



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Granskningsutlåtande

Utfärdat: 2020-09-25
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

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 26 november 2019 att genomföra granskning för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 11 december 2019 – 15 januari 2020.

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 synpunkter som har inkommit under granskningen är i huvudsak desamma som under samrådsskedet. De boende anser att placeringen av bussdepån intill en F-9 skola inte är ett bra läge tillsammans med infart- och utfart mot Radiovägen. Därutöver anses det olämpligt med vidare planering med ny utfart mot Västerleden då en överenskommelse inte fanns med Trafikverket för en sådan lösning. Vidare uttrycker många närboende stor oro över den negativa påverkan på barn som en bussdepå medför, så som ökad trafikosäkerhet och dålig luftmiljö. Många tycker även att boendemiljön försämras med ökat trafikbuller och vibrationer och att det kan medföra värdeminskningar av fastigheter. Andra vanliga invändningar är den negativa 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 beskrivning av hur ett 200-årsregn påverkar Trafikverkets anläggningar. Därutöver har synpunkter framförts angående att de geotekniska förutsättningarna inte är tillräckligt väl utredda.

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

Planhandlingarna har kompletterats med nya samt reviderade utredningar:

- Reviderade åtgärdsförslag för dagvatten- och skyfall har tagits fram.
- Den geotekniska och bergtekniska rapporten har reviderats och ett utlåtande har tagits fram avseende geoteknik.
- Revidering av bullerutredningen (ÅF) har genomförts. Bullerutredningen från visade för låga värden för industribuller och utredningen har reviderats inför antagande.
- En ny bullerutredning (Brekke&Strand) har tagits fram som beskriver vilka åtgärder som behöver genomföras inom bussdepån för att planbestämmelsens bullernivåer ska klaras.

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.

Vissa synpunkter har 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.

Innehållsförteckning

GRANSKNINGSUTLÅTANDE	1
Handläggning	1
Sammanfattning	1
INKOMNA SYNPUNKTER OCH STADSBYGGNADSKONTORETS KOMMENTARER	4
Inledande kommentarer.....	4
Kommunala nämnder och bolag m.fl.....	9
Statliga och regionala myndigheter m.fl.	16
Sakägare	21
Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende	32
Övriga.....	38
ÄNDRINGAR.....	43
SÄNDLISTA	44

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 placeringen 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 och 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 alternativt 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 angränsande pågående planarbete kommer att utformas på ett sådant sätt att påverkan av bussdepån till skolområdet kommer att minimeras.

Enligt Västtrafiks miljö- och klimatplan 2020-2035 ska det senast år 2030 vara enbart drivmedel producerat från förnybara källor användas inom kollektivtrafiken oavsett trafikslag. Alla trafikslag skall i hög grad bidra till att målen nås. All stads- och tätortstrafik med buss, ska elektrifieras i samband med nya upphandlingar och ska vara klart senast år 2030. Det övergripande miljömålet för Västtrafik är minskning av koldioxidutsläpp. För att nå det krävs en kraftfull elektrifiering. Nås klimatmålet kommer målen om minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar, minskad energianvändning och minskat buller också att nås. Västtrafiks syfte med bussdepå radiomasten går helt i enlighet med denna framtagna handlingsplan om att minska Västtrafiks klimatavtryck. Bussdepån planeras för att bli en helt elektrisk depå. Västtrafik kommer succesivt arbeta för att bussdepån uteslutande ska nyttjas av elfordon.

Påverkan på barn och skola och flytt av paviljonger

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 inom arbetet med *Detaljplan NV om Järnbrottsmotet del 2*. Befintliga skolvägar kommer i huvudsak inte påverkas genom utveckling av bussdepån.

Under de perioder där det anses vara mest allmäntrafik i rörelse då är trafikmängderna till och från bussdepån som lägst. Bedömningen är att påverkan på gång och cykeltrafik inte anses vara så stor. Bullernivåerna utmed förlängning av Antenngatan påverkas i princip inte av tillkommande trafik till och från depån, den stora bullerkällan är Västerleden.

Skolpaviljonger som i dag ligger i området direkt norr om bussdepån är uppförda med tillfälligt bygglov. Kommunen och fastighetsägaren till Järnbrott 168:1 är överens om att flytten av skolbyggnaden ska ske när byggloven löper ut. Skolområdet kommer att ses över i sin helhet i *Detaljplan NV om Järnbrottsmotet del 2*.

Till antagandeskedet har en detaljerad bullerutredning tagits fram. Bedömningen som bullerkonsulten gör är att det inte krävs några åtgärder vid ny tillfartsväg mellan Radiogatan och bussdepån då påverkan från bussdepåns trafik bedöms vara ringa. En bullerskärm mellan den föreslagna gatan till depån och skolgården skulle inte vara effektiv då den är för långt ifrån bullerkällan som huvudsakligen är Västerleden enligt konsulten. Skolgården är generellt påverkat av bullerstörningar ifrån Västerleden, detta behandlas inom detaljplan del 2.

Infart och 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 och 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. Anledningen till att det enbart är en påfart är då det är den lösningen som bedömdes genomförbar av Trafikverket. En avfart anses inte ge lika stor nytta då den enbart hade varit effektiv för bussarna som kommer från norr. Påfarten accepterades av Trafikverket i samband med den överenskommelse som tecknades, 2020-01-27, mellan Göteborgs stad och Trafikverket.

Utfarten från bussdepån planeras ske direkt mot Järnbrottsmotet, med den anslutning får bussarna kortare körväg och kommer snabbare ut i linjetrafik, vilket är positivt för utvecklingen av kollektivtrafik och ur ett miljöperspektiv.

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.

Den tillkommande korsningspunkten mellan pendlingscykelstråket och den nya gatan bedöms ha begränsad påverkan på cyklisternas framkomlighet eftersom bussarnas och cyklisternas högtrafik inte väntas ske samtidig. Skulle framkomlighetsproblem för cyklister uppkomma finns möjlighet att i senare skede reglera passagen som cykelöverfart. Detta bör i så fall ske för ett sammanhängande stråk för bäst efterlevnad och förståelse.

Framför gång- och cykelpassagen föreslås att en ramp anläggs för att sänka motortrafikens hastighet och skapa bättre trafiksäkerhet. Det genare cykelstråket behålls men justeras något och får endast en korsningspunkt som sker över den delen med endast enkelriktad busstrafik.



Illustration på korsning mellan cykelstråket och bussgatan

Buller och luft

Vid granskningsskedet meddelade Västtrafik att de planerade att driva verksamheten i bussdepån med 100% elbussar. Till antagandeskedet har Västtrafik sett över sitt behov ytterligare och gjort bedömningen att under en övergångsperiod så ser de behov av att upp till 30 dieselbussar ska trafikera depån mellan kl. 22-06 då bussdepån kommer att bedriva sin verksamhet nattetid primärt. Detta har medfört att utförliga bullerstudier har genomförts för att studera om detta är möjligt. De aktiviteter inom depån som ger upphov till buller är framförallt bussar som ankommer och kör inom depån, backsignaler från bussar samt ljud från tvätthallarna.

För att möjliggöra planering av nya bostäder norr och väster om bussdepån har det förts in en planbestämmelse på plankartan som reglerar att högsta frifältsvärde för ekvivalent ljudnivå från industribuller 10 meter utanför plangräns i väst och norr, förutom vid infarten där värdena ska innehållas i plangräns (m_2). De värden som ska klaras är 60 dBA dagtid, 55 dBA kvällstid och 50 dBA nattetid. Enligt utredningen klaras dessa nivåer vilket medför att det är möjligt att planera bostäder norr och väst om planområdet, se karta nedan. Även vid de befintliga bostäderna klaras Naturvårdsverkets villkor gällande ekvivalenta och maximala ljudnivåer. För att planbestämmelsen ska klaras, samt för att villkoren för befintliga bostäder ska klaras, innebär det ett antal begränsningar för bussdepåns verksamhet vilket innebär att:

- dieselbussarnas rörelser begränsas till tvättanläggningen och
- planområdet öster om denna.
- för att klara maximala ljudtrycksnivåer vid befintliga bostäder krävs att bussarnas backvarnare begränsas så att maximal ljudtrycksnivåer inte överskrider 86 dBA på 2 m avstånd.
- bussdepån trafikeras av som mest 30 dieselbussar mellan 22-06 med hänsyn till riktvärden nattetid.

Västtrafik har garanterat att de kommer att ställa krav på trafikoperatörerna att de använder backvarnare som uppfyller krav på god boendemiljö i närområdet. Maxvärden

kan inte regleras i plankartan då värdena mäts vid planerade och befintliga bostäder. Dock innebär åtgärderna ovan att maxnivåerna klaras. Bostäder inom angränsande pågående detaljplanearbete behöver planeras med ljuddämpad sida.

Bussdepåns verksamhet medför även att trafik tillkommer på kringliggande vägar. Beräkningar visar att ljudnivån från trafiken i området inte påverkas nämnvärt av den tillkommande trafiken från bussdepån. Ljudnivån från trafik är generellt hög i området. Sammantaget bedöms bussdepån ha en mindre påverkan på den totala störningen som förekommer på grund av trafikbuller.

Det relativa bidraget från bussdepåns aktiviteter samt den tillkommande buss och biltrafiken på förbindelsen mellan depån och Radiovägen bedöms som litet och bussdepåns påverkan på luftmiljön bedöms därav även den som liten. I luftutredningen är det beräknat att bussdepån kommer att trafikeras av dieselbussar. Bedömningen är att bussdepån kommer att trafikeras av övervägande del elbussar, detta för att klara de bullerkrav som finns i plankartan. Depån är förberedd för att på sikt trafikeras med enbart elbussar vilket bedöms vara positivt för luftmiljön.

Etappvis utbyggnad

Ansökan om planbesked innehöll en öppen depå vars lämplighet prövas inom planarbetet. Målet är att depån ska integreras med befintliga bostäder samt framtida stadsutveckling i direkt anslutning till planområdet.

Vibrationer

Radiovägen öster om Antenngatan fick ny beläggning 2019 och Radiovägen väster om Antenngatan fick ny beläggning 2008. Enligt trafikkontorets bedömning ser båda dessa beläggningar fortsatt bra ut. Trafikkontoret fick klagomål angående vibrationsproblem för 10-15 års sedan vilket medförde att delar av Radiovägen fick ny beläggning. Efter detta har inte trafikkontoret fått in några klagomål på vibrationsproblem längs sträckan. När det gäller Antenngatan så har den fått ny beläggning i omgångar de sista åren, mycket beroende på att folk har infört klagomål på vibrationer.

I samband med detaljplanen för en bussdepå i järnbrott planerar trafikkontoret för en ny bussgata för utfart från bussdepån till Järnbrottsmotet. Gatan ska användas av bussar som ska åt väst, syd och öst. För bussar mot norr används en del av Radiovägen öster om Antenngatan. Med anläggandet av den nya kopplingen till Järnbrottsmotet avser trafikkontoret att bussarna ska köra enligt bilden nedan (röd för utfart från bussdepån och blå för återresa).



Figur 1. Röda linjer i kartan ovan är för utfart från bussdepån och blå linjer är för återresa.

Utfarten bidrar till att minska risken för ökad trafik på Radiovägen och en simulering visar att det finns en tidsvinst av att använda utfarten varför bedömningen är att den primärt kommer att användas. Diskussion pågår även med Västtrafik och operatör för att säkerställa att utfarten kommer att användas. Med hjälp av detta så görs bedömningen att vibrationsförhållandena inte påverkas negativt med anledning av den föreslagna detaljplanen. Trafikkontoret har inte dokumenterade klagomål på grund av vibrationer från Radiovägen. För att inte öka risken för vibrationer kommer inga nya farthinder anläggas på raksträckor. Trafikkontoret planerar inte att använda reglering för att sänka hastigheten så efterlevnaden är låg om inga övriga åtgärder görs. För att säkerställa trafiksäkerheten för pendelcykelstråket föreslås förhöjda passager tvärs Antenngatans förlängning. Då området är vibrationskänsligt behöver dessa farthinder beaktas i framtagandet av detaljplan del 2. De förhöjda passagera har placerats i anslutning till korsningar där risk för vibrationer är mindre.

Huvudparten av de bussar som lämnar depån har sin målpunkt väster om planområdet och planeras använda utfarten direkt mot Järnbrottsmotet.

Staden planerar även 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 angränsande område det lägsta parkeringsantalet enligt *Riktlinjer för mobilitet- och parkering i Göteborgs Stad*, ett lågt parkeringstal innebär att en ökning av biltrafik med tillhörande vibrationer begränsas.

Trafikmängder

Vägen från Radiovägen till depån uppskattas 1000 passager per dygn varav 442 bussar. Påverkan på trafikbullernivåerna i området bedöms som litet. Gatan mellan Antennkatan och Järnbrotts prästväg föreslås öppnas upp för allmän trafik när detaljplanen del 2 har vunnit laga kraft.

Arbetsdagen på depån planeras att börja vid ca 04:00 på morgonen. Innan kl.07:00 lämnar de flesta bussarna depån en vardag. En del av bussarna kommer tillbaka under dagen för rast. Kl.14:00 börjar omgång två av bussförare anlända och hämta sina bussar och påbörja sina pass. Efter rusningstrafik på eftermiddagen börjar bussarna komma tillbaka till depån. Alla bussar som inkommer tvättas nattetid. På helgerna tvättas hela fordonsslottan då trafiken kraftigt går ner i volym.

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 kollektivtrafknära läge för att minska sträckan som bussarna behöver åka till depån för att minimera kostnader och miljöpåverkan.

Planområdet är utpekad i Strategin för utbyggnadsplanering som ett prioriterat utbyggnadsområde i anslutning till Frölunda Torg som kraftsamlingsområde. Frölunda Torg är utpekad 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.

Risk

Till detaljplanen har det tagits fram en riskutredning. Utredningen rekommenderar ett skyddsavstånd om 30 meter från omgivande bebyggelsen till området där tankstation får placeras. Plankartan säkerställer ett avstånd om 50 meter från omgivande bebyggelsen till området där tankstation får placeras för att minska riskpåverkan mot befintlig och tillkommande bebyggelse.

Bränder i litiumbatterier utgör främst ett problem i slutna utrymmen där de skadliga gaserna kan ansamlas och uppnå höga koncentrationer. För ett närliggande bostadsområde anser inte räddningstjänsten att brandröken kommer vara mer skadlig än motsvarande brand i en dieslbuss.

Värdeminskning

Det är alltid svårt att bedöma påverkan på bostadsvärden vid stadsutveckling. De kan både öka och sjunka beroende på situation och läge. Kommunen bedömer att det allmänna intresset för en bussdepå väger tyngre än eventuell värdesänkning för enskilda bostäder.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetskontoret ställer sig positiv till projektet som helhet då det bidrar till stadens mål. Fastighetskontoret bedömer att detaljplanens genomförande kan godkännas under förutsättning att Västtrafik/Västfastigheter tillsammans med Fastighetskontoret hittar

samfinansieringslösningar som innebär att projektet inte genererar ett negativt ekonomiskt resultat för Fastighetsnämnden.

Kommentar:

Avtal kommer tecknas med Västfastigheter innan detaljplanens antagande för att säkerställa projektets exploateringsekonomi.

2. Miljö- och klimatinämnden

Ljudmiljö

Planbestämmelsen som ska säkerställa att riktvärden för ljudnivåerna vid omgivande bebyggelse klaras behöver kompletteras så att riktvärden för maximala ljudnivåer också anges. I bestämmelsen anges i nuläget endast riktvärden för ekvivalenta ljudnivåer.

I den bullerutredning som togs fram för vägtrafik- och industribuller (ÅF, 2018-09-03) har man räknat med fem meter höga bullerskärmar mot omgivningen åt norr och väster. De bullernivåer som redovisas vid omgivande bebyggelse är alltså beräknade för ett scenario med skärmar. Det behöver framgå tydligt i planbeskrivningen att bullerskärmar är den skyddsåtgärd som har utretts. Det bör också förtydligas att plankartan medger att sådana bullerskärmar uppförs.

Dagvatten

Enligt beräkningarna som redovisas i den kompletterande dagvattenutredningen (WSP, 2019-11-29) kommer föroreningshalterna att minska avsevärt efter föreslagna åtgärder jämfört med idag. Om flödena inte ökar innebär detta en minskning av föroreningar och näringsämnen som når Stora ån, vilket vore mycket positivt. I tabell 3 redovisas höga reningseffekter på 75 till 95 procent, för fosfor 85 procent. Vi efterfrågar en beskrivning av vad som krävs i form av underhåll för att upprätthålla en så effektiv rening på lång sikt.

I avsnittet Påverkan på vatten beskrivs att miljö kvalitetsnormen underskrids med god marginal. Vi utgår från att man här menar att miljöförvaltningens riktvärden underskrids. Beskrivningen av hur planen förhåller sig till miljö kvalitetsnormerna behöver förtydligas.

I granskningshandlingen beskrivs vilka åtgärder som föreslås som kompensation för påverkan på miljöer som omfattas av det generella biotopskyddet. Det gäller ett dike, en stenmur och delar av en trädallé. Vidare anges att kolonilotterna ska kompenseras med nya lotter i Hästebäck.

Miljöförvaltning anser att planerade kompensationsåtgärder som följer av stadens riktlinjer behöver klargöras. Detta gäller alltså åtgärder utöver lagstadgad kompensation för påverkan på biotopskyddade miljöer.

- Enligt nya uppgifter från stadsbyggnadskontoret kommer de flesta odlingslotterna att ersättas på andra (närmre) platser än i koloniområdet i Hästebäck. Detta skulle bättre uppfylla behovet av kompensation. Den nya lösningen behöver beskrivas i planbeskrivningen.
- I planbeskrivningen står att förslag på kompensationsåtgärder (vi tolkar det som åtgärder utöver lagstadgad kompensation) finns i form av gröna ytor inom depåns områden. Om de gröna ytorna är kompensationsåtgärder så behöver det framgå åtminstone övergripande vilka värden/funktioner som skapas och vad åtgärderna kompenserar för. Detta

behövs för att kunna följa bedömningarna om behov av kompensation och lämplig åtgärd samt för att i framtiden kunna följa upp arbetet med kompensationsåtgärder. Det är oklart för oss vad begreppet ”visuellt” naturvärde innebär.

- Tekniska lösningar, såsom underjordiska dagvattenmagasin kan inte räknas som kompensationsåtgärder. I planhandlingarna beskrivs att en damm kommer att anläggas inom planområdet, vilket också står i plankartan. Dammen är tänkt att fungera som livsmiljö för växt- och djurarter och kompensera för påverkan på det biotopskyddade diket. En damm behövs också för hantering av dagvatten och skyfall och ingår i förslagen till åtgärder för dagvatten- och skyfallshantering. Om det blir en gemensam lösning, är det viktigt att experter från både naturvårds- och dagvattenområdet deltar i den fortsatta planeringen av dammen.

Kommentar:

Ljudmiljö:

Komplettering av planbeskrivningen/plankarta har skett med avseende på vilka bullerskyddsåtgärder som föreslås.

Maxvärden kan inte regleras i plankartan då värdena mäts vid planerade och befintliga bostäder. Bostäder i angränsande planarbetet kommer att behöva ha tillgång till en tyst sida, vilket kommer att regleras i den detaljplanen.

Dagvatten

För drift och underhåll av dagvatten- och skyfalls anläggningar som befinner sig på kvartersmark ansvarar fastighetsägaren Västfastigheter. Underhåll av dagvatten- och skyfallsåtgärder varierar men tillsyn bör ske ca 1-2 gånger per år. Tillgängligheten för driftpersonal och utrustningar anses fungera för föreslagna åtgärder. Dessa beskrivs i *PM Komplettering skyfallshantering samt översiktlig beskrivning av underhåll för dagvatten- och skyfallsåtgärder* (Ramböll 2020-06-18).

Exploatören har tillgång till informationen från utredningen.

Planbeskrivningen tydliggör att det är miljöförvaltningens riktvärden för Påverkan på vatten som underskrids.

Kompensationsåtgärder

Planbeskrivningen tydliggör att kompensationsåtgärderna utgår från Göteborgs stads riktlinjer.

Odlingslotterna som tas bort kompenseras med nya odlingslotter i nytt koloniområde i Hästebäck, vid Näsetvägen samt vid ett odlingsområde vid Antenngatan.

Frågan angående vilka övergripande värden/funktioner som skapas och vad åtgärderna kompenserar för vidarebefordras till den tänkta exploatören.

Texten angående visuellt naturvärde är justerad i planbeskrivningen. Förutom den direkt positiva inverkan som vegetation har på luftmiljön så visar forskning att möjligheten att betrakta grönska även kan öka människors välmående.

Tekniska lösningar

Vidarebefordras till exploatör.

3. Park- och naturnämnden

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.

Vid samrådet ifrågasatte förvaltningen föreslagen tillfart från Radiovägen till bussdepån. Förvaltningen ansåg att en in- och utfart från Västerleden borde prövas i det fortsatta arbetet med detaljplanen. Flera olika alternativ för in- och utfart har utretts för bussdepån med syfte att minska trafiken på Radiovägen. Olika utformningar av anslutningar mellan bussdepån och Dag Hammarskjöldsleden har studerats med hjälp av trafikförslag och trafiksimuleringar. Alternativet med en in- och utfart från depån direkt mot Västerleden ansågs inte kunna utformas med en god trafiksäkerhet då påfartsramperna skulle bli för korta. Det alternativet är uteslutet.

Efter samrådet har planhandlingarna ändrats, påfarten till Järnbrottsmotet har reglerats till bussgata efter dialog med Trafikverket. Detta innebär att busstrafiken öster om skolan minskar. Tillfart planeras från Radiovägen till bussdepån. Utfarten från bussdepån planeras i direkt anslutning till Järnbrottsmotet. Pendelcykelstråket påverkas med nya korsningspunkter. Det är viktigt att pendelcykelstråket har höga framkomlighetskrav och att utformningen ska ha få och säkra korsningspunkter med trafikfordon.

Bussdepåns placering innebär att Ängås odlarförening som har funnits på platsen sedan 2009 med löpande 1-årsarrende måste flytta. Fastighetskontoret har tagit fram ersättningsalternativ vilket är bra.

Kommentar:

Noteras.

5. Göteborg Energi AB

Till GENAB:s tidigare svar kan tilläggas att flytten av de kablar som behöver flyttas måste initieras tidigt och bekostas av den som vill få kablarna flyttade. Radiomastens elanslutning enligt förslaget kommer att flyttas och behöver säkras med ett u-område. Ett u-område behöver också reserveras för högspänningsledningar som ska gå in och ut till och från fastigheten för att ansluta bussladdningen till.

Observera att förläggningen av telekanalisation och ledningar kommer att ligga intill och korsa våra befintliga ledningar.

Placering och byggnation av telekanalisation och ledningar ska ske på ett sådant sätt att schakt för reparation och utbyte av våra ledningar inte hindras eller försvåras eller att era ledningar riskerar skador eller brott vid våra arbeten. Våra ”Bestämmelser vid markarbeten” som finns att tillgå på vår hemsida ska följas.

Kommentar:

Det efterfrågade u-området är utanför planområdet och omfattas inte av detaljplanen.

Ledningar inom kommunal mark utanför planområdet som är förlagda inom allmän plats medför inte behov av u-område.

6. Göteborg Energi GothNet AB

Har inget ytterligare att tillägga.

Kommentar:

Noteras.

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:

- Antalet brandposter behöver utökas inom planområdet.
- Hur skyfallsvatten ska fördröjas ska framgå i plankartan.

Utöver ovanstående ändringar är följande information viktig att beakta i planarbetet: Göteborgs krav för skyfallshantering enligt ”Tematiskt tillägg för översvämningssrisker” ska följas för hela planområdet. Allmänt VA-ledningsnät för dricksvatten behöver byggas ut för att tillgodose behov av brandposter och för att möjliggöra anslutning för kommande fastigheter inom detaljplan Järnbrottsmotet del 2.

Avfall

Kretslopp och vatten har inga synpunkter på granskningshandlingarna gällande avfall.

VA

Planområdet är väl försörjt med allmänt VA-ledningsnät, anslutning kan ske till Järnbrotts prästväg. Dock kan anslutning med självfall inte ordnas i Järnbrotts prästväg. Utbyggnad av allmän VA-ledningsnät öster om planområdet kommer att möjliggöra detta. Innanför planområdet krävs en utbyggnad av allmänna VA-ledning för dagvatten med ca 150 m. Utanför planområdet krävs en utbyggnad av allmänna VA-ledning för dagvatten med ca 600 m. Efter utbyggnad kan planområdet anslutas med självfall för dag-, och spillvatten öster om planområdet. För att tillgodose Räddningstjänstens behov av brandposter och för att säkra försörjning av tillkommande fastigheter i detaljplan Järnbrottsmotet del 2 behöver dricksvattnenätet byggas ut med ca 250 m inom planområdet och ca 150 m utanför planområdet, se bifogad ledningskarta.

Ledningsrätt vid planområdes östra gräns kan komma att krävas för Kretslopp och vattens nya dagvattenledning enligt plankartan. Kapaciteten på befintligt ledningsnät bedöms efter utbyggnad av dag-, och dricksvatten att vara god. Om markarbeten planeras närmare än 10 m från VA-anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet enligt rutin ”Kretslopp och vattens anvisningar för markarbeten” på Göteborg stads hemsida.

Brandvatten

Kapaciteten på allmänt ledningsnät, i Järnbrotts prästväg, för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp B:3 (VAV publikation P 83), vilket motsvarar 40 l/s. Vattenledningen är dubbelmatad och uppfyller planens krav på brandvatten på 10 l/s, områdestyp B:1. Antalet brandposter behöver utökas inom planområdet, detta kan möjliggöras via utbyggnad av dricksvattnenätet, se bifogad ledningskarta.

Önskar exploatören ett utökat behov av brandvatten eller om sprinkler behövs ska kontakt tas med Kretslopp och vatten för kapacitetsbedömning. Exploatören bekostar anläggning av sprinklerservis.

Kommentar:

VA

Information vidarebefordras till exploatör.

Brandvatten

Antalet brandposter är inte något som regleras i en plankarta. Däremot tydliggörs i planbeskrivningen att antalet brandposter kan behöva utökas med anledning av det som föreslås. Antalet brandposter kommer klargöras i samband med projekteringen av gatan där samråd krävs med Kretslopp och vatten.

Skyfall

Upplysning införs på plankartan att skyfallsvatten ska tas om hand. Utformningen av upplysningen, samt det förslag på skyfallslösning som finns, har skett i dialog med ansvarig tjänsteman på Kretslopp&vatten.

9. Trafiknämnden

Trafikkontoret har medverkat i planarbetet och ställer sig positiva till utbyggnad av rubricerat ärende. Nedanstående punkter ska dock beaktas.

Gång- och cykel

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. Trafikkontorets målsättning är att gång- och cykelkopplingen 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. Även stråkets genhet och framkomlighet kommer att försämrats med detaljplanens genomförande.

Sikt

Siktkrav angivna i Teknisk handbok för fri sikt vid korsningar ska följas i fortsatt arbete för både anslutningar mellan gator och vid infart till bussdepå.

Dagvatten

En förutsättning för att dagvattenhanteringen ska fungera är att kretslopp- och vatten anlägger den planerade VA-ledningen till Stora Ån i samband med utbyggnaden av gatan.

Framkomlighet

Åtgärder vid Axel Adlers gata ligger utanför planområdet. Det är detaljplanen som genererar behovet och det är viktigt för framkomligheten att åtgärderna genomförs i samband med att bussdepån byggs ut.

Befintliga byggnader

I området direkt norr om bussdepån ligger idag två skolbyggnader med tillfälligt bygglov. Enligt planbeskrivningen flyttas skolbyggnaderna till annan plats. Det är en förutsättning för att kunna bygga ut allmän plats.

Höjdsättning

Förlängningen av Antenngatan är höjdsatt i samråd med exploatörerna. Framtida anslutningar till bussdepån och detaljplan 2 behöver anpassas till gatans framtagna höjdsättning.

Parkering

Västfastigheter har tagit fram en mobilitet- och parkeringsutredning. Utredningen beskriver bussdepåns speciella förutsättningar med arbetstider där kollektivtrafiken är svår att utnyttja (eftersom chaufförerna ska till bussdepån för att utföra kollektivtrafiken). Utredning är godkänd av Trafikkontoret.

Vibrationer

För att säkerställa trafiksäkerheten för pendelcykelstråket föreslås förhöjda passager tvärs Antenngatans förlängning. Då området är vibrationskänsligt behöver dessa farthinder beaktas i framtagandet av detaljplan 2. De förhöjda passagerna har placerats i anslutning till korsningar där risk för vibrationer är mindre.

Buller

Bullerutredningen behöver visa att den tillkommande trafiken i detaljplanen inte medför att befintligheterna inom området för detaljplan 2 överstiger gränsvärden för buller.

Trafikförslag och genomförandestudie/Anslutning till Järnbrottsmotet

Trafikkontoret är positiva till att en ny utfart till Dag Hammarskjöldsleden från bussdepån skapas. Det ger en mindre miljöpåverkan på omgivningen och mindre tomkörning för kollektivtrafiken.

Trafikverket har uttryckt oro gällande att den nya anslutningen till Järnbrottsmotet riskerar att försämra trafiksituationen på det statliga vägnätet. Dialog med trafikverket pågår där ambitionen är att ha en undertecknad överenskommelse första kvartalet 2020, men senast innan planen antas vilket planeras ske i juni 2020. Överenskommelsen innebär att staden ska utforma gatan enligt trafikverkets utformningskrav samt genom en mikrosimulering visa att framkomligheten inte påverkas negativt jämfört med ett scenario utan anslutningen.

Kommentar:

Frågorna är vidarebefordrade till berörd exploatör. Överenskommelsen är tecknad 2020-01-27.

Se stadens samlade bedömning angående den bullerpåverkan som detaljplan förväntas ha. Avstämning av resultatet har skett med ansvarig handläggare på trafikkontoret.

10. Räddningstjänsten Storgöteborg

Brandvattenkapacitet bör förtydligas, i övrigt har inte räddningstjänsten något att erinra inför aktuell detaljplan.

Kommentar:

Planbeskrivningen tydliggör att brandpostnätet kan behöva kompletteras. Om komplettering krävs så finns den kapaciteten i ledningsnätet.

11. Kulturförvaltningen

Kulturförvaltningen har inget att erinra mot föreslagen exploatering.

Kommentar:

Noteras.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

12. 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. Länsstyrelsen synpunkter från samrådet har tillgodosetts på ett tillfredställande sätt.

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 ellertill risken för olyckor, översvämning eller erosion

Riksintresse kommunikationer

En överenskommelse har tagit fram mellan Trafikverket och Göteborgs stad gällande under vilka förutsättningar Trafikverket kan acceptera en utfart mot järnbrottsmotet. Med denna överenskommelse anser Länsstyrelsen att riksintresse kommunikationer är tillgodosett. Trafikverkets yttrande med en kopia av överenskommelsen har skickat till Länsstyrelsen och direkt till Göteborgs stad.

MKN för vatten

Planhandlingen har kompletterats med slutsatser från kompletterande utredningar gällande påverkan på berörd grundvattenförekomst. Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter gällande MKN för vatten.

Dagvatten och skyfall

Planhandlingarna har kompletterats med ett nytt kapitel 2.5 i dagvatten- och skyfallsutredningen (Tyréns 2019-03-12) och ett PM med alternativa åtgärder för dagvatten (WSP 2019-11-29). Det kombinerade förslaget som presenteras i planbeskrivningen kan kräva pumpning mellan reningsstegen samt täta byten av filter för att klara reningskrav för kväve. Det innebär ett relativt stort behov av tillsyn och underhåll för att garantera ett

tillräckligt bra reningsresultat över tid. Även dagvattendammen kommer behöva regelbunden underhållsmuddring. Det är därför angeläget att ansvaret för underhåll av dagvattensystemet under drifttiden blir tydligt utrett.

WSP:s PM anger att hanteringen av dag- och skyfallsvatten inom/från omgivande områden bör ses över innan planprocessen fortsätter, då område A (bussdepån) utgör områdets lågpunkt och planeras att bebyggas först. Länsstyrelsen delar den bedömningen. Länsstyrelsen vill betona att det är angeläget att kommunen vidtar de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen för att uppnå en hållbar dagvattenhantering. I övrigt har Länsstyrelsen inga ytterligare synpunkter gällande dagvatten.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Vattenverksamhet

För avledning av dagvatten från allmän platsmark anges att en ny dagvattenledning till Stora ån krävs. Länsstyrelsen vill informera om att arbeten i vatten vid anläggandet av utloppspunkten i Stora ån kan innebära vattenverksamhet enligt 11 kap Miljöbalken. Arbeten i vatten är anmälnings- eller tillståndspliktiga om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas. I det fall åtgärderna innebär vattenverksamhet ska samråd/anmälan utföras i tidigt skede med Länsstyrelsen.

Kommentar:

Dagvatten och skyfall

Frågan har utretts och PM har uppdaterats. Något kvarstående utredningsbehov anses inte föreligga.

Ansvaret för hantering av dagvatten och skyfall för de delområden som ligger uppströms planområdet för bussdepån ska hanteras i *Detaljplan NV om Järnbrottsmotet del 2*. Detta med avseende på att planområdet ligger i närmast anslutning till befintlig lågpunkt och att ett större område i nuläget avleds till planområdet från uppströms liggande områden.

Vattenverksamhet

Noteras.

13. Trafikverket

Synpunkter

En överenskommelse har tagits fram mellan Trafikverket och Göteborgs Stad gällande under vilka förutsättningar Trafikverket kan acceptera utfart mot Järnbrottsmotet och vilka krav som ställs på en sådan. Med tanke på att överenskommelsen är undertecknad av respektive part kan Trafikverket acceptera utfarten. Se bifogad överenskommelse med diarienummer TRV 2020/3966.

Innan det är möjligt att anlägga bussutfarten måste ett medfinansieringsavtal tecknas mellan parterna gällande bevakande projektledare, då byggnationen ska göras inom Trafikverkets vägområde. Denna ska vara undertecknad innan planen kan gå till antagande.

Dagvatten

Trafikverket har yttrat sig i samråd av *Detaljplan för stadsutveckling nordväst om Järnbrottsmotet, del 2 bostäder, skola, verksamheter, inom stadsdelen Järnbrott*, som delar dagvattenutredning och till viss del dagvattenlösning med denna planen (TRV 2019/135449, daterat 2020-01-16). Då dagvattenutredningen har gjorts gemensam för

dessas två detaljplaner har Trafikverket samma synpunkter i denna plan som i den tidigare.

Trafikverket anser att kommunen ska säkerställa att dagvatten hanteras och inte påverkar Västerledens dike mer än i dagsläget. Enligt dagvatten- och skyfallsutredningen som hör till planhandlingarna leder en översvämning vid ett 100-årsregn till en viss påverkan på Västerledens dike. Då en översvämning av Västerleden klassas som en allvarlig störning av transportförsörjningen är Trafikverkets riktlinjer att skyfallsanalysen ska genomföras på ett 200-årsregn med en klimatfaktor 1,2 efter exploatering. Trafikverket anser därför att skyfallsutredningen bör uppdateras till ett 200-årsregn enligt ovan. Även en analys av 200-årsregn före exploatering kan presenteras för jämförbarhet. Diket som är planerat vid det område som kallas område D ska förläggas separat från Trafikverkets dike om möjligt.

Kommentar:

Synpunkter

Noteras. Dialog med trafikverket pågår och medfinansieringsavtalet kommer att vara tecknat när detaljplanen antas.

Dagvatten

Kretslopp och vatten Göteborgs stad har gjort bedömningen att ett 200-års regn inte kommer att påverka Västerleden mer negativt än ett 100-års regn. Bedömningen har stämts av med handläggare på Trafikverket. Trafikverket delar Kretslopp och vattens bedömning och har inte några ytterligare synpunkter.

14. Statens geotekniska institut

SGI har tidigare lämnat synpunkter på planförslaget i samrådsskedet. SGI har inga ytterliga synpunkter på planförslaget i granskningsskedet och hänvisar istället till synpunkterna som framfördes i samrådsskedet. SGI:s synpunkter från samrådsskedet behandlades inte i samråddogörelsen varför det yttrandet sammanfattas nedan.

Samrådsyttrande

Planområdets stabilitet bedöms i vara tillfredsställande för befintliga förhållanden med ledning av markytans flacka lutning och att det inte förekommer branta bergsslänter inom eller i nära anslutning till området. För planerade förhållanden anges: "när ett realistiskt och konkret förslag till exploatering av området har arbetats fram kan stabilitetsförhållandena behöva utredas i de fall det kommer att skapas nivåskillnader inom eller närmast utanför planområdet. Stabiliteten ska utredas för minst detaljerad utredningsnivå för de nya blivande förhållandena gällande geometri och belastning."

SGI delar denna uppfattning och anser, med hänvisning till PBL 2 kap 4-5 §, att geotekniska förhållanden samt säkerhetsfrågor avseende skred, ras och erosion ska utredas i planskedet för planlagda förhållanden. Krävs det åtgärder eller restriktioner för att tillgodose tillfredsställande stabilitet anser SGI att dessa ska säkerställas i planen på ett plantekniskt godtagbart sätt.

Kommentar:

Geoteknisk och bergteknisk utredning har reviderats (Fastighetskontoret, rev. 2020-04-23) med ett förtydligande (se sidan 6) angående utredningsbehovet för detaljplanen, eftersom tidigare formulering *"när ett realistiskt och konkret förslag till exploatering av området har arbetats fram kan stabilitetsförhållandena behöva utredas i de fall det*

kommer att skapas nivåskillnader inom eller närmast utanför planområdet. Stabiliteten ska utredas för minst detaljerad utredningsnivå för de nya blivande förhållandena gällande geometri och belastning.” har lämnat utrymme för misstolkning.

Stabilitetsförhållandena är tillräckligt utredda för detaljplanen och marken bedöms som lämplig för detaljplanens innehåll. Däremot kan ytterligare stabilitetsutredningar bli nödvändigt i bygglovsskedet, om bygglovs- eller marklovsansökan skulle visa sig innehålla förändringar i marknivåer eller tillkommande laster som kan innebära risk för att stabilitetsproblem kan uppstå.

Detaljplanen medger inga förändringar av marknivåer, dvs inga höjder införts i plankartan. Det innebär att marklov eller bygglov krävs för alla marknivåförändringar som är större än $\pm 0,5$ meter. I prövningen av marklov/bygglov krävs detaljprojektering av åtgärder där bland annat olägenheter för omgivningen i form av sättningar i marken eller på befintliga byggnader samt risken för ändrad grundvattenströmning och för jordskred beaktas.

Geotekniker på stadsbyggnadskontoret har även tagit fram en utlåtande i augusti 2020 för att förtydliga markförhållandena utanför planområdet i sydväst då handläggare från SGI har uttryckt att det funnits oklarhet kring detta i den reviderade geotekniska utredningen. Slutsatsen som geoteknikern drar är att marken inom det aktuella området bedöms vara stabil. Det bedöms därmed inte finnas någon risk för jordskred som skulle kunna påverka planområdet för Dp Järnbrottsmotet Bussdepån.

Aktuell detaljplan är möjlig att genomföra även utan att några marknivåförändringar och utan tillkommande laster om dessa skulle bedömas som olämpliga i marklovsprövningen.

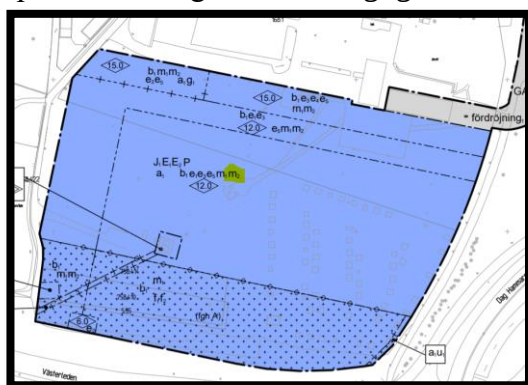
15. Vattenfall Eldistribution

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

16. Västtrafik AB

Om tankning

I plankartan anges ”m₂” enligt gul markering nedan.



m₂ Funktioner som innebär bränslehantering får ej förekomma., 4 kap. 12 § 1 st 2 p.

Enligt dialog 3 feb 2020 med SBK är angivelsen felaktig inom det angivna området. I övrigt säkerställer plankartan ett riskavstånd på 50 meter från närmaste bostad och skola till egenskapsgräns inom planområdet där tankningsanläggning får placeras.

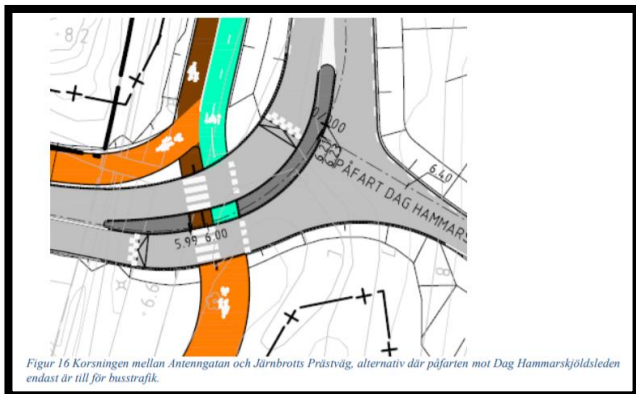
Hastighetsdämpning

I planbeskrivningen (sid 31) skrivs följande:

"Trafiksäkerheten för cyklister och gångtrafikanter förändras något eftersom förlängningen av Antenngatan medför två nya gång- och cykelpassager, en vid cirkulationen samt en längre söderut. Den södra passagen hastighetssäkras med ramp för motortrafiken och vid den norra verkar cirkulationen hastighetssänkande. Passagerna placeras vinkelräta mot körbanan för god sikt, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Eftersom bussarna kommer att gå tomma är bedömningen att det går att ge gång- och cykeltrafik företräde utan att ha någon större negativ påverkan på busstrafiken."

I dokumentet "Genomförandestudie" (sid 25) skrivs följande:

"En hastighetsdämpning anläggs 5 meter inför passagen för att prioritera cyklisters och fotgängares säkerhet."



Bussarna kommer att hålla mycket låga hastigheter i det aktuella vägavsnittet. De bussar som kommer från depån har precis kört ut från depån, och de bussar som ska till depån är i en kurva vilket tvingar fram en låg hastighet.

Traditionella "gupp/vägbulor" är inte önskvärt. De skapar stort slitage på bussarna samtidigt som bussförarna utsätts för mer eller mindre kraftiga stötar vid färd över gupp. En lämpligare lösning är en hastighetsdämpning utformad på så vis att bussarnas däck med säkerhet passerar utanför guppet medan bilarna, med dess mindre avstånd mellan däcken, passerar ovanpå guppet.

Backvarnare

Traditionella backvarnare med "beep-ljud" kommer av bullerskäl att undvikas. Västtrafik har ställt krav på att trafikentreprenörerna ska använda alternativa backvarnare, i form av ljud av summerkaraktär alternativt blyxtljus.

Kommentar:

Om tankning

Angivelsen är felaktig och justering av plankartan görs till antagandet av detaljplanen.

Hastighetsdämpning

Trafikkontoret planerar att anlägga farthinder i form av ramper för att ge ökad säkerhet för oskyddade trafikanter i en trafikmiljö som kommer att vara relativt storskalig.

Kurvan i sig kommer nog inte säkerställa tillräckligt låg hastighet för att ge oskyddade trafikanterna tillräckligt god trafiksäkerhet. Det är också för att ge fartdämpning till annan trafik som tillkommer vid planen väster /norr om bussdepån.

Lösningen med ”smalare” vägbulor som föreslås anser trafikkontoret att det fungerar dåligt i kurvor. Förslag är i istället att använda långa avfartsramper som är anpassade för att ge kollektivtrafiken bättre arbetsmiljö.

Backvarnare

Noteras.

17. Skanova

Skanova har tagit del av granskningshandlingarna. Skanova har inom det aktuella området ledningar till Telemasten. Under genomförandemöte har identifierats att befintliga ledningar behöver flyttas. Ledningar kan flyttas till nytt u-område i planområdets sydvästra del. Flytt av ledningar bekostas av exploatören och beställning bör inkomma i god tid till Skanova.

Kommentar:

Noteras.

Sakägare

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

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

Allmänt intresse

Att bussdepåer etableras i så nära anslutning till bussarnas utsättningsplatser som möjligt medför ekonomiska och miljömässiga fördelar för samhället och är därför av allmänt intresse. Däremot är bussdepån inget som allmänheten dagligen nyttjar. Vi efterlyser en beskrivning av hur bussdepån ska stadsintegreras i etapper. 2014 genomfördes en lokaliseringsutredning med syfte att hitta lämplig mark för bussdepå. Utredningen resulterade i att fyra områden studerades Radiomasten, Husknuten World of Golf samt Axel Odners Gata. Det konstaterades att Radiomasten och Husknuten förutsatte depåer som integrerades med kommande bebyggelse. Avseende Radiomasten framfördes dock att depån i ett första skede kunde ses som en traditionell utomhus markdepå som skulle utformas så att det blev möjligt att bygga över och integrera markdepån med annan bebyggelse. Fastighetsnämnden hänvisar också i sitt beslut om markanvisning till programförslag för Frölunda och utveckling av mellanstaden. Den etappvisa stadsintegreringen är en väsentlig grund för markanvisningen. Vi anser därför att detaljplanen ska innehålla en beskrivning av hur och när den avsedda stadsintegreringen av depån kommer att ske. Förslaget innehåller nu en öppen, belyst industrilokaliseringen på ca 50 tusen kvadratmeter med störande verksamhet dygnet runt i ett tätt befolkat område både dag och natt.

Risker

Bussdepåer ska placeras så att de leder till korta ledtider mellan depå och utsättning vilket bidrar till positiva kassaflöden för kollektivtrafiken. Lokaliseringen ska samtidigt vara genomtänkt och inte bidra till kostnader och risker för medborgare och andra delar inom samhällsapparaten.

Depåerna ska placeras så att de är robusta för störningar i tex trafik. De ska lätt nås vid olyckor mm. Den aktuella depån ligger i direkt anslutning till belastade trafikleder som Söderleden, Dag Hammarskjöldsleden samt Radiovägen. Utbyggnaden av arbetsplatser och bostäder och förändring av vägar i närområdet är omfattande och kommer vid olika tider på dygnet att påverka tillgängligheten till depån på grund av köer. Depån har enbart en in- och utfart, vi ser detta som en risk speciellt då det är mycket kö. Vi saknar en riskbedömning av hur olyckor vid depån ska hanteras vid tex bränder inte minst med tanke på närhet till äldreboende, förskola och skola. Vi efterlyser en beskrivning av hur framkomligheten för räddningstjänsten ska säkerställas.

Bussbranschen är inne i ett intensivt utvecklingsskede. För närvarande är elbussar i fokus. Enligt uppgifter från Västrafik kommer depån att ha 100% elbussar. Elbussarna har litiumbatterier. Brand i litiumbatterier har snabbt förlopp. Batterierna kan självantända och bilda en sk termisk rusning som leder till att giftiga gaser frigörs. Själva laddningsprocessen är kritisk. Utvecklingen följs nu noga av myndigheter tex MSB. Riskerna behöver analyseras närmare innan slutligt beslut om detaljplan tas.

Inför det slutliga planförslaget behöver också eventuella risker och konflikter mellan detaljplan 1 och 2 tex identifieras och åtgärdas. Vi anser att detta är väsentligt att de som väljer att leva, bo, arbeta, går i förskola eller i skola ska känna trygga och må bra i området och inte känna sig inlåsta i händelse av olycka. Det är också en risk i sig att området enbart kan nås via Radiovägen.

Prickmark

Vår mark är prickad i planförslaget. Vi anser att motivet till begränsningen av markens nyttjande ska framgå i detaljplanen. Vi anser också att de överväganden som gjorts i planarbetet om som ligger till grund för bestämmelsen ska redovisas. Lagstödet för bestämmelsen ska också redovisas i detaljplanen.

Kommentar:

Allmänt intresse

Se rubriken "Inledande kommentarer" angående lokalisering av bussdepån och stadsintegrering.

Risker

Se rubriken "Inledande kommentarer" angående risker.

Prickmark

Prickmarken i plankartan utgör riskavståndet från Västerleden (50 meter). Hänvisning till aktuell PBL-paragraf finns i plankartan.

19. Tomträttshavare 1 och 2, Järnbrott 36:3, Sändaregatan 5

Vi har tidigare skickat in våra synpunkter. Vi tycker inte att våra synpunkter och det vi oroar oss för har beaktats överhuvudtaget. Vi oroar oss mest för den ökade trafiken för våra barns skolväg och störningar (buller, vibrationer, utsläpp) för boende. Alla chaufförer måste också köra till och från sitt jobb. Trafikverket vill inte ha någon påfart vid radiomotet och vi ser risk för att det blir både in-och utfart via Radiovägen. Vi anser att infarten från Radiovägen till bussdepån ska utgå i förslaget, om det inte går anser vi att Planen ska strykas i sin helhet.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående buller, vibrationer, utsläpp, in-/utfart, avtal med Trafikverket samt lokalisering av bussdepån.

20. Tomträttshavare 1 och 2, Järnbrott 39:1, Sändaregatan 6A

Vi lämnade in synpunkter om detta projekt i samband med samrådet i februari 2019. Vi anser att de synpunkterna inte fått något gehör, så härmed sänder vi in dessa synpunkter igen, med vissa ändringar.

Vi har förstått att en utfart/infart till/från Västerleden inte är möjlig, med hänsyn till Trafikverkets invändningar, men vi kvarhåller vid vår synpunkt att en infart (likväl som utfarten) bör kunna byggas direkt från Dag Hammarskjöldsmotet, utan att köra på Radiovägen.

Nedan har vi förtydligat våra frågor och önskemål/yrkanden.

1) Varför har vårt område (fastigheterna på Sändaregatan) inte medtagits i detta projekt? Alla rapporter (förutom bullerutredningen, som har gjort sitt utsnitt i kartan så att några av våra fastigheter är inkluderade) har uteslutit våra fastigheter. Det är högst troligt trafiken på Radiovägen och (nuvarande) Antennngatan (både från bussar till depån, men även från personal till och från depån) kommer att öka markant. Detta kommer i sin tur att leda till ökat buller, ökade vibrationer och ökade luftföroreningar för bl a vår fastighet. Argumentet vi fått till oss, att Västtrafik kommer att använda 100% elbussar, hindrar ändå inte att bussar kommer att bromsa och starta på gatan utanför oss (stopp vid rödljus, övergångsställe etc) och avge ljud i samband med detta. Det vi också ställer oss frågande till är varför elbussarnas tystare nivåer inte visar sig som markanta skillnader i bullerutredningen (jämför karta Nuläge kontra Fullt utbyggd plan). Skillnaden i Leq [dB(A)] är minimal för fastigheterna på Sändaregatan (bilagor 13 och 19 i den ursprungliga Bullerutredningen, rapport 750304-r-A). Däremot ökar Lmax något, både dagtid (bilagor 15 och 27 i Bullerutredningen) samt nattetid (bilagor 17 och 35 i Bullerutredningen) precis vid våra fastigheter.

2) Hur säkerställer ni att befintliga fastigheter i området inte får en ökad buller-, vibrations-, och luftföroreningsmängd? Hur säkerställer ni en bra boendemiljö för oss som redan bor i området? Era rapporter och utredningar utreder nästan uteslutande ny byggnation, men tittar inte alls på befintlig byggnation, såsom t ex vår fastighet.

3) Om nu utfarten ska ske direkt mot Järnbrottsmotet, varför kan man då inte även lägga infarten därifrån? Ni skriver i samrådsredogörelsen att ”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.” Var finns dokumentation om dessa utredningar? Och hur menar ni att en infart via Radiovägen kommer att minska trafikeringen på Radiovägen?

Vi yrkar: • att nya buller-, vibrations- och luftkvalitetsutredningar görs om, som även innefattar fastigheterna på Sändaregatan (främst de som vetter mot Radiovägen och Antennngatan).

• att ovanstående utredningar även tar hänsyn till den ökade trafiken på bl a Radiovägen och Antennngatan (bussar, anställda, tunga transporter) och inte bara till ”industrin” bussdepån.

• att en ordentlig utredning av boendemiljön för boende i fastigheterna på Sändaregatan görs. I denna bör ingå en utredning om förväntad värdeminskning/värdeökning av våra

fastigheter, utifrån den positiva och negativa inverkan på närområdet bussdepåns uppförande förväntas få.

- att en uttömmande utredning om infart från Dag Hammarskjöldsleden genomförs för att göra det yttersta för att skapa en bättre boendemiljö för boende på Sändaregatan och Antenngatan samt bättre närmiljö för skolans elever.

Kommentar:

Till detaljplanen har det tagits fram ett flertal utredningar. Slutsatsen av de tekniska utredningarna ligger till grund för det planförslag som tagits fram. Åtgärderna som respektive utredning föreslår, samt avgränsning av dem, har stämts av med berörda tjänstemän på Göteborg stad tillsammans med utredarna av de tekniska utredningarna. Bedömningen är att de flesta av utredningarna inte behöver uppdateras till antagandet av detaljplanen. De tekniska utredningarna tillhörande detaljplanen visar på att de olägenheter som förväntas från detaljplanen inte påverkar Sändaregatan negativt. Göteborgs stad har planer på att påbörja arbete med ytterligare en detaljplan i detta område för en omvandling av Radiovägen till en mer stadsmässig gata, ungefärligt utbredningsområde för den detaljplanen beskrivs i planbeskrivningen. Förmodligen kommer Sändaregatan att ingå i influensområde för den detaljplanen och att de tekniska utredningar som då tas fram studerar påverkan mer ingående.

Den trafikmängd som denna detaljplan förväntas bidra med antas inte medföra att det blir en stor negativ påverkan för boende norr om Radiovägen. Se rubriken "Inledande kommentarer" angående infart och utfart, vibrationer, luft, Överenskommelse med Trafikverket, eventuella värdeminskningar av fastigheter och buller. Planbeskrivning är uppdaterad med ett avsnitt kring ljus och plankarta reglerar att verksamheten för bussdepån inte får ha störande ljus för kringliggande bebyggelse.

21. Tomträttshavare 1 och 2, Järnbrott 39:2, Sändaregatan 6B

Står fast vid de synpunkter som lämnades in i samrådsskedet då de anser att inte något har förändrats.

Kommentar:

Se "Inledande kommentarer" angående buller, vibrationer, infart och utfart och luftmiljö. Planbeskrivning är uppdaterad med ett avsnitt kring ljus och plankarta reglerar att verksamheten för bussdepån inte får ha störande ljus för kringliggande bebyggelse.

22. Tomträttshavare 1 och 2, Järnbrott 38:6, Sändaregatan 27

Vi bor på den lilla gatan Sändaregatan som ligger längs med Radiovägen och Antenngatan. Vi vill att man hittar en bättre plats för bussdepån. Järnbrott är ett område med radhus och villor mest, det är många barn som rör sig nära trafiken när de går till skolan. Vi gillar och ser det som en fin tillgång att kunna gå fem minuter och komma till ett grönområde det vid telemasterna där man vill bygga bussdepån. Buller och vibrationer kommer också bli problem. Trafiken kommer öka på en väg som redan är hårt belastad, Radiovägen. Man säger att det inte blir ökade avgaser för det kommer vara elbussar. Så är det säkert men all personal kör inte elbil. Vi och många med oss vill att man tänker om och hittar annan placering för bussdepån.

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

Kommentar:

Se rubriken "Inledande kommentarer" angående lokalisering samt infart och utfart till bussdepån samt påverkan på buller och vibrationer.

23. Tomträttshavare, Järnbrott 38:7, Sändaregatan 29

De synpunkter som tidigare framförts av c:a 578 personer som bor i området har avfärdats på en halv rad och lämnats utan åtgärd. ”Samrådsmöten” har hållits två gånger utan att stadens representanter har tagit till sig de åsikter som framförts. Föreslagen tillfart till Söder/Väster-leden har inte beviljats av vägverket – men ändå hävdar stadens representanter att frågan inte är avgjord. Placeringen av denna tänkta korta tillfart mitt i en kurva kommer att innebära hög risk för att människoliv går till spillo.

Tillfarten till bussdepån från Radiovägen kommer att sluta i en större vändplats och över denna har man tänkt dra den cykelled som går från Linneplatsen till Särö. Hur många cyklister kommer att få sina liv fördärvade där?

På Golfträningsplatsen på andra sidan Söderleden tänker man bygga en skola. Det innebär att elever från skolan kommer att passera över bussarnas vändplan. Stor olycksrisk! Vissa tider är det idag köer från bron över Dag Hammarskjölds väg mot Frölunda Torg respektive Köpcentrum 421. Till detta skall då läggas att staden avser förtäta byggnationen längs Hammarskjöldsleden och Radiovägen, vilket innebär att dagens köer kommer att mångfaldigas.

Finns planer på Spårväg Frölunda-Särö-Möln dal med placering i Radiovägen över Husknuten? Ovanpå detta skall alltså 150 bussar tillkomma – tala om trafikchaos!

Mitt förslag är att Bussdepån i stället placeras där träningsplatsen för golf är idag (Reningsverksgatan (Järnbrott 758:625)). Därifrån finns redan idag utmärkta anslutningar till söder/väster-leden och till Frölunda Torg. Det som behövs idag är att kommunen tar ett steg tillbaka och byter ut de som har sysslat med placeringen av bussterminalen mot andra som är mer benägna att lyssna på de boende och att ta till sig och förstå vad som är bäst för staden, de boende och göteborgare i allmänhet.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående trafik, infart och utfart, påverkan på cykelled samt lokalisering av bussdepån. Den planerade påfarten avses att uppföras på ett trafiksäkert sätt. Någon vändplats planeras inte utan bussarna planeras vända inom depån.

24. Tomträttshavare, Järnbrott 42:14, Våglängdsgatan 2K

De synpunkter som tidigare framförts av c:a 578 personer som bor i området har avfärdats på en halv rad och lämnats utan åtgärd. Samrådsmöten har hållits två gånger utan att stadens representanter har tagit till sig några av de åsikter som framförts.

Det som jag främst vänder mig mot är att man lägger bussdepån så nära skolan som dessutom ska utökas med fler elever. Detta känns inte genomtänkt, måste bli en stor olycksrisk. Med bussdepån kommer trafiken och bullret att öka väsentligt för oss som bor i närheten. Redan idag upplever vi störande brus från Radiovägen när trafiken är stark och det är mycket köbildningar. Även nattetid kan trafiken vara störande redan idag och busstrafik på natten skulle störa natton. Föreslagen tillfart till Söder/Väster-leden har inte beviljats av vägverket – men ändå hävdar stadens representanter att frågan inte är avgjord. Placeringen av denna tänkta korta tillfart mitt i en kurva kommer att innebära hög risk för bland annat cyklister. Tillfarten till bussdepån från Radiovägen kommer att sluta i en större vändplats och över denna har man tänkt dra den cykelled

som går från Linneplatsen till Särö. Väldigt olyckligt att bryta den cykelled som används av ett stort antal människor som såväl transportled som cykelled för rekreation.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående trafik, infart och utfart, påverkan på cykelled samt lokalisering av bussdepån. Den planerade påfarten avses att uppföras på ett trafiksäkert sätt. Någon vändplats planeras inte utan bussarna planeras vända inom depån.

25. Tomträttshavare, Järnbrott 40:25 Radiomastgatan 6

Jag förstår att det behövs en bussdepå i området men om det inte går att bygga med in och utfart i direkt anknytning till västerleden borde inte denna plats vara aktuell längre. Behöver trafik till och från depån gå via Radiovägen, som redan är övertrafikerad, kommer det kraftigt försämrade levnadsmiljö för oss boende i närheten och även miljön för grundskolan som ligger kloss an. Jag hoppas ni stannar upp och funderar igenom om detta är helt genomtänkt.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående lokalisering av bussdepån, in- och utfart samt ökade trafikmängder.

26. Tomträttshavare, Järnbrott 111:6, Radiomastgatan 9

Vi är många boende i området som lämnat in synpunkter på den här detaljplanen och nästan 500 personer som skrivit under en namninsamling för att protestera mot placeringen av en bussdepå granne med en F-9- skola, men tyvärr har inga av synpunkterna vi lämnat in tillåtit påverka detaljplanen.

Är det så här stadsplaneringen i Göteborg ska drivas? Jag tycker det är anmärkningsvärt. Vi är många i området som ser behovet och nyttan med bussdepån, men vi håller INTE med om placeringen av den! Vi är mycket bekymrade över den kraftigt försämrade trafikmiljön som dragningen av in- och utfarten innebär, framförallt för våra skolbarn. När det gäller in och utfarten så undrar jag också hur det kommer sig att Göteborgs Stad är villig att gå vidare med en plan som bygger på en trafiklösning som Trafikverket INTE accepterar?? Vad händer om det inte går att lösa den frågan med Trafikverket? Är det verkligen rimligt att besluta om en detaljplan innan alla parter är överens? Jag tycker inte det!

När den frågan väl är löst, oavsett om det blir en utfart mot Radiomotet eller inte, så har inte vi i området någon möjlighet att tycka till om detta. Då återstår endast att överklaga! Ska bussdepån nödvändigtvis ligga just här finns det några saker som vi boende och föräldrar i området ser som otroligt viktiga och kräver att ni tar hänsyn till, vilka är följande:

Ökad trafikmängd

Radiovägen är redan i dag tungt belastad, både vardagar och helger. Många av skolans 650 elever korsar dagligen gatan på väg till eller från skolan, och det är därför (en måttligt respekterad) 30-sträcka en bit. Bussdepån kommer att öka trafiken, både under byggtid och när depån är drift. Vi vill att den trafiken leds direkt från Västerleden och in på samt ut från depån.

Vibrationer

Marken här består av lera, vilket vibrationsutredningen visar väldigt tydligt. Vi som bor längs Radiovägen och Antenngatan känner av varje gång en buss eller lastbil passerar

förbi. En ökad trafik både under byggtid och när bussdepån är i drift kommer märkas tydligt i våra hus. En in- och utfart direkt till Västerleden skulle begränsa den problematiken.

Buller

De boende på Sändaregatan är mest utsatta, men alla vi andra som också bor längs Radiovägen störs redan i dag av trafikbuller från Radiovägen och Västerleden. Även av detta skäl är det oerhört viktigt att hålla så stor del av trafikökningen som möjligt på Västerleden, och inte på Radiovägen.

Trafikmiljön runt skolan

Barnens skolväg måste särskiljas helt från bussarnas in- och utfart till depån. Är detta svårt att lösa så är vi återigen tillbaka i frågan varför denna placering alls ens övervägs från första början. Göteborgs Stad har flera projekt som går ut på att förmå föräldrar att låta barnen gå eller cykla till skolan, i stället för att bli skjutsade i bil. Då måste vi göra trafikmiljön runtskolorna säkrare, inte tvärtom. Lägg in- och utfarten direkt till Västerleden.

Flytten av lågstadiepaviljongerna på Ebba Petterssons privatskola

Enligt planen ska skolans lågstadiepaviljonger maka på sig för en infartsväg, som ska skärmars av med ett bullerplank mot skolgården. Hur kan man ens aktivt och medvetet styra in så mycket trafik, med buller och avgaser, kloss an till små barns dagliga vardagsmiljö? Vidare ramar paviljongerna idag in barnens skolgård och skapar en gemensam yta för låg och mellanstadiet. I planeringen för hela området finns bygget av en ny skola. Då får eleverna (och skolpersonalen) stå ut med tillfälliga lösningar under hela byggtiden. Att redan vid bygget av bussdepån tvinga barnen att stå ut med tillfälliga lösningar skulle inte vara bra för deras skolgång och skolresultat. Släpp den tanken och lös det tillfälligt på bussdepåsidan i stället. Jag förstår inte heller varför det enbart är utfart från bussdepån som diskuteras med Trafikverket, varför inte även infart? Så att vi slipper bussarna runt skola och bostäder helt? Det går givetvis att lösa att bussar kör in på dagens Radiomothållplats, vänder på samma sätt som Lila express och sedan kör in på bussdepån därifrån.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående, lokalisering, ökad trafikmängd, vibrationer, buller, trafikmiljö runt skolan, flytt av lågstadiepaviljonger samt in och utfart.

27. Tomträttshavare, Järnbrott 56:3, Kortvågsgatan 18

Jag ser inte att man har löst in- och utfart till bussdepån för bussarna tillräckligt bra för att få en bra boendemiljö. Som jag ser det har det inte tillkommit några förbättringar i de nya handlingarna. Redan idag är det problem med vibrationer för de boende som bor närmast bussgatorna i området.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående in- och utfart, vibrationer och överenskommelse med Trafikverket.

28. Tomträttshavare, Järnbrott 113:1, Ettrörsgatan 1

Instämmer med yttrande nummer 24.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående trafik, infart och utfart, påverkan på cykelled samt lokalisering av bussdepån. Den planerade påfarten avses att uppföras på ett

trafiksäkert sätt. Någon vändplats planeras inte utan bussarna planeras vända inom depån.

29. Kungsleden AB

Bebyggelsens omfattning

Byggnadshöjd 15 m över gata möjliggörs i plankartan längs hela fastighetens norra gräns. Höjden möjliggör bebyggelse av parkeringshus och stödfunktioner till bussdepå. I tidigare samtal och i nuvarande samt tidigare illustrationsplaner har det enbart varit planens nordvästra del, avskild av en administrativ gräns i plankartan, som varit aktuell för byggande av parkeringshus. Parkeringshuset är nu, som tidigare, illustrerat som en byggnad på ca 70 m i 3-5 våningar omfattandes ca 4500-7500 kvm. Som närmsta granne på andra sidan gatan har vi ansett detta vara en acceptabel utformning.

E-talet i nuvarande plankarta möjliggör dock en 130 m lång och 4 våningar hög byggnad, utöver ovanstående parkeringsgarage. Således tillåts totalt en ca 200 m lång anläggning i 4 våningar. Vi anser att dylik bebyggelse skulle få stora negativa konsekvenser för framtida boende och skolmiljöer norr om området. Vid en närmre granskning av samrådshandlingarna framgår att man där reserverat en byggrätt på ca 25 000 kvm för motsvarande ändamål. En orimlig siffra. Att exploateringen nu minskat från samrådshandlingens 25 000 kvm till ca 16 000 kvm i granskningshandlingen ändrar inte det faktum att detta är en mycket stor byggnadsvolym för parkering i ett bostadsnära läge. Vi har varit i kontakt med Västfastigheter och fått beskedet att de ej framfört något önskemål eller behov avseende denna tillkommande byggrätt.

Som närmsta granne och tidigare fastighetsägare för denna del av bussdepån önskar vi att byggnadshöjd 15 meter enbart tillåts inom markreservatet för gemensamhetsanläggning, i likhet med de illustrationer som konsekvent redovisats för oss, och med de intentioner som omnämnts i de samtal som förts under planarbetets gång. Vidare anser vi att det antal träd som redovisas i illustrationsplanen för markparkeringen i områdets norra del bör säkerställas i planhandlingarna samt att någon form av utformningskrav ställs på fasader och ev. framtida bullerdämpande åtgärder mot allmän plats i norr.

Trafik

Antenngatans utformning är av stort intresse för oss som angränsande fastighet väster om gatan. Här kommer det att vara skol- och idrottsverksamhet med relativt stora flöden och med en utfart direkt till Antenngatan. I samrådshandlingarna har gatan redovisats som en stor blank yta, och granskningshandlingen är första gången som det har varit möjligt för oss att komma med synpunkter på gatans utformning.

Utformningsmässigt anser vi att Antenngatan skall vara en urban gata fram till bussdepån (i motsats till en påfart) och att den bör utformas på ett sätt som stödjer detta. Impedimentzoner bör minimeras och gaturummet hållas så tight som möjligt i väntan på framtida bebyggelse öster om gatan. Vi tror att det skulle vara bäst för området och för framtida verksamheter på Kungsledens fastighet (Skola, kontor och bostäder) om ytan som finns inritad mellan körbana och GC-bana skulle utformas som angöringszon. Med möjlig lastzon och korttidsparkering mellan träd.

I illustrationsplanen redovisas en odefinierad zon mellan plangräns och GC-bana, vad har man tänkt skall hända här? Även om vi placerar vår kommande bebyggelse i plangräns byggs en olycklig distans in. Som motverkar upplevelsen av stad i det framtida gaturummet.

Avseende dragningen av pendelcykelstråket ställer vi oss frågande till beslutet att förlägga detta till Antenngatans västra sida. På sida 32 beskrivs detta som den säkraste dragningen för cyklister, med minst antal korsningspunkter, men man har då inte räknat med den infart som går från Antenngatan till Kungsledens och Fastighetskontorets fastigheter (synlig i illustrationsplanen). På västra sidan finns med andra ord tre korsningspunkter. Inom Kungsledens fastighet kommer det att bedrivas skolverksamhet i de lägre stadierna och vid denna infart räknar vi med ett stort koncentrerat flöde av trafik på morgonen, under det tidsspänn då pendelcykelbanan nyttjas som mest av snabbcyklande göteborgare. Vi anser det vara en onödig säkerhetsrisk för barnen att lägga pendelcykelbanan på denna sida Antenngatan och vi frågar oss om det verkligen skulle vara mindre trafiksäkert för cyklisterna om den istället drogs på östra sidan gatan.

Kommentar:

Bebyggelsens omfattning

Byggrätten begränsas till antagandeskedet genom att prickmark införs mellan det planerade parkeringshuset i nordväst samt den föreslagna byggrätten direkt öster därom. Dessutom sänks byggnadshöjden till 9 meter.

Skalskyddet utformning kommer att regleras inom bygglovet. I planbeskrivning ges exempel på hur gestaltningen kan bli.

Trafik

Angående pendelcykelstråket samt utformning av Antenngatan se ”Inledande kommentar”. Utformningen av själva gatan regleras inte i detaljplanen men synpunkterna har delgivits till Trafikkontoret.

30. Framtiden byggutveckling AB

Parkering

Bilparkering (förutom besöksparkering och parkeringsplatser för rörelsehindrade) för bostäderna inom Framtidens mark som planeras att uppföras i detaljplan för stadsutveckling vid Järnbrottsmotet del 2 förutsätts ske inom Järnbrottsmotet del 1. Vi förutsätter att detta är säkerställt i detaljplanen.

Bullerproblematiken

Bussdepån alstrar buller som klassas som industribuller. Vi förutsätter att kraven på bussdepån säkerställer att det är möjligt att uppföra bostäder i detaljplan för stadsutveckling vid Järnbrott del 2. Om aktivitet kommer att pågå under nattetid på bussdepån föreslår vi ett tillägg till a1 om att ljudnivåerna inte bör överstiga L_{Fmax55} dBA nattetid. Detta då bullerutredningen från 2018 visar att maximal ljudnivå nattetid uppgår till som mest ca 63 dBA.

Kommentar:

Parkering

En gemensamhetsanläggning för parkering kan uppföras enligt detaljplanen.

Buller

Maxvärden kan inte regleras i plankartan då värdena mäts vid planerade och befintliga bostäder. Bostäder inom angränsande pågående detaljplanearbete behöver planeras med ljuddämpad sida. Se ”Inledande kommentarer” angående buller för beskrivning av reglering samt begränsningar för bussdepåns verksamhet.

31. Delägare 1 dödsbo, fastigheten Järnbrott 758:414

Motsätter sig föreslagen detaljplan då ersättningsfrågan för kommande inlösen/förvärv ej är slutförd.

Kommentar:

Detaljplanen innebär möjlighet för Västfastigheter, så som kommande ägare till den största andelen kvartersmark inom bussdepån, att lösa in fastigheterna 758:410 och 758:414. För att kunna inlösa fastigheterna måste Västfastigheter till lantmäterimyndigheten ansöka om att fastighetsreglering i syfte att överföra fastigheterna till sin övriga fastighet inom bussdepån. Lantmäterimyndigheten kommer då att besluta om vilken ersättning som kommer betalas av Västfastigheter till fastighetsägarna till fastigheterna 758:410 och 758:414.

32. Delägare 2 dödsbo, fastigheten Järnbrott 758:414

Motsätter sig föreslagen detaljplan då ersättningsfrågan för kommande inlösen/förvärv ej är slutförd.

Kommentar:

Se stadsbyggnadskontorets kommentar till yttrande nummer 31.

33. Delägare 3 dödsbo, fastigheten Järnbrott 758:414

Motsätter sig föreslagen detaljplan då ersättningsfrågan för kommande inlösen/förvärv ej är slutförd.

Kommentar:

Se stadsbyggnadskontorets kommentar till yttrande nummer 31.

34. Delägare 4 dödsbo, fastigheten Järnbrott 758:414

Motsätter sig föreslagen detaljplan då ersättningsfrågan för kommande inlösen/förvärv ej är slutförd. Ifrågasätter om detaljplanens industrilokalisering för bussdepån både har ett ändamål och en varaktighet som kan utgöra en grund för tvångsinlösen. Lokaliseringsutredningen som ligger till grund för markanvisningen till Västtrafik, förutsätter att depån ska stadsintegreras i etapper. Hur den etappvisa stadsintegreringen ska ske behöver framgå av planen.

Kommentar:

Se stadsbyggnadskontorets kommentar till yttrande nummer 31 samt de inledande kommentarerna angående etappvis utbyggnad.

35. Delägare 5 dödsbo, fastigheten Järnbrott 758:414

Motsätter sig föreslagen detaljplan då ersättningsfrågan för kommande inlösen/förvärv ej är slutförd. Ifrågasätter om detaljplanens industrilokalisering för bussdepån både har ett ändamål och en varaktighet som kan utgöra en grund för tvångsinlösen. Lokaliseringsutredningen som ligger till grund för markanvisningen till Västtrafik, förutsätter att depån ska stadsintegreras i etapper. Hur den etappvisa stadsintegreringen ska ske behöver framgå av planen.

Kommentar:

Se stadsbyggnadskontorets kommentar till yttrande nummer 31 samt de inledande kommentarerna angående etappvis utbyggnad.

36. Delägare 6 dödsbo, fastigheten Järnbrott 758:414

Motsätter sig föreslagen detaljplan då ersättningsfrågan för kommande inlösen/förvärv ej är slutförd.

Kommentar:

Se stadsbyggnadskontorets kommentar till yttrande nummer 31.

37. Delägare 7 dödsbo, fastigheten Järnbrott 758:414

Motsätter sig föreslagen detaljplan då ersättningsfrågan för kommande inlösen/förvärv ej är slutförd. ifrågasätter om detaljplanens industrilokalisering för bussdepån både har ett ändamål och en varaktighet som kan utgöra en grund för tvångsinlösen. Lokaliseringsutredningen som ligger till grund för markanvisningen till Västtrafik, förutsätter att depån ska stadsintegreras i etapper. Hur den etappvisa stadsintegreringen ska ske behöver framgå av planen.

Kommentar:

Se stadsbyggnadskontorets kommentar till yttrande nummer 31 samt de inledande kommentarerna angående etappvis utbyggnad.

38. Delägare 8 dödsbo, fastigheten Järnbrott 758:414

Motsätter sig föreslagen detaljplan då ersättningsfrågan för kommande inlösen/förvärv ej är slutförd. Ifrågasätter om detaljplanens industrilokalisering för bussdepån både har ett ändamål och en varaktighet som kan utgöra en grund för tvångsinlösen. Lokaliseringsutredningen som ligger till grund för markanvisningen till Västtrafik, förutsätter att depån ska stadsintegreras i etapper. Hur den etappvisa stadsintegreringen ska ske behöver framgå av planen.

Kommentar:

Se stadsbyggnadskontorets kommentar till yttrande nummer 31 samt de inledande kommentarerna angående etappvis utbyggnad.

39. Delägare 9 dödsbo, fastigheten Järnbrott 758:414

Motsätter sig föreslagen detaljplan då ersättningsfrågan för kommande inlösen/förvärv ej är slutförd. ifrågasätter om detaljplanens industrilokalisering för bussdepån både har ett ändamål och en varaktighet som kan utgöra en grund för tvångsinlösen. Lokaliseringsutredningen som ligger till grund för markanvisningen till Västtrafik, förutsätter att depån ska stadsintegreras i etapper. Hur den etappvisa stadsintegreringen ska ske behöver framgå av planen.

Kommentar:

Se stadsbyggnadskontorets kommentar till yttrande nummer 31 samt de inledande kommentarerna angående etappvis utbyggnad.

40. Delägare 10 dödsbo, fastigheten Järnbrott 758:414

Motsätter sig föreslagen detaljplan då ersättningsfrågan för kommande inlösen/förvärv ej är slutförd.

Kommentar:

Se stadsbyggnadskontorets kommentar till yttrande nummer 31.

41. Delägare 11 dödsbo, fastigheten Järnbrott 758:414

Har inkommit med två enskilda yttranden. Nedan sammanfattas dessa två. Har även inkommit med yttrande tillsammans med två andra sakägare, se yttrande nummer 17. Motsätter sig föreslagen detaljplan då ersättningsfrågan för kommande inlösen/förvärv

ej är slutförd. Ifrågasätter om detaljplanens industrilokalisering för bussdepån både har ett ändamål och en varaktighet som kan utgöra en grund för tvångsinlösen. Lokaliseringsutredningen som ligger till grund för markanvisningen till Västtrafik, förutsätter att depån ska stadsintegreras i etapper. Hur den etappvisa stadsintegreringen ska ske behöver framgå av planen.

Den marken har varit i släktens ägo i mer än 200 år och vi och våra barn har haft planer för vad som kunde göras med den. Med kyrkan som medelpunkt har Västra Frölunda och Toftaåsen varit en central del i väster. Här passar det med skola, förskola och det planerade äldreboendet tillsammans med befintliga och planerade bostäder. Skall man nu bygga en bussdepå med allt vad det innebär, ger det en otrygg miljö för såväl befintlig som kommande bebyggelse. Trafik större delen av dygnet med avgaser och luft med mikropartiklar som kommer att påverka de boendes hälsa.

Jag har ett förslag. Varför inte utgå från bussterminalen på Frölunda Torgs västsida. Byte av personal sker ju redan där. Sedan kan man använda parkeringsplatserna intill för att bygga den planerade bussdepån. Då finns allt på samma område. Marken kan utnyttjas både över och under jord, som man gjort i Stockholm. Frölunda torgs förlorade p-platser kan lösas med ett parkeringshus på östra sidan torget. På detta sätt kan man behålla den ursprungliga planeringen med Radiovägen som en bland gata och Dag Hammarskjölds ledan som en boulevard.

När man sedan kommer Göteborgs stads hantering av ersättningen för marken så gäller inte likaprincipen. Kungsleden fick ersättningsmark men vi som privatpersoner kunde inte få det. Varför undrar vi. Vi har aldrig nekat att avyttra marken, men vi kräver skälig ersättning och anser att platsen är högst olämplig för en bussdepå med tanke på befintlig och planerade bostäder och verksamheter.

Kommentar:

Se stadsbyggnadskontorets kommentar till yttrande nummer 31 samt de inledande kommentarerna angående etappvis utbyggnad samt lokalisering av bussdepån.

Västfastigheter som kommande ägare av bussdepån förhandlade med fastighetsägarna till fastigheterna Järnbrott 758:414 och 758:410. Staden förhandlade med Kungsleden så som ägare till fastighet i kommande detaljplan. Det har inte varit aktuellt med någon ersättningsmark utan Staden och Kungsleden har förhandlat på marknadsmässiga villkor. I samband med förhandlingen önskade Kungsleden friköpa tre tomträtter och försäljningen har skett enligt normal hantering gällande friköp av tomträtter. För nämnda fastigheter innebär detaljplanen rätt för ägaren till bussdepån att lösa in fastigheterna och fastighetsägarna kommer då ha rätt till marknadsmässig ersättning enligt gällande lagstiftning.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

42. Brf Prästängen, Järnbrott 167:1

Nedan följer bostadsrättsföreningens yttrande under granskningstiden: Vad är det för luftföroreningshalter nu med mätbara farliga ämnen kontra efter ett år med anläggningen i bruk? Är mätningar gjorda på luftföroreningar i det senaste? Vi önskar mätning och jämförlig redovisning efter ett års brukande av anläggningen.

Vi önskar en form av insynsskydd / bullerskydd, miljöplank i god utformning, c.a 220 cm. högt, mot anläggningen som följer Järnbrotts Prästväg väst till sydväst förbi hus nr. 31.

Enligt plankartan är det förbjudet att göra utfart västerut, via Järnbrotts Prästväg, på större delen av gränslinjen men inte hela gränslinjen. Detta förbud bör i första hand gälla all utfart via Järnbrotts Prästväg eller i andra hand förbud mot utfart för tung trafik, speciellt bussar.

Hur säkerställs skolmiljön med elever och förskolebarn i omgivningen med den ökade trafikbelastningen av tunga fordon i direkta anslutningen med matargata?

I sammanfattande dokument nämns på flera platser ”100% elbussar”. Detta saknas helt i flera av planhandlingarna. Fördelningen av drivmedel påverkar buller, föroreningar, risker mm. Detta bör föras in i planhandlingarna.

Föreningens synpunkter från samrådet saknas i redovisningen från samrådet. Då bostadsrättsföreningens yttrande saknades i samrådsredogörelsen redovisas nedan det inkomna yttrandet från samrådsskedet.

Angående 140 st. bussar + servicefordon, tjänstebilar och anställdas fordon som rör sig på bussdepåområdet med trafik till och från med start, stopp, varmkörningar och provkörningar oroas vi över ökade avgasutsläpp, trafikdamm, trafikolycksrisker och buller. Jag meddelar våra åsikter som följer: 1. Vad är det för luftföroreningshalter nu med mätbara farliga ämnen kontra efter ett år med anläggningen i bruk?

Är mätningar gjorda på luftföroreningar i det senaste? Vi önskar mätning och jämförlig redovisning efter ett års brukande av anläggningen. 2. Vi önskar en form av insynsskydd / bullerskydd, miljöplank i god utformning, c.a 220 cm. högt, mot anläggningen som följer Järnbrotts Prästväg väst till sydväst förbi hus nr. 31.

3. Enligt plankartan är det förbjudet att göra utfart västerut, via Järnbrotts Prästväg, på större delen av gränslinjen men inte hela gränslinjen. Detta förbud bör i första hand gälla all utfart via Järnbrotts Prästväg eller i andra hand förbud mot utfart för tung trafik, speciellt bussar.

4. Hur säkerställs skolmiljön med elever och förskolebarn i omgivningen med den ökade trafikbelastning av tunga fordon i direkta anslutningen med matargata?

5. I sammanfattande dokument nämns på flera platser ”100% elbussar”. Detta saknas helt i flera av planhandlingarna. Fördelningen av drivmedel påverkar buller, föroreningar, risker mm. Detta bör föras in i planhandlingarna.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” för svar på frågor angående buller, luftmiljö, utfart och skolmiljö, samt för information angående trafikering av elbussar och dieselbussar. För det inkomna yttrandet under samrådstiden se kommentarerna nedan. Vissa delar har uppdaterats sedan de svar som angavs till bostadsrättsföreningen i ett tidigare skede, se nedan.

Kommentar samrådsyttrande:

- 1. I samband med detaljplanarbete har en Luftutredning tagits fram för att visa på luftföroreningshalter i nuläget samt för att beräkna halter efter byggnation av*

bussdepån samt bostäder, skola och verksamheter. Kvävedioxid (NO₂) har identifierats i luftutredningen som det ämne som uppvisar höga halter i Göteborg. Miljökvalitetsnormer för utomhusluft föreskriver att kvävedioxid inte bör överskrida halter på max 40 µg/m³ för att skydda människors hälsa. I dagsläget ligger halterna i området på 30 µg/m³.

Luftutredningen bedömer att bidraget till luftföroreningar från bussdepån och från trafik från tillkommande byggnation bedöms som litet. Slutsatsen från utredningen är att kvävedioxidhalterna antas reduceras i framtiden. Luftutredningen visar i övrigt att maxhalterna för Stadens Miljökvalitetsmål (20 µg/m³) klaras inte i dagsläget, men detta på grund av Västerleden, planläggning av bussdepån bedöms inte påverka detta. Detaljplan kan inte säkerställa att en ny mätning ska göras efter ett år med bussdepån i bruk. Eventuella synpunkter på befintlig luftmiljö hänvisas till Miljöförvaltningen.

2. Detaljplanen reglerar att depån ska utformas på sådant sätt att det inte påverkar omgivningen med förhöjda bullervärden. Detta innebär att bulleravskärmande åtgärder byggs runt om bussdepån. Västfastigheter har för intentioner att bygga ett skalskydd runt depån av säkerhetsskäl och detaljplanen möjliggör att skalskyddet kombineras med bulleravskärmande plank/mur. Västtrafik har även förklarat sina intentioner att jobba för att skalskyddet ska göras med omsorg och att grönska ska kunna integreras i skalskyddets design.

Till antagandet har bullerutredningen uppdaterats. Åtgärden för att bullernivåerna ska innehållas är en begränsning av andelen dieselbussar samt vart trafikerat av dem kan ske.

3. I granskningsförslaget finns inte ett utfartsförbud, däremot har grusvägen väster om depån inte en standard som är anpassad för busstrafik utan den trafiken förutsätts gå via utfarten i nordöst. Detaljplanen reglerar inte trafiken utanför planområdet.
4. Bussarna körs in i depån oftast sent på kvällen efter skoldagen är slut (de flesta efter kl.19:00) och de körs ut tidigt på morgonen innan skoldagen börjar (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. Korsningspunkter mellan cykelvägen och förlängningen av Antenngatan ska utformas på ett trafiksäkersätt, med hastighetssänkande åtgärder.
5. Västtrafik har förklarat sina intentioner att driva bussverksamheten med elbussar. Planbeskrivning förklarar exploatörens intentioner och vilka konsekvenser de har på planområdet och närområde. Däremot är detta inget som kan regleras i plankartan.

Under en övergångsperiod kommer bussdepån att trafikeras av en begränsad mängd dieselbussar, se rubriken "Inledande kommenterar" angående den planerade trafikerat av depån. Västtrafik har efter granskningen angett att detta är en nödvändighet för att bussdepån ska kunna användas såsom planerat.

43. 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. Framförallt är vi kritiska till bussdepå, 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 bussdepå 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:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående lokalisering av bussdepå samt närhet till skola och flytt av skolpaviljonger. Skolpaviljongerna är uppförda med tillfälligt bygglov. Flytten beräknas ske när lovet har löpt ut. Pågående detaljplanering för området syftar till ombyggnation av skolan.

44. Tofta Odla rförening

Vi måste ha tillgång till väg. Både för personbilar och större lastbilstransporter fram till området. Vi måste ha tillgång till parkering och vändplats för större fordon. Vår vattenförsörjning får ej påverkas. Vattenposten finns på Järnbrotts Prästvägs östra sida. Allt ovan ska gälla både under byggprocessen och efter dess avslutande. Vi vill att vårt område skall var kvar i sin nuvarande form efter planens genomförande. Med tanke på de skyddsvärden inom vårt område, som nämns i planbeskrivningen och kommunens intresse för verksamheter som vår så ser vi gärna att vi blir involverade i processen och inte endast ställs inför fullbordat faktum.

Kommentar:

Odlingsområdet och tillgången till vattenförsörjningen påverkas inte av detaljplanen för bussdepå då vattenposten ligger utanför planområdet. Om den förväntade exploatören gör åtgärder i anslutning till vattenposten ansvarar denne för att vattenförsörjningen inte påverkas.

De parkeringar som finns inom de område där bussdepå föreslås kommer att försvinna. Om dessa parkeringsplatser används av Tofta odlar rförening så har det inte funnits någon rätt i avtal att nyttja dessa.

45. Boende Järnbrott 33:1, Antenngatan 25K

Jag hoppas det byggs en fullstor hall ifall skolan byggs. Vi idrottsföreningar behöver detta för framtiden.

Kommentar:

Frågan hanteras inom Detaljplan del 2.

46. Boende Järnbrott 35:1, Antenngatan 45B

Utbyggnadsförslaget kommer att minska mängden grönområden som finns i området jämfört med i dag och därmed påverka den biologiska mångfalden i området negativt. Ianspråktagande och fragmentering kommer också att minska områdets funktion som strövområde för närboende. Byggnad av bilgatan parallellt med cykelbanan vid skolan

som förlängning av Antennngatan kommer förstöra detta område för alla oss boende i området som utnyttjar detta grönområde för promenader och för rastning av våra hundar.

Vi är oroliga för ökad bullernivå och trafik nära skolan. Vi har också en oro över att värdet på våra hus kommer att påverkas negativt. Vi ser det mycket negativt med ökad busstrafik/persontrafik till arbetsplats på Radiovägen/Antennngatan som ligger så nära vårt boende.

Kommentar:

Detaljplanen innebär att ett grönområde med visst naturvärde tas i anspråk och hårdgörs vilket har vägts mot behovet av en bussdepå. Detaljplanen bedöms inte ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etc.

Angående trafikmängder och buller se rubriken ”Inledande kommentarer”.

47. Boende Järnbrott 35:1, Antennngatan 51C

Jag tycker det är fel att placera en bussdepå så nära en skola. Skolbarnens skolväg påverkas av ökad tung trafik. Har erfarenhet av att bo på Antennngatan (där rekommenderad hastighet är 30 km/timme). Där kör bussarna mycket fortare. Det skakar i våra hus och skramlar i elementen. Vi vill inte ha mer bussar i närheten här. Dessutom blev vi av med koloniområdet som skänker många glädje och staden ett grönare utseende. Ställ bussarna i något industriområde istället!

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående lokalisering av bussdepån samt påverkan på barn och skola.

48. Boende Järnbrott 40:25, Radiomastgatan 6

Jag förstår att det behövs en bussdepå i området men om det inte går att bygga med in och utfart i direkt anknäytning till Västerleden borde inte denna plats vara aktuell längre. Behöver trafik till och från depån gå via Radiovägen, som redan är övertrafikerad, kommer det kraftigt försämrade levnadsmiljö för oss boende i närheten och även miljö för grundskolan som ligger kloss an. Jag hoppas ni stannar upp och funderar igenom om detta är helt genomtänkt.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående infart och utfart samt lokalisering av bussdepån.

49. Boende Järnbrott 167:1, Järnbrotts Prästväg 7 D

Vi är runt 110 boende i området som lämnat in synpunkter på den här detaljplanen och 468 personer som har skrivit under en namninsamling för att protestera mot placeringen av en bussdepå granne med en F-9-skola - men inga av synpunkterna vi lämnat in har tillåtits påverka detaljplanen. Är det så här stadsplaneringen i Göteborg ska drivas? Jag tycker att det är anmärkningsvärt. Vi är många i området som ser behovet och nyttan av bussdepån, men vi håller inte med om placeringen av den. Vi är mest bekymrade över den kraftigt försämrade trafikmiljön som dragningen av in och utfart innebär, framför allt för skolbarnen. Apropå in- och utfarten undrar jag också hur det kommer sig att staden är villig att gå vidare med en plan som bygger på en trafiklösning som Trafikverket inte accepterar? Vad händer om det inte går att lösa den frågan med Trafikverket? Är det verkligen rimligt att besluta om en detaljplan innan alla parter är överens så att ni vet vad ni beslutar om och vi boende vet vad vi har att förhålla oss till och tycka till om? När den frågan väl är löst, oavsett om det blir en utfart mot Radiomotet eller inte, så har

vi i området ingen möjlighet att tycka till om detta. Det enda som återstår för oss är att överklaga. Så här kommer återigen mina synpunkter:

Ska bussdepån nödvändigtvis ligga just här finns det några saker som vi som boende och föräldrar i området ser som absolut nödvändiga att ni tar hänsyn till:

Ökad trafikmängd

Radiovägen är redan i dag tungt belastad, både vardagar och helger. Många av skolans 650 elever korsar dagligen gatan på väg till eller från skolan, och det är därför (en måttligt respekterad) 30-sträcka en bit. Bussdepån kommer att öka trafiken, både under byggtid och när depån är drift. Vi vill att den trafiken leds direkt från Västerleden och in på samt ut från depån.

Vibrationer

Marken här består av lera, vilket vibrationsutredningen visar väldigt tydligt. Vi som bor längs Radiovägen och Antenngatan känner av varje gång en buss eller lastbil passerar förbi. En ökad trafik både under byggtid och när bussdepån är i drift kommer märkas tydligt i våra hus. En in- och utfart direkt till Västerleden skulle begränsa den problematiken.

Buller

De boende på Sändaregatan är mest utsatta, men alla vi andra som också bor längs Radiovägen störs redan i dag av trafikbuller från Radiovägen och Västerleden. Även av detta skäl är det oerhört viktigt att hålla så stor del av trafikökningen som möjligt på Västerleden, och inte på Radiovägen.

Trafikmiljön runt skolan

Barnens skolväg måste särskiljas helt från bussarnas in- och utfart till depån. Är detta svårt att lösa så är vi återigen tillbaka i frågan varför denna placering alls ens övervägs från första början. Göteborgs Stad har flera projekt som går ut på att förmå föräldrar att låta barnen gå eller cykla till skolan, i stället för att bli skjutsade i bil. Då måste vi göra trafikmiljön runtskolorna säkrare, inte tvärtom. Lägg in- och utfarten direkt till Västerleden.

Flytten av lågstadiepaviljongerna på Ebba Petterssons privatskola

Enligt planen ska skolans lågstadiepaviljonger maka på sig för en infartsväg, som ska skärmars av med ett bullerplank mot skolgården. Hur kan man ens aktivt och medvetet styra in så mycket trafik, med buller och avgaser, kloss an till små barns dagliga vardagsmiljö? Vidare ramar paviljongerna idag in barnens skolgård och skapar en gemensam yta för låg och mellanstadiet. I planeringen för hela området finns bygget av en ny skola. Då får eleverna (och skolpersonalen) stå ut med tillfälliga lösningar under hela byggtiden. Att redan vid bygget av bussdepån tvinga barnen att stå ut med tillfälliga lösningar skulle inte vara bra för deras skolgång och skolresultat. Släpp den tanken och lös det tillfälligt på bussdepåsidan i stället.

Jag förstår inte heller varför det enbart är utfart från bussdepån som diskuteras med Trafikverket, varför inte även infart? Så att vi slipper bussarna runt skola och bostäder helt? Det går givetvis att lösa att bussar kör in på dagens Radiomothållplats, vänder på samma sätt som Lila express och sedan kör in på bussdepån därifrån.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående, lokalisering, ökad trafikmängd, vibrationer, buller, trafikmiljö runt skolan, flytt av lågstadiepaviljonger samt in och utfart.

50. Boende Järnbrott 758:421, Järnbrotts Prästväg 31

Det är bedrövligt att dom ska bygga bussdepå så nära en skola m.m. plus att dom kommer med sinom tid att ta bort vårat hus som vi har bott i så länge ock fortfarande bor i. gamla människor som inte orkar flytta. Har blivit lovade att bo här så länge vi vill. Ingen av oss orkar börja om från början igen. Hutlöst att göra så, tänk om.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående lokalisering av bussdepån och trafikmiljö runt skolan. Den aktuella fastigheten ingår i pågående planarbete för detaljplan för stadsutveckling nordväst om Järnbrottsmotet del 2 och planerad utveckling hanteras inom det planarbetet.

Övriga

51. Boende Verktumsgatan 6

Instämmer med yttrande nummer 24.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående trafik, infart och utfart, påverkan på cykelled samt lokalisering av bussdepån. Den planerade påfarten avses att uppföras på ett trafiksäkert sätt. Någon vändplats planeras inte utan bussarna planeras vända inom depån.

52. Boende Sändaregatan 4 D

Instämmer med yttrande nummer 24.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående trafik, infart och utfart, påverkan på cykelled samt lokalisering av bussdepån. Den planerade påfarten avses att uppföras på ett trafiksäkert sätt. Någon vändplats planeras inte utan bussarna planeras vända inom depån.

53. Boende Sändaregatan 9

Instämmer med yttrande nummer 24.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående trafik, infart och utfart, påverkan på cykelled samt lokalisering av bussdepån. Den planerade påfarten avses att uppföras på ett trafiksäkert sätt. Någon vändplats planeras inte utan bussarna planeras vända inom depån.

54. Boende Sändaregatan 17

Att anlägga en stor bussdepå vid Radiomotet där många bor känns märkligt när Högsbo Industriområde ligger alldeles bredvid med sina stora ytor. Att sedan planera att infarten ska ske från Radiovägen där det finns bostäder och skola. Dessutom är Radiovägen redan mycket trafikerad, och en uttryckningsväg. Behåll grönområdet för skolan och barnen. Bättre förslag och naturligare är att lägga infarten till bussdepån från stora leden, det skulle bli betydligt tryggare, lugnare och mindre buller för människor som rör sig i området. Framförallt nu när det ska byggas fler bostadshus. Att ha bussar körandes in och ut från bussdepån alla timmar på dygnet på Radiovägen låter ju som bullernivån kommer att öka enormt. Redan nu störs vi som bor i närheten av bussar och bilar från leden. Att inte ta hänsyn till det låter märkligt. Finns ingen anledning inte göra det. Radiovägen och Säröleden (cykelbanan) är båda mycket trafikerade av bilar, cyklar,

motionärer som transporterar sig till jobb och annat. Hoppas hänsyn tas till de boenden i området.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående lokalisering av bussdepån, buller, påverkan på cykelled samt infart och utfart.

55. Boende Mottagaregatan 5

Instämmer med yttrande nummer 24.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående trafik, infart och utfart, påverkan på cykelled samt lokalisering av bussdepån. Den planerade påfarten avses att uppföras på ett trafiksäkert sätt. Någon vändplats planeras inte utan bussarna planeras vända inom depån

56. Boende Sjörrullsvägen 12

Ni måste tänka om, Ni måste ju vara helt galna, ni kan väl inte placera ett stort bussgarage bredvid en skola med all den tunga trafiken det innebär! Är ni galna?? Tänk om, tänk rätt.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående lokalisering av bussdepån.

57. Boende Smyckegatan 7

Jag tycker inte ni ska bygga en bussdepån intill skolan. Ni måste tänka på alla barn och deras säkerhet i första hand.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående lokalisering av bussdepån och trafikmiljö i anslutning till skola.

58. Boende Radiomastgatan 20

Ska bussdepån nödvändigtvis ligga just här finns det några saker som vi som boende och föräldrar i området ser som absolut nödvändiga att ni tar hänsyn till:

Ökad trafikmängd

Radiovägen är redan i dag tungt belastad, både vardagar och helger. Många av skolans 650 elever korsar dagligen gatan på väg till eller från skolan, och det är därför (en måttligt respekterad) 30-sträcka en bit. Bussdepån kommer att öka trafiken, både under byggtid och när depån är drift. Vi vill att den trafiken leds direkt från Västerleden och in på samt ut från depån.

Vibrationer

Marken här består av lera, vilket vibrationsutredningen visar väldigt tydligt. Vi som bor längs Radiovägen och Antenngatan känner av varje gång en buss eller lastbil passerar förbi. En ökad trafik både under byggtid och när bussdepån är i drift kommer märkas tydligt i våra hus. En in- och utfart direkt till Västerleden skulle begränsa den problematiken.

Buller

De boende på Sändaregatan är mest utsatta, men alla vi andra som också bor längs

Radiovägen störs redan i dag av trafikbuller från Radiovägen och Västerleden. Även av detta skäl är det oerhört viktigt att hålla så stor del av trafikökningen som möjligt på Västerleden, och inte på Radiovägen.

Trafikmiljön runt skolan

Barnens skolväg måste särskiljas helt från bussarnas in- och utfart till depån. Är detta svårt att lösa så är vi återigen tillbaka i frågan varför denna placering alls ens övervägs från första början.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående lokalisering av bussdepån, ökad trafikmängd, vibrationer, buller samt närhet till skola.

59. Boende Radiomastgatan 20

Instämmer med yttrande nummer 49.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående, lokalisering, ökad trafikmängd, vibrationer, buller, trafikmiljö runt skolan, flytt av lågstadiepaviljonger samt in och utfart.

60. Boende Radiomastgatan 26

Instämmer med yttrande nummer 49.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående, lokalisering, ökad trafikmängd, vibrationer, buller, trafikmiljö runt skolan, flytt av lågstadiepaviljonger samt in och utfart.

61. Boende Radiomastgatan 26

Jag tycker fortfarande att det är vansinne att placera en sådan som direkt granne till en skola, inte minst eftersom just de minsta barnen hamnar närmast depån. Det är obegripligt hur detta anses gå att förena med stadens barnperspektiv. Det är också svårt att förstå hur åsikterna hos över hundra boende i närområdet som tidigare lämnat synpunkter inte verkar sätta några spår alls i den omarbetade versionen. Nära 500 personer har dessutom skrivit på en namninsamling i protest mot placeringen av en bussdepå alldeles intill en F-9-skola. Hur tänker ni att alla dessa medborgare ska ha fortsatt förtroende för stadsplaneringen ni bedriver? Jag är djupt besviken på hur kommunen skött det här.

När man läser förslaget tycks det dessutom finnas flera ovissa faktorer som samtidigt har avgörande betydelse. Trafikverket verkar ju exempelvis inte köpa nuvarande lösning av och påfart. Ingen, varken medborgare, tjänstepersoner eller nämndpolitiker, vet med andra ord vad man har att ta ställning till och besluta om. Ett sådant förfarande känns synnerligen tveksamt.

Sammantaget ser jag stora risker för ökad trafikmängd i närområdet, framför allt på Radiovägen som redan i dag är tungt belastad. Många av eleverna på Ebba Petterssons privatskola korsar vägen dagligen. Om bussdepån nödvändigt ska ligga granne med deras vardagsmiljö måste bussarna ledas in och ut direkt från Västerleden, så att barnens skolväg inte blir farligare än den är.

Det kommer också att bli mer buller, sämre luftkvalitet och fler vibrationer av ökad trafik. Redan i dag känner alla vi boende längs Radiovägen av när tunga fordon passerar – husen skakar. I dessa tider av hållbarhetstänk ter det sig närmast obegripligt att med

öppna ögon planera för att dra in mer trafik i ett befintligt (och snart växande) bostadsområde, med många barnfamiljer. Jag hoppas verkligen att ni tar detta ett varv till.

Kommentar:

Se rubriken "Inledande kommentarer" angående lokalisering av bussdepån, infart och utfart, överenskommelse med Trafikverket, ökad trafikmängd, vibrationer, buller och luft.

62. Boende Radiomastgatan 32

Vi kan idag känna av en stor störning av vibrationerna från Radiovägen. Skall nu trafiken öka så fruktar vi att problemen för oss utmed vägen ökar. Dessutom så är vi skeptiska till ett ökat antal med tung trafik utanför en skola. Dessutom så blir det störningar i cykeltrafiken från och till Särö, Busscentralen är fel placerad, flytta den till ett bättre ställe.

Kommentar:

Se rubriken "Inledande kommentarer" angående vibrationer, påverkan på cykelled och lokalisering av bussdepån.

63. Boende Radiomastgatan 36

Vi känner en stark oro för den tilltänkta bussdepåns placering i allmänhet och anslutningen till Radiovägen, via den i planhandlingen kallade "förlängningen av Antenngatan" i synnerhet. Att man dessutom beslutat att dela upp projektet i tre planområden, där Radiovägens framtida utformning avhandlas först i delplan 3, är mycket beklagligt eftersom denna del är en ödesfråga för oss i området. Vi upplever att de många invändningarna mot planeringen som vi boende formulerat och framfört inte tagits i beaktande, man kunde tex inte under samrådet för etapp 2 förklara för några ändringar som gjorts av plan 1 efter alla klagomål mer än att på platsen för depån endast får byggas byggnader av industriellt syfte.

Vi bor precis bredvid Radiovägen, i ett radhus från 50-talet, med två små barn och med en liten trädgård i söderläge där vi gillar att vistas när vädret tillåter. När tung trafik (läs bussar och lastbilar) motorbromsar nedför backen från kyrkan eller lägger i en lättare växel för att orka uppför backen är ljudet ibland öronbedövande. Den tunga trafiken skapar även kraftiga vibrationer i marken som känns såväl utomhus som att hela huset skakar. Vi är säkra på att 120 bussar som skall in och ut från depån under dygnet kommer, oavsett vad Trafikkontoret säger, att påverka och försämr situationen på en redan påfrestad väg. I bullerutredningen från ÅF framtagen 2018 framgår det av sammanställningen att:

Då mätningar visar att risken är stor för störande vibrationer inom området så rekommenderas att planbestämmelse utformas för att säkerställa att framtida byggnation inte får för höga vibrationer. För att undvika höga vibrationsnivåer kan åtgärder utföras både på gator och framtida byggnader. Rapporten säger dock inget om nuvarande byggnation, alltså våra hus, och mätningen skedde utanför de radhus som har betydligt längre avstånd till Radiovägen. Dessutom konstateras i en annan rapport att man överskrider riktvärdet för maximala ljudnivåer nattetid. Vi har tagit upp detta vid ett flertal tillfällen, vid samrådet för etapp 1, i synpunkter lämnade till Stadsbyggnadskontoret rörande etapp 1 och i samrådet för etapp 2 men utan gehör. Utöver buller och därav utlösta markvibrationer är vi mycket oroade över trafiksäkerheten på Radiovägen om man går vidare med nuvarande plan. Vi är oroliga för den ökade tunga trafiken och risken för att

våra barns väg till skolan blir än mer osäker än idag; ett övergångsställe över Radiovägen där barnen rör sig snabbt mellan skola och busshållplats/bostadsområdet med en hastighetsbegränsning till 30 km/h som ingen ens i dagsläget respekterar.

Hur barnen påverkas negativt av en osäker trafiksituation och av buller och markvibrationer är saker som man måste beakta mer noggrant i planeringen av en ny bussdepå, vi vill inte ha ökad trafik på Radiovägen och alternativa in- och utfartsalternativ till depån bör väljas. Vi vädjar nu till er politiker att ta dessa risker och våra farhågor på allvar. Ett hus som rasar eller ett barn som blir påkört på väg till skolan är förhoppningsvis inte ett pris man vill betala för en ny bussdepå.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående vibrationer, buller, påverkan på skolmiljö samt lokalisering av bussdepån.

64. Boende Dragspelsgatan

Förslaget är riktigt dåligt, lägga en bussdepå intill en välfungerande skola med många barn som springer omkring på området och som redan nu har en riskfylld väg att gå över en väg utan trafikljus och hastighetshinder, olyckorna kommer att öka.

Kommentar:

Se rubriken ”Inledande kommentarer” angående lokalisering av bussdepån och trafikmiljö i anslutning till skola.

65. Boende Mimersvägen 35 C Sävedalen

Bussdepåer är viktiga och behövs på fler ställen i VGR, men varför denna förkärlek till monofunktionella byggnader? I Stockholm har Skanska lyckats integrera kontor mm i en bussdepå. Skyltläget mot leder borde leda till bra möjligheter för företagsetableringar och en betydligt högre höj på byggnaderna.

Kommentar:

Se ”Inledande kommentarer” angående etappsviss utbyggnad. Inom planbestämmelsen bussdepå finns möjlighet att uppföra kontor och servicefunktioner till depån, dock inom användningen bussdepå.

Ändringar

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

Planbeskrivning har kompletterats och förtydligats. De mindre ändringar som har gjorts i planhandlingarna syftar till att förtydliga och precisera förslaget.

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Planbestämmelsen angående drivmedelshantering har ändrats från m_2 till m_1 . Bestämmelsen m_2 har tagits bort inom den centrala byggrätten för bussdepån. Bestämmelsen har preciserats som innebär att tankstation som innebär fossil- och biobränslehantering inte får förekomma.
- Fördröjningsmagasinsbestämmelsen har givits beteckningen f_4 istället för b_1 .
- Planbestämmelsen om vilka bullerkrav som behöver uppfyllas för bussdepån har ändrats från startbesked till en skyddsbestämmelse. Den nya bestämmelsen är m_2 som gäller 10 meter från kvartersmark och i plangräns vid kvartersmark vid infarten i norr.
- Planbestämmelse angående svepljus har preciserats så att bussdepån behöver utformas så att befintliga byggnader norr och väster om bussdepån ska skyddas mot påverkan av svepljus, m_3 och m_4 .
- Planbestämmelse a_1 angående att startbesked inte får ges för bussparkering förrän skyddsåtgärd har uppförts för att avgränsa svepljus mot angränsande bebyggelse i norr och väst har tillkommit.
- Tidigare m_1 har omformulerats till f_3 avseende ljuskällor.
- Byggrätten i norr delas upp genom att prickmark har lagts in på två ställen. Byggnadshöjden sänks till 9 meter för byggrätten öster om det planerade parkeringsgaraget. Detta medför också att e_4 inte behövs och har tagits bort.
- Under upplysningar har information angående hur skyfallshantering ska ske skrivits in samt exempel på hur skyddsåtgärder för svepljus kan utformas.
- Bestämmelsen avseende telestation har ändrats från e_3 till e_2 .
- Egenskapsbestämmelser för transformatorstationer e_2 och e_5 har tagits bort då dessa bedöms kunna inrymmas i övrig byggrätt samt inom korsmark.
- Korsmarken har preciserats så att mur och plank möjliggörs.

Mari Tastare
Planchef

Linnéa Ekström Finskud
Planarkitekt

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetskontorets tillgänglighetsavd
Fastighetsnämnden/kontoret
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
göteborg energi Nät AB
Göteborgs Stads Parkerings AB
Kretslopp och Vatten
Kulturnämnden/förvaltningen
Miljö- och klimatanämnden/Miljöförvaltningen
Namnberedningen och GDA adresser
Park- och naturnämnden/förvaltningen
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden/förvaltning i Askim-Frölunda-Högsbo
Trafiknämnden/kontoret

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Lantmäterimyndigheten
Länsstyrelsen
Skanova Nätplanering D3N
Statens geotekniska institut
Trafikverket
Vattenfall Eldistribution AB
Västrafik AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Bostadsrättsinnehavare på Järnbrotts
Prästväg 1A-D
Bostadsrättsinnehavare på Järnbrotts
Prästväg 3A-D
Bostadsrättsinnehavare samt företag på
Järnbrotts Prästväg 5A-D
Bostadsrättsinnehavare samt företag på
Järnbrotts Prästväg 7A-D
Bostadsrättsinnehavare samt företag på
Järnbrotts Prästväg 9A-D
Bostadsrättsinnehavare på Järnbrotts
Prästväg 11A-D

Bostadsrättsinnehavare samt företag på
Järnbrotts Prästväg 13A-D
Boende på Järnbrotts Prästväg 31
Hyresgäster på Järnbrotts Prästväg 2
Hyresgäster på Radiovägen 2
Hyresgäster på Radiovägen 25
Hyresgäster på Järnbrotts Prästväg 21
Hyresgäster på Järnbrotts Prästväg 23

Övriga

Förvaltnings AB Framtiden
GREFAB
Västra Frölunda pastorat
Göteborgs ornitologiska förening
Naturskyddsföreningen i Gbg
Swedegas



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten

Torun Signer

Planhandläggare

010-2245494

torun.signer@lansstyrelsen.se

Yttrande
2020-02-05

Diarienummer
402-47334-2019

Sida
1(2)

Göteborgs stad
sbk@sbk.goteborg.se

Ert diarienummer: 0409/16

Granskningsyttrande över detaljplan för stadsutveckling nordväst om Järnbrottsmotet, del 1 bussdepå i stadsdelen Järnbrott i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade november 2019 för granskning 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.

Länsstyrelsen synpunkter från samrådet har tillgodosetts på ett tillfredställande sätt.

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

Riksintresse kommunikationer

En överenskommelse har tagit fram mellan Trafikverket och Göteborgs stad gällande under vilka förutsättningar Trafikverket kan acceptera en utfart mot järnbrottsmotet. Med denna överenskommelse anser Länsstyrelsen att riksintresse kommunikationer är tillgodosett. Trafikverkets yttrande med en kopia av överenskommelsen har skickat till Länsstyrelsen och direkt till Göteborgs stad.

MKN för vatten

Planhandlingen har kompletterats med slutsatser från kompletterande utredningar gällande påverkan på berörd grundvattenförekomst. Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter gällande MKN för vatten.

Dagvatten och skyfall

Planhandlingarna har kompletterats med ett nytt kapitel 2.5 i dagvatten- och skyfallsutredningen (Thyréns 2019-03-12) och ett PM med alternativa åtgärder för dagvatten (WSP 2019-11-29). Det kombinerade förslaget som presenteras i planbeskrivningen kan kräva pumpning mellan reningsstegen samt täta byten av filter för att klara reningskrav för kväve. Det innebär ett relativt stort behov av tillsyn och underhåll för att garantera ett tillräckligt bra reningsresultat över tid. Även dagvattendammen kommer behöva regelbunden underhållsmuddring. Det är därför angeläget att ansvaret för underhåll av dagvattensystemet under drifttiden blir tydligt utrett.

WSP:s PM anger att hanteringen av dag- och skyfallsvatten inom/från omgivande områden bör ses över innan planprocessen fortsätter, då område A (bussdepån) utgör områdets lågpunkt och planeras att bebyggas först. Länsstyrelsen delar den bedömningen.

Länsstyrelsen vill betona att det är angeläget att kommunen vidtar de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen för att uppnå en hållbar dagvattenhantering. I övrigt har Länsstyrelsen inga ytterligare synpunkter gällande dagvatten.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Vattenverksamhet

För avledning av dagvatten från allmän platsmark anges att en ny dagvattenledning till Stora ån krävs. Länsstyrelsen vill informera om att arbeten i vatten vid anläggandet av utloppspunkten i Stora ån kan innebära vattenverksamhet enligt 11 kap Miljöbalken. Arbeten i vatten är anmälnings- eller tillståndspliktiga om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas. I det fall åtgärderna innebär vattenverksamhet ska samråd/anmälan utföras i tidigt skede med Länsstyrelsen.

Detta beslut har fattats av planhandläggare Torun Signer. I den slutliga handläggningen har även Länsstyrelsen Tvärgrupp Göteborg deltagit

Torun Signer

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia till:
Trafikverket
Nina Kiani Janson