korsning Radiomotet.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

62. Tomträttshavare Järnbrott 36:5, Sändaregatan 9

Anser att förslaget med infart/utfart till Radiovägen är onödigt och dåligt genomtänkt på grund av att ökad busstrafik på Radiovägen kommer öka vibrationerna och bullernivå för boende i närområdet. Anser även att Radiovägen redan är hårt trafikerad och vid vissa tider hårt kö-drabbad. Anser att en bättre lösning är att bussdepåns infart/utfart placeras utmed Söderleden. Har kommit in med en ritning med alternativt förslag i figur 1. Samtliga bussar ska ta infart (1), bussar från väster ska vända vid Radiomotet (4). Bussar som ska köra väster ut får direkt utfart på Söderleden, bussar som ska söder, norr och öster ska ta påfart (3). De bilar som ska ta sig till bussdepån får ta infart (5). För att göra en säker korsning mellan cyklister/fotgängare och bussar vid utfart (3) föreslås en gång-/cykeltunnel.



Figur 1 – alternativt trafikförslag.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

63. Tomträttshavare 1, Järnbrott 40:11, Radiomastgatan 34

Anser att infart/utfart till Bussdepån bör placeras utmed leden på grund av att boende i närheten av Radiovägen redan påverkas negativt av tung trafik.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

64. Tomträttshavare 2, Järnbrott 40:11, Radiomastgatan 34

Ställer sig positiv till bussdepåns placering men anser att infart/utfart bör ske mot Söderleden på grund av ljudmiljö och vibrationer för boende nära Radiovägen. Undrar vad som kommer göras för boende nära Radiovägen med infart/utfart i nuvarande placering?

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

65. Tomträttshavare Järnbrott 37:6, Sändaregatan 4C

Anser att infart/utfart till bussdepån bör placeras Axel Adlersgata/Dag Hammarskjöldsleden/Järnbrottsmotet/Västerleden på grund av ljud, vibrationer, ökad trafik på Radiovägen samt ökad risk för olyckor med fotgängare.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

66. Tomträttshavare Järnbrott 47:5, Våglängdsgatan 8

Anser att det inte är lämpligt att placera en bussdepå så nära en skola. Anser även att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Järnbrottsmotet alternativt direkt från Söderleden på grund av barnen som går till skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

67. Fastighetsägare Järnbrott 40:3, Radiomastgatan 50

Anser att infart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av buller och vibrationer. Anser att tunga fordon ger redan idag sättningar som märks i husen på grund av lerjord, detta skulle försämrars med bussar.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

68. Tomträttshavare 1, Järnbrott 38:1, Sändaregatan 17

Anser infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av buller och risker för barn och cyklister. Anser att planens påverkan på Säröbanan försämrar för gång- och cykeltrafikanter.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

69. Tomträttshavare 2, Järnbrott 38:1, Sändaregatan 17

Instämmer med yttrande 68.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

70. Tomträttshavare, Järnbrott 42:14, Våglängdsgatan 2k

Anser att infart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av buller och trafikmängd och även på grund av barn som går i skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

71. Tomträttshavare 1+2, Järnbrott 39:2, Sändaregatan 6B

Instämmer med yttrande 58.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 58.

72. Tomträttshavare, Järnbrott 39:4, Sändaregatan 6D

Instämmer med yttrande 58.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 58.

73. Tomträttshavare 1, Järnbrott 40:15, Radiomastgatan 26

Har barn i skolan och anser att placeringen av bussdepån i ett bostadsområde och bredvid skolan är olämpligt. Anser att då trafikmängden ökar bör infart/utfart flyttas till Västerleden. Är bekymrat att ökad trafik innebär mer trafikbuller och vibrationer på grund av lerjord. Anser att skolvägen blir osäker för barn med infarten från Antenngatan och att det är olämpligt att flytta skolpaviljongerna för infarten på grund av påverkan på barnen.

Anser att det är anmärkningsvärt att inte ha planerat infart/utfart från leden eftersom förre byggnadsnämndens ordförande hade en tydlig ställning, skickar ett stycke från en mejlkommunikation med ordförande: *“Jag tror att Trafikverket och/eller Trafikkontoret har invändningar mot nya ut- och infarter från leden men det väger lätt som jag ser det.”*

Kommentar:

Planavdelningen har fått uppdrag från Byggnadsnämnden att pröva om markanvändning för bussdepå är lämplig på platsen. För övriga synpunkter se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

74. Tomträttshavare 2, Järnbrott 40:15, Radiomastgatan 26

Instämmer med yttrande 73.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 73.

75. Tomträttshavare 1+2, Järnbrott 36:3, Sändaregatan 5

Har barn i skolan och anser att placeringen av bussdepån bredvid en skola är inte genomtänkt. Anser att då trafikmängden ökar bör infart/utfart bör flyttas till Västerleden. Är bekymrat att ökad tung trafik innebär mer trafikbuller och vibrationer på grund av lerjord. Anser att trafikmiljön kommer att försämra skolvägen för barn och generellt barnens skolmiljö kommer att försämrans markant med den planerade infart. Är bekymrat över boendemiljö med industribuller nattetid och med bränsletransport till depån.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

76. Tomträttshavare 1, Järnbrott 40:16, Radiomastgatan 24

Instämmer med yttrande 73.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 73.

77. Tomträttshavare 2, Järnbrott 40:16, Radiomastgatan 24

Anser att placeringen av bussdepån i ett bostadsområde och bredvid skolan är olämpligt och att den bör lokaliseras i skogen. Anser att trafikbuller är redan hög i dagsläget och de kommer att öka med en bussdepå, samt att infarten till depån är också olämpligt på grund av skolbarn.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

78. Tomträttshavare, Järnbrott 40:29, Radiomastgatan 38

Instämmer med yttrande 73.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 73.

79. Tomträttshavare, Järnbrott 58:2, Våglängdsgatan 30

Anser att planera för infarten vid barnens skolväg ökar risken för olyckor markant eftersom många bilar och bussar inte följer hastighetsbegränsningen. Anser att infart bör flyttas till Västerleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

80. Tomträttshavare, Järnbrott 38:7, Sändaregatan 29

Anser att under samrådsmötet fanns inget intresse att ta in synpunkter. Anser att ökad trafik från bussdepån och från tillkommande bostäder kommer att orsaka trafikchaos. Anser även att en placering av depån direkt intill skolan är ofattbart. Är bekymrad över trafikbuller från bussar på nätterna, över luftmiljö och över cykelleden, anser att det finns en stor olycksrisk när infartsvägen till depå korsar cykel och gångvägen.

Föreslår att depån bör placeras på industriområdet på andra sidan Söderleden, där idag finns en golfcenter.

Ansluter sig även till skrivelsen från yttrande 73.

Kommentar:

Samrådsmötet syftar till att informera allmänheten, boende och berörda om detaljplanens innehåll och syfte samt för att svara på frågor. Enligt Plan och Bygglagen så krävs att synpunkter är skriftliga för att de ska tas hänsyn till. Synpunkterna som framförs muntlig under samrådsmötet kan inte tas hänsyn till under vidare detaljplanarbete.

För övriga synpunkter se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

81. Tomträttshavare, Järnbrott 36:6, Sändaregatan 11

Anser att anlägga en bussdepå på ett odlingsområde är fel och att de bör byggas en tunnelbana istället.

Kommentar:

Se inledande kommentarer.

82. Tomträttshavare 1+2, Järnbrott 111:6, Radiomastgatan 9

Instämmer med yttrande 73.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 73.

83. Tomträttshavare, Järnbrott 42:13, Våglängdsgatan 2L

Instämmer med yttrande 73.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 73.

84. Tomträttshavare, Järnbrott 37:5, Sändaregatan 4D

Är bekymrat över skolvägen för barn, över ökad trafik och trafikbuller. Anser att bussdepåns infart/utfart bör flyttas till Järnbrottsmotet.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

85. Tomträttshavare, Järnbrott 40:14, Radiomastgatan 28

Anser att placeringen av bussdepån är olämpligt, att det innebär ökad trafik, ökade vibrationer och ökat trafikbuller för boende. Anser att om planen går vidare med depån bör infart/utfart flyttas till Västerleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

86. Tomträttshavare 1, Järnbrott 36:2, Sändaregatan 3

Anser att placeringen av bussdepån är olämpligt på grund av att det innebär ökad trafik, ökade vibrationer, ökat trafikbuller och dålig luftmiljö för boende och för skolbarn, samt att marken har problematik med dagvattenhantering redan i dagsläget.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

87. Tomträttshavare 2, Järnbrott 36:2, Sändaregatan 3

Anser att placeringen av bussdepån är olämpligt på grund av ökade vibrationer och trafikbuller för boende, att barnens skolväg blir osäker, samt att marken har problematik med dagvattenhantering redan i dagsläget. Anser att infart/utfart bör flyttas till leden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

88. Tomträttshavare, Järnbrott 56:3, Kortvågsgatan 18

Är bekymrad över de ökade vibrationer och trafikbuller som en bussdepå innebär. Anser att bussarna kommer att använda Radiovägen som genväg även om det står att de inte får göra det och för att undvika det bör infart/utfart flyttas till leden. Är bekymrad över planens påverkan på gång- och cykelvägen Säröbanan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

89. Tomträttshavare, Järnbrott 113:1, Ettrörsgatan 1

Instämmer med yttrande 73.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 73.

90. Tomträttshavare, Järnbrott 40:25, Radiomastgatan 6

Instämmer med yttrande 111.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 111.

91. Tomträttshavare, Järnbrott 37:2, Sändaregatan 2b

Anser att placeringen av bussdepån är olämpligt på grund av ökade vibrationer för boende samt risken som infart från Radiovägen medför för skolbarn.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

92. Tomträttshavare, Järnbrott 36:1, Sändaregatan 1

Anser att placering av infart till depån från Radiovägen/Antenngatan är olämpligt. Anser att ökad trafikmängd och vibrationer medför en risk för skador på fastigheterna i området. Anser att infart/utfart bör flyttas till en av de större leder.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**93. Ebba Petterssons Privatskola**

Vi anser att placering av depån i närhet till en grundskola är olämpligt och att andra alternativ bör väljas. Buller, säkerhet, trafik och miljö som medföljer med byggnation är inte lämplig. Redan idag är det trång med trafiksituationen och köbildningar i riktning mot Frölunda Torg, den framtida in- och utfarten som en bussdepå innebär kommer inte att förbättra situationen.

Vår situation som en stark aktör inom sektor skola i Västra Järnbrott och Frölunda påverkas under de olika etapperna i detaljplanen och det inte är rimligt att en skola har en vardag som är byggarbetsplats under flera års tid. Framför allt är vi kritiska till bussdepån, inte till att området kring oss utvecklas med skola, äldreboende, kontor och övrigt boende.

En flytt av våra skolpaviljonger innebär en situation där vi är direkt ”vägg i vägg” med detta projekt med bussdepån och detta inte är bra ur ett barnperspektiv, det kommer också att inskränka på den rast och utomhusyta som barnen idag har. Att flytta på paviljonger är ett stort projekt, vi undrar hur situationen löses om de inte går att flytta, då vi äger dem och arrenderar marken av Kungsleden AB.

Kommentar:

Planbeskrivning uppdateras med information om flytten av skolpaviljonger, staden har en dialog med markägaren Kungsleden AB för att uppnå en överenskommelse om möjliga lösningar. För övriga synpunkter se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

94. Tofta Odlarförening

Vi är en odlarförening med ett fyrtiotal odlingslotter. Vårt område ligger längst in på Järnbrotts Prästväg. Av kartan i materialet är det otydligt hur vägen påverkas under och efter byggtiden. Vi måste garanteras tillgång till vägen så att vi kan komma till området med bil och utrymme till parkering. Ibland får vi leveranser med tunga fordon och dessa måste kunna komma fram till området, lasta på och av och vända fordonen. Vår vattentillgång sitter på östra sidan av vägen, vår vattentillgång får inte påverkas. Vi vill ha den situation vi har idag när byggarbeten pågår och när de är avslutade.

Kommentar:

Synpunkten är vidarebefordrad till trafikkontoret för åtgärd. Trafiken till och från odlingslotterna kommer att fungera under hela utbyggnadstiden.

95. Boende på Flygradiogatan 40

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund av barnen som går till/från skolan och Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

96. Boende Järnbrott 35:1, Antenngatan 45B

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund av barnen som går till skolan. Föreslår infart från Söderleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

97. Boende Järnbrott 35:1, Antenngatan 57B

Anser att det redan idag är mycket buller och vibrationer från Radiogatan och är orolig att den nya bussdepån förvärrar situationen.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

98. Boende Järnbrott 33:1, Antenngatan 25K

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden. Undrar om skolan ska göras större och om man i så fall kan passa på att bygga en idrottshall.

Kommentar:

En parallell detaljplanprocess pågår där skolområdet ses över. Synpunkterna för den detaljplanen kan lämnas under den planens samrådstiden.

För övrigt se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

99. Boende Järnbrott 33:1, Antenngatan 31A

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till korsningen Axel Adlers gata/ Dag Hammarskjöldsleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

100. Boende Järnbrott 35:1, Antenngatan 55C

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Dag Hammarskjöldsleden eller Västerleden på grund av buller och barnen som ska till skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

101. Skrivelse utan angiven adress, boende i Järnbrott

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund av att Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

102. Boende Järnbrott 35:1, Antenngatan 51C

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Frölunda Kyrkogata på grund av att barnen som går till skolan och Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

103. Boende Järnbrott 33:1, Antenngatan 27A

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av att barnen som går till skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

104. Boende Järnbrott 33:1, Antenngatan 35D

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av att Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

105. Boende Järnbrott 48:1, Våglängdsgatan 5L

Anser att på och avfart till bussdepån bör ske mot leden eftersom Radiovägen redan är en hårt trafikerad väg samt vibrationer på grund av lergrund.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

106. Boende Järnbrott 42:14, Våglängdsgatan 2K

Anser att infart till bussdepån bör flyttas till Söderleden på grund av buller och trafikmängd och även på grund av barn som går i skolan.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

107. Boende i Järnbrott

Instämmer med yttrande 73.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 73.

108. Boende på Järnbrotts Prästväg 13A

Instämmer med yttrande 73.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 73.

109. Boende på Rymdvägsgatan

Anser att bussdepåns infart/utfart bör flyttas till Söderleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

110. Boende på Rymdvägsgatan 17

Anser att placering av bussdepån är olämpligt, att den kommer att belasta trafiken i området och generera en miljö som har en negativ påverkan boende. Anser att infarten till depån från Radiovägen är mycket olämplig och hänsynlös mot boende och skolbarn.

Den enda utfartsväg för boende i smågatorna är Våglängdsgatans påfart på Antenngatan, ett stenkast från Radiomotets rondell, det kommer att skapa en oacceptabel trafikmiljö. Är bekymrat även över vibrationer som busstrafik medför.

Kommentar:

Se inledande kommentarer.

111. Boende på Radiomastgatan 6

Anser att placering av bussdepån intill en skola är olämpligt. Anser att infart/utfart till depån bör flyttas till Söderleden. Är bekymrat över ökade vibrationer, försämrad luftmiljö, ökad trafikmängd och trafikbuller.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

112. Boende på Antenngatan

Instämmer med yttrande 73.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 73.

Övriga

113. Swedegas AB

Av erhållna handlingarna framgår att planområdet ligger utanför gasledningens skyddszon (200 meter). Swedegas AB har inte någon högtrycksledning eller planerad utbyggnad för energigas i anslutning till planområdet, därav har Swedegas AB inget att erinra mot erhållet detaljplaneförslag.

Kommentar:

Noteras.

114. Cykelfrämjandets göteborgskrets

Bussdepån är planerad intill Säröbannan som är utpekad som sk pendelcykelstråk, vi är oroliga för att pendlingscykelbanan försämras. Den nya utfarten från depån till Radiomotet korsar dagens pendlingscykelbana i samma plan. Planbeskrivningen anger att pendlingscykelbanan ska flyttas väster om Antenngatan förlängning, det finns redan en cykelbana där, men den är inte den som är pendlingscykelbanan, utan den som går en bit österut.

Stadens Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025 anger att pendlingscykelbanor ska tillåta cykling med medelhastighet av minst 20km/h på en sträcka av 2000 meter och ge möjlighet till säkra omcyklingar. Planbeskrivning beskriver inte hur detta uppnås, det saknas i planbeskrivning en karta som visar hur pendlingscykelbanan påverkas. Det motiveras inte heller varför depån behöver en ny utfart i samma plan. Om utfarten är nödvändigt kan den planskiljas, alternativt dra om pendlingscykelbanan i en ny plaskild sträckning öster om Järnbrottsmotet.

Cykelfrämjandet anser att staden bör återkomma med en lösning på hur pendlingscykelbanan förbi depån kan utformas för att nå upp till kraven i stadens cykelprogram. Lösningen bör redovisas med en karta som tydliggör konsekvenserna för cykelbanorna.

Kommentar:

Den genare gång- och cykelkopplingen mot tunneln i norr kommer att påverkas av förlängningen av Antenngatan. För att möjliggöra att kopplingen ska bevaras behöver den dels justeras och dels anslutas till gång- och cykelbanan längs gatans västra sida. Det betyder att en säker passage behöver anläggas över Antenngatan.

Ambitionen är att kopplingen ska bevaras som ett genare stråk, framförallt för pendlingscyklister, som alternativ till gång- och cykelbana längs gatans västra sida. Gatans genomförande kommer dock att påverka stråkets säkerhet negativt då två nya korsningspunkter skapas. Med de låga trafikmängderna som detaljplanen tillför bör den negativa påverkan begränsas.

115. Boende i Järnbrott

Anser att val av infart/utfart till bussdepån bör ses över och påverkan på barnens skolväg undersöks. Föreslår att flytta infart/utfart längre ner mot Radiomotet eller Dag Hammarsköld/Axel Adlers gata.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

116. Boende på Storgatan 22

Är bekymrad över planens påverkan på Säröbanan och anser att dagens plan försämrar för gång- och cykeltrafikanter.

Kommentar:

Se inledande kommentarer.

117. Boende på Rosensköldsgatan 5

Är bekymrad över planens påverkan på Säröbanan och anser att dagens plan försämrar för cykeltrafikanter. Anser att staden bör planera för att följa sin trafikstrategi att flera ska cykla.

Kommentar:

Se inledande kommentarer.

118. Boende på Kobbegården 53

Är bekymrad över planens påverkan på Säröbanan och anser att dagens plan försämrar för gång- och cykeltrafikanter. Föreslår placering av depån på östra sidan av Järnbrott alternativt någon form av planfri korsning.

Kommentar:

Se inledande kommentarer.

119. Boende på Solarvsplan 17

Undrar hur planen anser att förbättra cykelbanor i närområdet.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 114.

120. Boende på Hammarvägen 42

Anser att samrådshandlingarna för planen som finns på hemsidan är ofullständiga och missvisande. Anser att det är svårt att ta ställning på grund av att planen är uppdelad. Anser att förslag på trafiksystem saknas. Anser att borttagningen av kolonilotterna är en

förlust, vill veta hur koloniföreningen har yttrat sig. Vill se hur man tänkt mildra de negativa effekterna av att bussdepån är visuellt oattraktiv. Anser det missvisande att bussdepån blir "ett positivt tillskott till platsen". En åtgärd kan vara att bädda in och dölja bussdepån med planteringsridåer. Anser att förslagna bullerskärmar saknar beskrivning av utseende, omfattning och materialval, vill se att dessa får en attraktiv utformning. Vill se en vidare beskrivning om hur landskapsbilden förändras samt att de visuella frågorna ska ges mer tyngd. Är bekymrad över planens påverkan på Säröbanan och anser att samrådshandlingen saknar trovärdighet angående planens effekter för gång- och cykeltrafikanter.

Kommentar:

Detaljplanen för bussdepån görs parallellt med *Detaljplanen NV Järnbrottsmotet del 2 för bostäder, skola och verksamheter*, tillsammans ser planerna över områdets helhet. Planbeskrivning förtydligas inför granskning och beskriver aktuella planområdet. Kolonilotterna nyttjas idag av Ängås odlarförening, föreningens medlemmar kommer erbjudas möjlighet till odling på annan plats.

Bussdepån kommer att uppfylla en viktig funktion i utvecklingen av kollektivtrafiken för Västra Göteborg vilket anses som positiv. Detaljplanens ambition är att bussdepån med tillhörande servicehall och bullerskydd utformas med hänsyn till kringliggande miljön och att formgivning görs med omsorg till detalj så att området generellt inte upplevs som negativ. Planbeskrivning uppdateras med information om detta. Detaljplanen har som mål att kunna bevara den del av stråket som gör att cyklister inte behöver passera cirkulationen vid Radiovägen. En genomförandestudie har tagits fram för att undersöka trafiksituationen och som även redovisar hur situationen kommer att se ut för gång- och cykeltrafikanter.

121. Boende på Dirigentgatan 1

Anser att det saknas detaljer i plankartan angående hur cykelstråk samt Säröbanan påverkas av planen.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 114.

122. Boende på Vänortsgatan 6B

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas på grund av barnen som går till skolan. Föreslår infart från Söderleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

123. Boende på Gånglåten 55

Föreslår infart till bussdepån från Söderleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

124. Boende på Bronslursgatan 5

Anser att bussdepån bör placeras sydost om korsningen Söderleden/väg 158 då detta ger en bättre in/utfart till bussdepån. Boende vid Radiovägen har redan idag problem med vibrationer på grund av tung trafik. Radiovägen kommer bli ännu mer problematisk ur kösynpunkt med en bussdepå med nuvarande placering.

Kommentar:

Denna ytan är till stor del utpekad som vägreservat i Fördjupad översiktsplan för Fässbergsdalen. Resterande ytor har prövats av Västtrafik i sin egen lokaliseringsutredning och ansågs inte lämplig på grund av att ytan är inte tillräcklig stor och platsen behövs för dagvattenrening. För övrig se inledande kommentarer.

125. Boende på Flöjtgatan 4

Anser att infart/utfart till bussdepån bör flyttas till Söderleden.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

126. Boende på Basungatan 17

Instämmer med yttrande 73.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 73.

127. Skrivelse utan adress

Personen bodde förr i Järnbrott och anser att Radiovägen är en farlig väg för barn i dagsläget och att planera för en bussdepå i anslutning till skolan är konstigt med hänsyn till buller och försämring på luftmiljön. Anser att detta är ett bekymmer för boende i området också och att det finns alternativa platser som är lämpligare att ha en bussdepå.

Kommentar:

Se inledande kommentarer och även yttrande nr.14 från Trafikverket.

128. Boende på Valebergsvägen 303

Är bekymrad över planens påverkan på Säröbanan och anser att dagens plan försämrar för gång- och cykeltrafikanter. Anser att en utredning och analys av cykelfrågor saknas i planhandlingarna.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 114. Se även inledande kommentarer. Planbeskrivning uppdateras med information om cykelstråket.

129. Skrivelse med 468 namnunderskrifter

Planerna på en bussdepå intill Ebba Petterssonsskola med in- och utfart på Radiovägen oroar oss. Vi tror att det skulle påverka barnens skol- och trafikmiljö väldigt negativt. Vi ser stora risker med ökat buller, ökade utsläpp och mindre grönt alldeles intill den plats där barnen vistas varje dag.

- Därför kräver vi att ni omprövar var bussdepån ska ligga. Bland annat anser vi att barnperspektivet har kommit in på tok för sent i processen. När olika platser jämförs utan att hänsyn tas till barnen blir resultatet givetvis felaktigt.
- I andra hand kräver vi att en eventuell bussdepå får in- och utfart i direkt anslutning till lede. Det är helt nödvändigt för att minska effekterna av barnens trafik- och skolmiljö.

Vi hoppas verkligen att ni lyssnar på detta upprop, och förmår tänka om kring denna synnerligen illa valda plats för en framtida bussdepå.

Kommentar:

Planavdelningen har fått uppdrag från Byggnadsnämnden att pröva om markanvändning för bussdepå är lämplig på platsen, lokaliseringen utreds inte inom planarbetet. En in- och utfart från leden inte är möjligt på grund av trafiksäkerhet. Trafikverket motsätter

sig till in- och utfarter från Järnbrottsmotet men dialog pågår mellan staden och Trafikverket för att kunna planera en direkt bussutfart till Järnbrottsmotet. Se även yttrande nr.14 från Trafikverket.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

Utredningar för skyfall och dagvatten uppdateras.

- Planhandlingarna kompletteras med utredningen av alternativa åtgärdsförslag på dagvatten- och skyfallshantering.
- Planbeskrivning kompletteras med kapitel om risk och ljus.
- Planbeskrivning uppdateras med information om trafik, buller och dagvatten.
- Plankartan kompletteras med skyddsavstånd med hänsyn till bränsle hantering.
- Plankartan kompletteras med kompensationsåtgärder för biotopsskyddade objekt.
- Plankartan justeras avseende gemensamhetsanläggningar.
- Plangränsen justeras avseende Lokalgata och Bussgata.
- Plankartan kompletteras med bestämmelser för skydd mot störningar gällande buller och belysning.
- Plankartan justeras avseende dagvattenhantering och avseende volym av dagvattenfördröjning.
- Plankartan kompletteras med upplysningen gällande grundvattenförekomsten som ska beaktas vid markrelaterade konstruktioner.
- Plankartan kompletteras med upplysningen gällande lägsta golvnivå om anslutning med självfall ska vara möjligt.
- Plankartan kompletteras med upplysningen gällande kompensationsåtgärder för biotopsskyddsobjekt och att de ska redovisas på illustrationsritningen.

Mari Tastare
Planchef

Linnéa Ekström Finskud
Planarkitekt