



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Granskningsutlåtande

BN Datum: 2018-04-24, rev. 2018-05-22  
Diarienummer: 0378/14  
Aktbeteckning: 2-5429

Agneta Runevad  
Telefon: 031-368 15 80  
E-post: [fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se](mailto:fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se)

### **Detaljplan för Bostäder och verksamheter vid Smörgatan inom stadsdelen Kallebäck i Göteborg, en del av BoStad2021**

---

## Granskningsutlåtande

### Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 24 oktober 2017 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 22 november 2017 – 13 december 2017.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under tiden 22 november 2017 – 13 december 2017. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: [www.goteborg.se/planochbyggprojekt](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt).

### Sammanfattning

Allvarligaste invändningarna bland inkomna synpunkter gäller riksintresset för kommunikation, risk, buller och luftmiljö. Länsstyrelsen befarar att riksintresset kan skadas påtagligt och att en överenskommelse behöver träffas mellan staden och Trafikverket innan planen förs till antagande. Vad gäller riskfrågan bedömer länsstyrelsen och räddningstjänsten att planen i högre grad behöver reglera skyddsåtgärder på grund av den höga risknivån. För att säkerställa att byggnaden *Ormen* utgör det skydd som krävs gällande risk, buller och luftmiljö behövs en lägsta höjd som utgår från utredningarna. Gällande luftmiljön anser länsstyrelsen att frågan om luftföroreningar ytterligare behöver klargöras i planförslaget.

Enligt Trafikverket har Kallebäcksmotet nått kapacitetstaket och tål inte ytterligare trafik, utökad belastning bedömer de utgör en olycksrisk och E6/E20 funktion som nationell väg bedömer de kan äventyras. Trafikverket har meddelat som lösning en direktramp för norrgående trafik som viker av mot väg 40 i riktning mot Jönköping. Inför antagandet av detaljplanen ska avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om rampen. Exploatören ska vara med och medfinansiera dessa åtgärder.

Detaljplanen har justerats för att säkerställa en lägsta höjd på byggnaden Ormen enligt länsstyrelsens yttrande, samt att planbestämmelser om skyddsåtgärder gällande risker har kompletterats i enlighet med synpunkterna. Dessa har stämts av med länsstyrelsen. Gällande luftmiljön har det i utredningen förekommit kartor som visat på felaktig luftmiljösituation. En justering och ett förtydligande har gjorts som beskrivs i ett Luftmiljö-PM som bilagts planhandlingarna. Justeringarna är även avstämde med miljöförvaltningen och länsstyrelsen.

Riskutredningen har efter granskningen reviderats p.g.a. att den innehöll en felskrivning i en av åtgärderna för zon 2. Tidigare skrivning löd ”Byggnaden ska minst uppfylla utökade krav på explosionskydd (minst 40 kPa långvarigt tryck). Skyddet kan ökas ytterligare genom att byggnaden utformas med bärande pelare istället för bärande väggar. Slutgiltig konstruktion ska godkännas av byggnadskonstruktör med expertis inom explosionslaster.” Denna felskrivning berör planbestämmelse b<sub>6</sub> som nu justerats till ”Byggnad ska mot E6/E20 dimensioneras för en sprängkraft orsakad av 1500 kg trotyl. Explosion förutsätts ske på E6/E20 i mitten av det närmsta körfältet. Slutlig konstruktion ska godkännas av byggnadskonstruktör med expertis inom explosionslaster.” Justeringen är avstämmd med länsstyrelsen och Räddningstjänsten.

Inkomna yttranden berör i huvudsak trafiksituationen i Kallebäcksmotet och den planerade gång- och cykelbron. Påverkan på Kallebäcksmotet har studerats genom beräkningar och staden har bedömt att motet redan idag är hårt belastat men att tillskottet från nu planerad bebyggelse är fullt möjligt att hantera, särskilt om vägghållaren vidtar vissa smärre trimningsåtgärder för att få en bättre anpassning till den nya trafiksituationen. Gång- och cykelbron bedöms som positiv och viktig i alla yttranden som tar upp den. Inför antagandet av detaljplanen ska avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om gång- och cykelbron. Finansieringen av bron regleras genom avtal med exploitören inom ramen för planens genomförande.

Exploateringsgraden har tagits upp med synpunkter om att det är en hög exploatering som innebär konsekvenser för befintlig bebyggelse när det gäller skuggpåverkan och att bebyggelsen vänder sig inåt. Vid utformningen av det nya området har övervägandet varit att ny bebyggelse, även i en högre skala, kan inpassas i miljön utan att påverka omgivningen betydande. Det nya området är tänkt att få en tydlig karaktär som samspelar med sin omgivning. Exploateringen tar stöd i Lackarebäcksfjället och topografin i övrigt i området. Även befintlig bebyggelse i närområdet varierar i höjd från 3 till 10 våningar. Solstudier redovisar skuggbildningen inom planområdet och påverkan på befintlig bebyggelse utanför. Med denna som underlag har staden sett att skuggverkan blir begränsad på befintlig bebyggelse. Detaljplanen innebär att planområdet öppnas upp jämfört med tidigare verksamhetsområde och dagens situation där området omgärdas av stängsel. Genom en ändring av ändamålet från industri till bostäder, centrumverksamheter och allmänna platser inom området blir det mer öppet mot övriga Kallebäck. Utmed Mejerigatan och Smörgatan finns planbestämmelse om att entréer ska finnas mot gatan för att skapa liv och rörelse utmed gatan vilket också öppnar upp området mot övriga Kallebäck.

Synpunkt har även inkommit om att behovet av skola inte tillgodoses, att kvarter för skoländamål inte får tillräckligt solljus på gårdarna och att skoländamålet bör omlokaliseras. Med 1800 fler bostäder i Kallebäck kommer det bli nödvändigt med ny skola. I programarbetet har lägen för skola studerats men då programarbetet har blivit vilande har även skolfrågan avstannat. Frågan har aktualiserats igen på fastighetskontoret, lokalsekretariatet och park- och natur som utrett lämpliga platser. En plats har lokaliserats som möjlig för skola för ca 300 elever. Ansökan om planbesked görs av fastighetskontoret via fastighetsnämnden 2018-05-21. Detaljplanen medger skola alternativt förskola motsvarande 14 avdelningar, vilket gör att delar av skolbehovet skulle kunna lösas inom

planområdet. Området kommer att byggas ut etappvis, d.v.s. det fulla behovet kommer inte uppstå förrän om tidigast 5–10 år. Det är angeläget att få fram förskoleplatser inom stadsdelen och att även lokalisera dessa nära naturen. Andra viktiga förutsättningar har varit att hitta placeringar som klarar riktvärden för buller, risker och luftmiljö. Härav har områdena för skola lokaliserats vid Lackarebäcksfjället. Säkerställandet av antalet avdelningar inom detaljplanen regleras i exploateringsavtalet.

Exploatören efterfrågar justeringar av enskilda bestämmelser. Staden instämmer i delar av synpunkterna och har justerat en del av bestämmelser för att skapa ökad tydlighet vad gäller syftet med dem.

Kvarstående erinringar berör exploateringsgraden, skuggverkan på befintlig och tillkommande bebyggelse och ytor och placeringar för skoländamål.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna. Berörda fastighetsägare har informerats om revideringarna. Eftersom revideringarna inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning.

## **Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer**

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

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

#### **1. Göteborgs Stads Parkerings AB**

Parkeringsbolaget anser att det är av största vikt att den föreslagna gång- och cykelbron förverkligas.

Följande är parkeringsbolagets generella ståndpunkter när det gäller parkering:

Parkering kan avse två-, tre- eller fyrhjuliga fordon beroende på förutsättningarna.

- All parkering ska vara öppen för samnyttjande i möjligaste mån.
- Beakta tillgängligheten såväl till, från som inom ett område/stadsdel vid beräkning av behov av parkeringsplatser.
- Placera parkeringen så att det främjar den blandade hållbara resan med olika färdmedel.
- Bygg in system för beläggingsmätningar från början där så är lämpligt, så att parkeringen kan kopplas till parkeringsledsystem (hänvisningssystem) för att minimera söktrafiken och optimera nyttjandet.
- Parkeringarna ska utformas så att de både är och upplevs som trygga och säkra och en del av stadsmiljön.

#### **Kommentar:**

Arbetet fortgår med en inriktning att gång- och cykelbron ska förverkligas. Staden kommer att teckna avtal med Trafikverket om gång- och cykelbron. Inom ramen för detaljplanearbetet har omfattande mobilitetsarbete pågått för att optimera parkeringssituationen för området. I det arbetet har även samnyttjande varit en del av mobilitetslösningarna. Parkeringen beskrivs i mobilitets- och parkeringsutredningen och hanteras i hög grad i enlighet med P-bolagets önskemål. Frågan om parkeringsledningssystem och utformningsfrågor har varit uppe under processen, men val av specifika lösningar hanteras inte inom ramen för detaljplaneprocessen.

## **2. Park- och naturförvaltningen**

Planförslaget innebär inte att förvaltningen får ökade driftskostnader då ingen mark (allmänplats park/natur) överförs till park- och naturnämnden. Kostnaden för upprustning inom naturområdet bokskogen bekostas av exploatören, men utförs av park- och naturförvaltningen. Park- och naturnämnden ser det som positivt att planen möjliggör nya bostäder i ett kollektivtrafik- och centrumnära läge. Genom förtätning på platsen befolkas och tillgängliggörs detta område som tidigare utgjordes av otillgänglig industrimark. Synpunkter på förslaget handlar om bestämmelser kring trädrader, dåliga solförhållanden på bostadsgårdarna och hantering av dagvatten på allmän plats.

### ***Viktigaste synpunkterna på planförslaget utifrån våra styrdokument***

- I planen finns en bestämmelse benämnd trädplantering, med betydelsen ”En eller flera trädrader ska planteras”. Dessutom finns bestämmelsen trädrad som betyder ”Trädrader ska planteras”. Dessa två bestämmelser tycks ha samma betydelse och bör kunna ersättas av en av dem. Den bredare av gatorna inom planen visar i illustrationen grupper av träd snarare än trädrader och det bör övervägas att ersätta bestämmelsen trädplantering med bestämmelsen träd. På så sätt ges en frihet i hur träden kan placeras längs gatan. I Stadens trädpolicy anges att träd och trädmiljöer ska bidra till att skapa intressanta stadsrum. Men alla träd behöver inte stå i rader eller alléer. I trädpolicyen anges även att nya stadsträd ska ges tillräckliga livsbetingelser för att utvecklas normalt.
- Bebyggelsen har justerats sedan samrådet för att åstadkomma bättre solförhållanden på gårdarna inom tillkommande bebyggelse. Solstudien visar dock på fortsatt dålig solbelysning på gårdarna, med skugga på gårdarna under största delen av dagen. Att bidra till en God bebyggd miljö utgör ett av Stadens miljömål.

### ***Synpunkter på planförslaget utifrån aspekten genomförbarhet/byggbarhet***

- Planen innebär att dagvatten kommer att behöva hanteras inom allmän platsmark och det anges att det kan ske bl.a. genom fördröjning i växtbäddar. Att hantera dagvatten i växtbäddar kräver särskild uppbyggnad av både växtbädd och mark runt omkring. Konkreta förslag på hur dagvattnet hanteras måste studeras närmare i samråd med Trafikkontoret och Park- och naturförvaltningen.

### ***Medskick till den fortsatta processen***

- Planen innebär inte någon ny parkmark inom planområdet och nämnden är positiv till att planen bekostar förbättringar inom befintligt naturområde öster om planområdet. Förslagsvis utvecklas befintlig lekplats i bokskogen till en stadsdelslekplats. Naturområdet förvaltas av Park- och naturförvaltningen och samråd ska ske med förvaltningen angående lämpliga insatser i naturområdet. I den fortsatta utvecklingen i Kallebäck bör bokskogen, tillsammans med parkstråket norr om planområdet, utvecklas till en stadsdelspark.
- För att förbättra läsbarheten av illustrationskartan vore det positivt om illustrationskartan försågs med gatunamn och benämning av andra viktiga platser, tex torget och skolan.
- Nämnden anser att en gång- och cykelvägskoppling över motorvägen och järnvägen bör komma till stånd, för att förbättra planområdets koppling till Krokslätt. En bro skulle även öka tillgängligheten till Delsjöområdet för boende väster om motorvägen och järnvägen.

### **Kommentar:**

Bestämmelserna om trädrader har efter granskningen justerats och anpassats efter yttrandet. Skuggbildningen på gårdarna har setts över och solstudien har konstaterats visa felaktiga förhållanden på en av bostadsgårdarna i östra delen. Solstudien har uppdaterats efter granskningen och förhållandena har konstaterats bli acceptabla.

Hanteringen av dagvatten har utvecklats efter granskningen och förslag på olika lösningar har nu presenterats i planbeskrivningen. I genomförandet kommer avstämningar att göras med Park- och naturförvaltningen. Illustrationskartan har uppdaterats enligt yttrandet. Arbetet fortgår med en inriktning att gång- och cykelbron ska förverkligas. Staden kommer att teckna avtal med Trafikverket om gång- och cykelbron.

### **3. Lokalförvaltningen**

Lokalförvaltningen har inget att erinra mot rubricerad detaljplan men vill ifrågasätta formuleringen av texten på plankartans förklaring av beteckningen e<sub>2</sub>.

### **Kommentar:**

Bestämmelsen har omformulerats något efter granskningen men reglerar på motsvarande sätt som tidigare.

### **4. Göteborg Energi AB med dotterbolag**

Det är viktigt att korrekt utsättning av befintliga kabelstråk utförs och schaktning för kanalisation sker med stor försiktighet.

#### *Göteborg Energi Nät AB*

Sedan samrådet slutfördes har ett E-område försvunnit och GENAB har nåtts av information att ni räknat med att GENAB skall bygga två inhysta transformatorstationer i den byggnad som går under benämning "Ormen", tidigare har det endast talats om en inhyst station. Detta är en möjlig lösning men vi vill vara tydliga med att detta kommer medföra extra kostnader som kommer tas ut via anslutningsavgifterna.

För ledningarna som kommer ifrån väster har inrättats ett u-område. Det u-området måste justeras så att det fortsätta under Ormen över till andra sidan ända fram till allmän platsmark. Det behövs med andra ord även ett u-område på östra sidan Ormen.

Om ledningarna inte skall gå under mark under Ormen blir det ett servitut istället för u-område. I det fallet måste Wallenstam ordna med, och bekosta, en brandskyddad kanalisation tvärs genom Ormen fram till där nästa u-område tar vid.

Magnetfältsproblematiken kring de inhysta transformatorstationerna och ledningarna måste behandlas i plankartan som en särskild bestämmelse som lyder:

"Transformatorstationer och ledningar samt den närmaste omgivningen till dem alla ska utformas så att risken för exponering av magnetfält begränsas. Sådan utformning kan exempelvis vara att lokaler i omedelbar anslutning till transformatorstationer och ledningar inte avses upplåtas på sådant sätt att människor stadigvarande vistas i dessa lokaler. Vidare förbinder sig Göteborg Energi Nät AB att vid anläggandet av transformatorstationer och ledningar vidta de åtgärder som erfordras så att människor som vistas i lokaler som inte ligger i omedelbar närhet till transformatorstationer och ledningar som upplåtits för stadigvarande vistelse inte exponeras av magnetfält som överstiger lag eller myndighetskrav."

Byggherren förutsätts initiera och bekosta erforderliga flyttningar av befintliga anläggningar i samband med byggnationen. De förutsätter att ledningsrätt upplåtes för nätstationer och för deras ledningar inom kvartersmark. Ingen ersättning skall utgå och byggherren skall bekosta förrättningskostnaderna.

De önskar även delta vid detaljplanens slutarbete genom deltagande vid slutmöte eller liknande och önskar få antagandehandling tillskickad när denna finns tillgänglig.

#### *Göteborg Energi Fjärrvärme*

Lägg till texten nedan i planbeskrivningen under rubriken Värme på sidan 40:

”Innan markarbete påbörjas ska uppgifter om fjärrvärmeledningars och tillhörande anläggningars läge, samt dess bestämmelser beställas från Göteborg Energi Kartservice, på telefon 031-62 62 62 alternativt Ledningskollen, i god tid före schaktstart. Befintliga fjärrvärmeledningars förläggningsdjup kan variera; säkerställ således befintliga fjärrvärmeledningars förläggningsdjup innan arbetet påbörjas, så att dessa inte kommer till skada. Vid arbeten i närheten av Göteborg Energi AB:s ledningar/anläggningar skall bestämmelser vid markarbeten följas.”

Göteborg Energi Fjärrvärme har inga ytterligare synpunkter.

#### *Göteborg Energi Gasnät (GEGAB)*

GEGAB har driftsatt gasledning i planområdet ”Detaljplan för Bostäder och verksamheter vid Smörgatan”. Bifogar de driftsatta gasledningarnas läge i kartblad. Vänligen beakta driftsatta gasledningar i fortsatt planarbete samt den möjlighet en potentiell gasanslutning ger till kommande stadsmiljöutveckling.

#### **Kommentar:**

Transformatorstationen har efter samrådet bedömts kunna inhysas i byggnaden Ormen varför den tagits bort från plankartan. Det medför att Lackarebäcksfjällets natur kan gå ner till den västra lokalgatan vid Ormen. Ett u-område har efter granskning lagts till på Ormens östra sida för att säkerställa åtkomst fram till allmän plats enligt yttrandet. För att säkerställa att Ormen utgör ett fullgott skydd vad gäller luft, risk och buller så måste ledningarna gå genom byggnaden. Exploatören har tagit del av informationen i yttrandet om att ett servitut kommer att behöva upprättas för att skapa nödvändig kanalisation.

Plankartan ska följa plan- och bygglagens krav på tydlighet och samtidigt inte reglera mer än nödvändigt eller reglera det som omfattas av andra lagar. Synpunkten kring föreslagna bestämmelse noteras men är inte lämplig att föra in i plankartan med hänvisning till att det regleras i andra lagar.

Text om fjärrvärme har uppdaterats enligt yttrandet.

Exploatören har delgivit inkomna synpunkter. Gällande den driftsatta gasledningen ankommer det på fastighetsägaren att ta kontakt med ledningsägaren och komma överens om en bortkoppling.

## **5. Räddningstjänsten Storgöteborg**

Riskanalysen utförd av WSP (daterad 2017-03-31) har reviderats i enlighet med RSG:s tidigare synpunkter. RSG anser att synpunkterna från tidigare yttrande nu är hanterade på ett tillfredsställande sätt. Dock finns nu ett antal nya synpunkter, vilka uppstått som följd av de genomförda förändringarna. Dessa presenteras nedan:

1. Riskbedömningen ställer krav på central nödavstängningsmöjlighet på byggnader inom zon 3. Detta krav saknas bland planbestämmelserna, vilka i nuläget enbart reglerar placeringen av friskluftsintagen. RSG vill även poängtera vikten av att den tekniska utformningen av de avstängningsbara ventilationssystemen beaktas särskilt under bygglovsskedet. Frågor så som placering av styrning och eventuell konflikt med ett så kallat fläkt i driftsystem behöver då hanteras.

2. Den zonindelning som införts i riskbedömningen baseras på avstånd från E6.20. Dessa avstånd presenteras i Figur 4. RSG får vid kontrollmätning i detaljplanen inte avstånden för zon 3 att stämma överens med avstånden för zonen från riskbedömningen (70–270 meter från E6.20). Enligt detaljplanen täcker zonen 70–270 meter från E6.20 även in delar av kvarteren som i riskanalysen hänförs till zon 4. RSG tolkar riskbedömningen som att vissa skyddsåtgärder krävs till och med 270 meter från E6.20. Med anledning av detta bör detaljplanen kompletteras med skyddsåtgärd b<sub>4</sub> för de berörda delarna, samt reglera byggnadshöjden i enlighet med riskbedömningen.

Räddningstjänsten vill även upplysa om krav på byggnader med byggnadshöjd överstigande 40 meter. Boverkets byggregler ställer krav på trycksatt stigarledning i dessa byggnader, detta för att möjliggöra räddningsinsats på höjder där räddningstjänstens egna vattenpumpar inte med säkerhet klarar av att leverera släckvatten. Med trycksatt stigarledning tillkommer även krav på en vattenkälla med hög tillförlitlighet, vilket antingen kan uppnås genom ett dubbelmatat system eller ett enkelmatat system i kombination med en vattentank. Dialog har förts angående detta för Kallebäcksområdet i stort där utöver exploatör och dess brandsakkunnig även Kretslopp och Vatten varit involverade.

Sammantaget anser Räddningstjänsten Storgöteborg att punkt 1 och 2 ovan behöver hanteras för att riskerna kopplat till transport av farligt gods ska kunna anses vara tillfredsställande hanterade.

#### **Kommentar:**

Bestämmelsen b<sub>4</sub> har justerats med krav på central nödavstängningsmöjlighet enligt yttrandet. Kravet har tagits bort i planbestämmelse b<sub>5</sub> för att det redan regleras i bestämmelse b<sub>4</sub>. Detaljplanen har kompletterats med skyddsåtgärd b<sub>4</sub> för byggrätter i berörda delar, tillsammans med krav på lägsta byggnadshöjd på byggnaden Ormen för att möta skyddsbehovet om höjdskillnaden. Justeringarna är avstämde med Räddningstjänsten.

Exploatören har delgivits yttrandet och informerats om vad som behöver beaktas i bygglovskedet.

## **6. Kretslopp och vatten**

Kretslopp och vatten ser följande behov av ändringar i planhandlingarna:

- Under rubriken *Avfall* i planbeskrivningen ersätt befintlig text med följande förslag för att förtydliga innehållet: ”Sortering av avfall ska ske i miljörum inne i byggnader, i komplementbyggnader eller i underjordsbehållare intill bostäderna. Avfallsutrymmen/underjordsbehållare ska placeras där sopbil/kranbil kan angöra vid tömning. Vid kärthantering ska dragvägen mellan avfallsutrymme och bakre delen av sopsbilen vara max 25 meter lång och lutningen får vara max 1:12 meter. Markbeläggningen där kärlen dras ska vara jämn utan trösklar eller trottoarkanter. Sopsbilen behöver 4,5 meter fri höjd till träd. För tömning av underjordsbehållare måste kranbilen kunna stå inom 5 meter från behållaren och lutningen på uppställningsplatsen ska vara max 5 %. Underjordsbehållare får inte lyftas över cykelbana eller parkerade bilar och kranbilen behöver 10 meter fri höjd till träd, elledningar etc. Avfallshanteringen ska i första hand placeras ut mot gator utan gångfartsbestämmelse för att avfallsfordon ska slippa köra bland oskyddade trafikanter. Trafiksäker angöring för sopsbilen behöver särskilt beaktas vid skola och förskolor. Grovavfall omhändertas antingen i utrymme i fastigheten eller genom hämtning i container. Vid ev. 3D-fastighetsbildning kan avfallsutrymmen behöva ordnas i bottenplan för bostä-

der/verksamheter som ligger på högre plan. Gemensamhetsanläggningar för avfallshandling kan också behöva upprättas. För mer information kring utformning av fallshandling se *Gör rum för miljön* på [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)".

- *"Det finns utbyggt dag-, spill- och vattenledningar i området."* (sid 20). Förslag är att ta bort denna mening. Stycket ovan detta sammanfattar befintlig situation på ett bättre sätt. "Ledningar för VA, fjärrvärme, el och tele finns i Mejerigatan/Smörgatan, Smörkärnegatan samt från väster om området." Det finns inte någon utbyggd kommunal VA inom den allra största delen av planområdet idag utan denna finns endast i utkanterna eller helt utanför. Kommunal VA-anläggning ska dock byggas ut inom planområdet i samband med exploateringen.
- *"Fastigheten Kallebäck 3:3 ligger inom verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten och en förbindelsepunkt finns upprättad i Smörgatan."* (sid 39). Kallebäck 3:3 har ett flertal befintliga förbindelsepunkter för spill-, och dagvatten längs Mejerigatan. Det finns även en befintlig förbindelsepunkt för dricksvatten i korsningen av Mejerigatan och Smörgatan.
- *"Dagvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät i Smörgatan."* (sid 39) Förbindelsepunkter för dagvatten kommer upprättas i närhet till nybildade fastigheter. Detta vatten kommer sedan ledas via Mejerigatan till Mölndalsån.
- *"I nordost behöver befintligt VA-nät flyttas."* (sid 40) Bör förklara varför detta behöver flyttas. Exempelvis "på grund av flytt av Mejerigatan till nytt läge norr om befintligt."
- *"Stationen saknar erforderlig bullerisolering."* (sid 40) Stationen är byggd enligt gällande krav. Dock är det pumpar igång under hela tiden på dygnet som för med sig en ljudbild. Om bebyggelse placeras närmare dessa byggnader än vad Kretslopp och vatten rekommenderar (50 meter) kan ingrepp komma att behöva utföras. I samband med kapacitetshöjande åtgärder kommer vissa bullerdämpande insatser att utföras av Kretslopp och vatten. Är detta inte tillräckligt ska exploitören bekosta ytterligare arbeten.
- *"Dricksvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät i Smörgatan."* (sid 40) Förbindelsepunkter för dricksvatten kommer upprättas i närhet till nybildade fastigheter.
- *"Spillvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät i Smörgatan."* (sid 40) Förbindelsepunkter för spillvatten kommer upprättas i närhet till nybildade fastigheter.
- Förslag är att skriva ihop ovanstående tre meningar till en. Exempelvis "Förbindelsepunkter för VA kommer att upprättas i närhet av nybildade fastigheter."
- *"Inför byggnation ska berörd fastighetsägare/exploatör kontakta Göteborg Vatten för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutningen."* (sid 40). Ersätt Göteborg vatten med Kretslopp och vatten.
- Kretslopp och vatten önskar att u-områdets läge i östra delen av planen granskas ytterligare. Ett förslag på nytt läge bifogas yttrandet i figur för systemlösning.

Utöver ovanstående ändringar är följande information viktig att beakta i planarbetet:



Detaljplanens utformning tillsammans med föreslagen trafiklösning och områdets kupe-  
rade terräng innebär begränsningar i vilka avfallslösningar som går att genomföra.  
Kretslopp och vatten ser inget behov av ytterligare ändringar i planhandlingar men vill  
påpeka vikten av att exploatörerna beaktar dessa begränsningar och noga tänker igenom  
avfallslösningar för bostäder och verksamheter i varje hus vid genomförandet av detalj-  
planen. Under avsnittet avfall nedan finns rekommendationer och medskick till exploa-  
törer. Kretslopp och vatten vill även poängtera att det finns en underjordisk anläggning  
inom planområdet och att ”Anvisningar för markarbeten” ska följas.

#### Genomförandet av detaljplanen

Till bygglovets ska exploatören redovisa en fungerande avfallshantering avseende rest-,  
mat- och grovavfall samt förpackningar och tidningar för samtliga bostäder i detaljpla-  
nen. Det är även viktigt att planera in ytor och/eller åtgärder för att förebygga att avfall  
uppstår. Praktiska tips och goda exempel på hur avfall kan förebyggas hittas på stadens  
hemsida i form av checklistor för flerbostadshus och olika typer av verksamheter. Vid  
framtagande av bygglovshandlingar beakta kommentarer som framkom under samrådet  
och nedanstående information.

Detaljplanen möjliggör placering av miljörum för avfallssortering inne i huvudbyggnad-  
erna eller i komplementbyggnader. På vissa platser där det inte finns träd, cykelbana  
eller brant lutning skulle det även gå att placera underjordbehållare om uppställnings-  
plats och vändyta för kranbil ordnas. Avfallshanteringen bör i första hand placeras ut  
mot Smörgatan, Smörkärnegatan och lokalgator med blandtrafik som inte ska utformas  
som vistelsegator. Avfallsfordon kan då köra genom området utan att behöva vända el-  
ler samsas med oskyddade trafikanter. En sådan lösning innebär att avfallshanteringen  
kan placeras i eller intill varje kvarter men inte i/vid alla hus. Gemensamhetsanlägg-  
ningar för avfallshantering behöver därmed upprättas om kvarteren delas upp på flera  
fastighetsägare.

Om verksamheter behöver ha avfallshämtning från Torggatan måste framkomlighet och  
angöringsplats ordnas. Ska avfallshantering placeras på västra delen av byggnaden ”Or-  
men” eller ut mot tvärgatorna längs Smör- och Smörkärnegatan behöver vändytorna på  
kvartersmark uppfylla måtten för LOS-fordon. Trafiklösningen vid äldreboendets parke-  
ring måste också göras tillräckligt stor för en kranbil om den ska trafikera Smörkärnega-  
tan.

Kretslopp och vatten rekommenderar i första hand kärl i miljörum eller miljöhus ef-  
tersom dessa lösningar ger bäst utsortering och sopbilen har lättare än kranbilen att an-  
göra i området. Riktlinjer och krav kring utformning av avfallshantering finns i skriften  
*Gör rum för miljön som hittas på stadens hemsida*. Kretslopp och vatten står gärna till  
tjänst vad gäller planering av avfallshanteringen. Kontakta vid behov ansvarig avfalls-  
handläggare.

Kostnaden för utbyggnad av allmänna VA-ledningar på en sträcka av cirka 820 meter  
inom planområdet har beräknats till 12,5 Mkr. Anläggningsavgifterna för vatten och av-  
lopp har uppskattats till 9,6 Mkr enligt VA-taxa för år 2017. Mervärdesskatt tillkommer.  
Kostnadstäckning för VA-kollektivet vid genomförande av program/detaljplanen blir  
enligt ovan 77 %.

#### **Kommentar:**

Vid kärlhantering ska dragvägen mellan avfallsutrymme och bakre delen av sopbilen  
vara max 25 meter lång och lutningen får vara max 1:12 meter. 1:12 meter motsvarar  
8,3% lutning, vilket bör klaras inom hela planen. Fri höjd till träd bedöms också klaras.  
För tömning av underjordsbehållare måste kranbilen kunna stå inom 5 meter från behål-  
laren och lutningen på uppställningsplatsen ska vara max 5 %. Lutning på allmän plats

överstiger på flera sträckor 5%, bland annat längs Smörgatan och Smörkärnegatan. Exploatören har delgivits yttrandet och har deltagit på möten tillsammans med Kretslopp och vatten. Det ankommer på exploatören att i bygglovets redovisa att man klarar kraven som ställs för en ändamålsenlig avfallshantering.

Trafikreglering beslutas inte i detaljplaneprocessen. Generellt ser Trafikkontoret att det bör vara möjligt att använda även gångfartsområden för sophämtning, utan att det behöver uppstå några större problem. Gångfartsområden syftar bland annat till att slippa extra tvärgator och vändytor. Meningen är att man ska klara alla förekommande behov och trafikering utan särskilda ytor eller föreskrifter, men det ska förstås finnas plats för att utföra arbetet. Dialog mellan förvaltningarna kommer att ske under genomförandeskedet.

Utrymme för lösningar för kranbil finns inom detaljplanen längs Smörkärnegatan. Frågan lyfts till genomförandet där det får säkerställas att det fungerar.

Plankartan har efter granskningskedet reviderats för att medge önskat läge för u-område i östra delen av planen, genom den så kallade terrassparken.

Övriga synpunkter har i planbeskrivningen justerats enligt yttrandet. Exploatören har tagit del av informationen i yttrandet.

## **7. Stadsdelsnämnden Örgryte-Härlanda**

Stadsdelsnämnden Örgryte-Härlanda avstyrker förslaget till detaljplan för bostäder och verksamheter vid Smörgatan, Kallebäck. Förslag till beslut grundar sig i att planen saknar en helhetslösning gällande kommunal service och trafik. Förvaltningen anser det också vara en allvarlig brist att det inte finns ett beslutat program för Kallebäck som sätter ramarna för utvecklingen av området. Med utgångspunkt i detta anser förvaltningen att planen inte är tillfredsställande och bör omarbetas utifrån dessa synpunkter. Programarbetet för Kallebäck har avstannat och i dagsläget finns inget beslutat program. Samordning mellan detaljplanen och programmet har inte skett när programmet varit vilande och planen går möjligen i linje med initiala tankarna i programmet, men kommer nödvändigtvis inte stämma med det färdiga programmet. Förvaltningen påpekar vikten av att färdigställa programmet innan detaljplanen antas.

I samrådsskedet besvarade stadsdelsnämnden ärendet utförligt och förvaltningen hänvisar därför till de synpunkter som tidigare lyfts. I detta yttrande lyfts därför enbart sådant som tillkommit eller ändrats i planen efter samrådet, tillsammans med några av de tidigare synpunkterna som enligt förvaltningen inte lösts på ett tillfredsställande sätt.

### *Barn- och ungdomsperspektiv*

Inom programarbetet togs en skiss fram för hur placering och fördelning av skola/förskola bör göras i Kallebäck. Behovet av skola i hela området bedömdes till två F-3 skolor och en 4–9 skola, varav en F-3 skola enligt skissen skulle placeras inom denna detaljplan. Enligt förvaltningens politiskt beslutade *Handlingsplan för att säkra skolplatser för stadsdelens barn och elever* behövs en F-3 skola och en 4–9 skola i Kallebäck för att stadsdelen ska klara uppdraget att erbjuda skolplatser åt alla barn i stadsdelen. Det möjliggörs för en skola i planen men ytan för utemiljö är alldeles för liten för att gå i linje med stadens riktlinjer för såväl en F-3 som 4–9 skola. Då plankartan även tillåter andra funktioner i samma byggnad är det troligt att skolan får stå tillbaka för andra behov. Till en början var en privat aktör aktuell för drift av skolan och i samband med det presenterades fyra olika förslag på skolans utformning. De två alternativen med störst uteyta innebär skolgård på terrasserade tak som hamnar i samma höjd alternativt över Ormen och som då riskerar att få en ohållbar utomhusmiljö. De två alternativen som innehåller minst uteyta rymmer endast 25–50 elever i årskurs F-3, vilket är en alldeles för

liten skolenhet för att förvaltningen ska ha möjlighet att driva den. Då plankartan även tillåter andra funktioner i samma byggnad är det också troligt att skolan får stå tillbaka för andra behov.

Med tanke på att Kallebäckens terräng är så pass kuperad är det svårt att hitta tillräckligt plana ytor som behövs för skolors utemiljö. Planområdet utgör ett av de mest plana områdena i Kallebäck och är därför lämpligt för placering av en F-3 skola, som kräver mer uteyta än en 4–9 skola. Förvaltningen menar att en fungerande skola inte presenteras i denna plan. Förvaltningen kan inte acceptera en plan för bostäder i denna omfattning som inte också tillgodoser det skolbehov som bostäderna genererar. I planbeskrivningen möjliggörs för tre förskolor, en fristående förskola med 8 avdelningar och två mindre förskolor integrerade med bostadsbebyggelsen. Förvaltningen ser stora svårigheter med byggnation på tomten för den fristående förskolan, framför allt med tanke på dess höjdskillnader. Lokalsekretariatet bedömer att det är svårt att få till en fungerande förskola där vad gäller inne- och utemiljö och tillgänglighet för varutransporter. Exploatören har inte för avsikt att sälja tomten till staden. Därför är det exploatörens ansvar att presentera en tillfredsställande lösning för förskolan, vilket ännu inte gjorts. Förvaltningen menar, utifrån sitt befolknings- och verksamhetsansvar, att det är oroväckande att inte ha fått se en sådan lösning innan granskningen.

#### *Barn- och ungdomsperspektiv*

Att planen täcker behovet av förskole- och skolplatser är grundläggande för att få ett område som fungerar väl utifrån ett barnperspektiv. Om föräldrar behöver skjutsa sina barn till andra skolor i staden kommer belastningen på Kallebäcksmotet att öka ytterligare. Den gångväg som kopplar samman den östra förskolan med resten av bostäderna runt Torggatan är viktig för att underlätta för föräldrar att gå till förskolan med sina barn. Att planerade förskolor och skolor dessutom har en fullgod utemiljö är också viktigt för att uppmuntra till lek, rörelse och lärande samt för att skapa en fungerande verksamhet. För det krävs att uteytan är tillräckligt stor och sammanhängande samt att den uppfyller en del kvaliteter som delvis skuggad och delvis solbelyst, inte för brant etc. Då det ännu inte finns något färdigt förslag på den förskola som ska ligga i sydöstra delen av planområdet är det svårt att veta om byggnaden och utemiljön uppfyller dessa kriterier.

Förskolan i den norra delen av planområdet föreslås bli ganska liten (endast två avdelningar). Förslaget innebär att barnen får en utemiljö inne på gården i kvarteret. Att bokskogen och Kallebäcksparken finns nära gör att barnen kan leka där. Dock behöver de korsa vägen för att nå dessa ytor. De kan heller inte leka fritt eftersom platserna inte är inhägnade och blir därmed beroende av att personalen har tillräckligt med tid och resurser för att ge alla barn möjlighet till utevistelse. Skolan som föreslås i planområdets sydvästra del intill Lackarebäcksfjället kan endast ha en liten gård som inte uppfyller stadens krav i enlighet med riktlinjerna. Exploatören har presenterat fyra förslag på utformning av skolbyggnaden för att maximera uteytan. De två alternativen med störst uteyta är inte gångbara då de riskerar att exponera barnen ytterligare för buller, dålig luft och eventuella utsläpp från farligt gods från E6 och Västkustbanan. Utan en skola är chansen liten att exploatören bygger en idrottshall. Detta skulle drabba föreningslivet som är i stort behov av både idrottshall och andra möteslokaler i Kallebäck.

#### *Jämställdhets- och mångfaldsperspektiv*

Då delar av planområdet är kraftigt kuperat är tillgänglighetsaspekten viktig att ta hänsyn till. Nedsänkt torg och öppen dagvattenhantering längs med Torggatan kan innebära hinder för personer med nedsatt syn eller nedsatt rörelseförmåga. Det bedöms inte möjligt att helt tillgänglighetsanpassa Terrassparken och därmed är det än viktigare att grönöra fler öppna och plana ytor inom planområdet. Det är viktigt att dessa frågor bevakas i plangenomförandet.

### *Socialt perspektiv*

Stadsdelen menar att det blir viktigt att potentiella sociala barriäreffekter mellan olika delar av Kallebäck motverkas under byggtiden. Förändringsprocessen bör kommuniceras ordentligt i området. De nya områdena behöver integreras väl med de befintliga och göras såväl fysiskt som mentalt tillgängliga för nuvarande befolkning i Kallebäck. Detaljplanens kvalitetsprogram beskriver sociala kvalitéer som planen förväntas ge i sig själv och i relation till resterande Kallebäck. Det är dock viktigt att de målpunkter och mötesplatser som redan finns i Kallebäck uppmärksammas, för att undvika social splittning framöver. Upplåtelseformerna kommer att vara både hyresrätter och bostadsrätter, vilket är positivt ur ett blandstadsperspektiv.

### *Miljöperspektiv*

Närheten till E6/E20 och järnvägen gör att buller, luft och risk med farligt gods är stora frågor i planarbetet. Buller- och luftproblematiken hanteras i stort genom den långsmala byggnaden längs E6/E20 med mindre personintensiva verksamheter och ljuddämpad sida kommer erhållas. En riskutredning för farligt gods med riskreducerande åtgärder i olika zoner i planområdet har tagits fram under planarbetet, vilket är positivt. Det är viktigt att skapa översvämningsbara ytor för att mildra effekterna av extrem nederbörd, som det nedsänkta torget är ett exempel på. Förvaltningen efterfrågade i samrådsskedet möjligheten att gröngöra tak och väggar, men det lyfts inte särskilt i planbeskrivningen. Dagvatten ska generellt ses som en resurs som kan utnyttjas för att skapa upplevelserika platser.

### *Ekonomiskt perspektiv*

Förslaget innebär ökade kostnader för kommunal service, exempelvis drift av förskola. Att driva en förskola med endast två avdelningar är inte ekonomiskt hållbart för förvaltningen, det måste till en något större enhet för att fungera. Därmed är förskolan i norra delen av planområdet snarare aktuell för en annan, privat aktör som exempelvis ett mindre föräldrakooperativ. Om förskolan i planområdets sydöstra del inte kan byggas enligt stadens riktlinjer för en fungerande inomhus- och utomhusmiljö, så kommer det inte vara ett alternativ för stadsdelsförvaltningen att hyra lokalerna. Om en fungerande F-3 skola inte kan byggas inom ramen för detaljplanen måste skolplatser för de barn som tillkommer i och med nybyggnationen ordnas antingen på annat håll i Kallebäck eller i andra delar av stadsdelen/staden. Enligt stadsdelsförvaltningens *Handlingsplan för att säkra skolplatser för stadsdelens barn och elever* behövs en F-3 och en 4–9 skola i Kallebäck, varav en av dessa inom denna plan. En försening av en skola innebär omflyttningar inom stadsdelens befintliga skolor och tillfälliga lösningar med exempelvis paviljonger. Stadsdelens befintliga skolor är redan maximalt utnyttjade. Om en F-3 skola i Kallebäck inte kommer till stånd överhuvudtaget kan inte förvaltningen fullfölja uppdraget att erbjuda skolplatser åt alla barn i stadsdelen.

Samtliga parter som är involverade i detaljplansprocessen delar bilden av att Kallebäcksmotet är överbelastat i dagsläget. Det stämmer också överens med den upplevelse de boende i Kallebäck har kring trafiksituationen. Förvaltningen anser att det är av yttersta vikt att de anpassningar och trimningsåtgärder som föreslås i trafikutredningen för Kallebäcksmotet faktiskt genomförs av Trafikverket. På längre sikt kan ytterligare åtgärder behövas. Förvaltningen förutsätter att Trafikverket tar ett kontinuerligt ansvar för utvecklingen vid Kallebäcksmotet. Trimningsåtgärderna kan inte dröja till dess att delar av detaljplanen redan är färdigbyggda. Eftersom trängseln uppstår redan idag måste dessa åtgärder genomföras oavsett om detaljplanen vinner laga kraft eller inte. I och med mobilitetsavtalet som sluts mellan exploitören och staden görs kraftiga åtgärder för att minska bilbehovet. Det bygger på att satsningar görs på andra trafikslag som buss, gång och cykel. Om trimningsåtgärderna inte genomförs kommer buss 50 även fortsatt att fastna i trafiken in och ut ur Kallebäck. En egen bussfil kan höja attraktiviteten på

kollektivtrafiken avsevärt. Vägkopplingen söderut utgår i granskningskedet och förvaltningen godtar bedömningen som görs angående kopplingens negativa konsekvenser för Kallebäck. Dock blir genomförandet av trimningsåtgärderna än mer akut än tidigare. Gång- och cykelbron som tidigare fanns med över E6 och Västkustbanan har utgått i granskningskedet. Finansieringen för bron är säkrad men staden kan inte komma överens med Trafikverket om och hur den i sådana fall kan byggas. Förvaltningen menar att det är viktigt att byggnationen av gc-bron kommer igång så snart som möjligt för att för enkla vardagslivet för många Kallebäcksbor, både nutida och framtida. Gc-bron utgör en viktig del i att minska belastningen på Kallebäcksmotet och för att främja gång- och cykel. Förvaltningen förordar lösningen med temporära brostöd till dess att projekteringen av Götalandsbanan är färdig. Förvaltningen ser helst att byggnationen av gc-bron kan färdigställas samtidigt som bostäderna inom etapp 1 i detaljplanen. I och med byggnationen av etapp 2 efter 2021 krävs en samlad satsning på kollektivtrafikförsörjningen i Kallebäck där bland annat bättre kopplingar till spårvagnarna i Krokslätt behövs. För att minska bilberoendet i enlighet med Trafikstrategin och skapa en hållbar utveckling i hela Kallebäck behöver staden fortsätta föra en dialog kring detta med både Västtrafik och Trafikverket.

#### **Kommentar:**

Med 1800 fler bostäder i Kallebäck kommer det bli nödvändigt med ny skola. I programarbetet har lägen för skola studerats men då programarbetet har blivit vilande har även skolfrågan avstannat. Frågan har aktualiserats igen på fastighetskontoret, lokalsekretariatet och park- och natur som utrett lämpliga platser. En plats har lokaliserats som möjlig för skola för ca 300 elever. Ansökan om planbesked görs av fastighetskontoret via fastighetsnämnden 2018-05-21. Detaljplanen medger skola alternativt förskola motsvarande 14 avdelningar, vilket gör att delar av skolbehovet skulle kunna lösas inom planområdet. Området kommer att byggas ut etappvis, d.v.s. det fulla behovet kommer inte uppstå förrän om tidigast 5–10 år. Det är angeläget att få fram förskoleplatser inom stadsdelen och att även lokalisera dessa nära naturen. Andra viktiga förutsättningar har varit att hitta placeringar som klarar riktvärden för buller, risker och luftmiljö. Härav har områdena för skola lokaliserats vid Lackarebäcksfjället. Säkerställandet av antalet avdelningar inom detaljplanen regleras i exploateringsavtalet.

Detaljplanen reglerar möjlighet att anlägga gångväg mellan östra förskolan och Torggatan.

Ansvarande förvaltningar för genomförandet och utformningen av allmän plats har med sig kraven om tillgänglighet.

Detaljplanen innebär att planområdet öppnas upp jämfört med tidigare verksamhetsområde och dagens situation där området omgärdas av stängsel och avskiljs från övriga Kallebäck med Mejerigatan/Smörgatan. Genom en ändring av ändamålet från industri till en blandad användning med bostäder, centrumverksamheter och allmänna platser inom området blir det mer öppet mot övriga Kallebäck. Utmed Mejerigatan och Smörgatan har planbestämmelse lagts in som reglerar att entréer ska finnas mot gatan för att skapa liv och rörelse utmed gatan vilket också öppnar upp planområdet mot övriga Kallebäck. Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att byggtiden riskerar att skapa sociala barriäreffekter eftersom att området idag är avskilt från befintliga bebyggelsen. I takt med att delar färdigställs kommer det att kunna öppnas upp mer och tillgängliggöras som nya delar av stadsdelen.

Vad gäller miljöperspektiv så hindrar inte detaljplanen att gröna tak och väggar uppförs, varken utifrån estetiska eller miljömässiga aspekter.

Enligt Trafikverket har Kallebäcksmotet nått kapacitetstaket och tål inte ytterligare trafik, utökad belastning bedömer de utgör en olycksrisk och E6/E20 funktion som nationell väg kan äventyras. Trafikverket har meddelat som lösning en direktramp för norrgående trafik som viker av mot väg 40 i riktning mot Jönköping. Inför antagandet av detaljplanen ska avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om rampen. Exploatören är med och medfinansierar dessa åtgärder.

Gång- och cykelbron har utgått ur planen, dels för att den inte kräver planstöd eller bygglov och dels för att brofrågan tenderat att sinka framdriften av planprocessen. Trafikkontorets analyser visar att trafikeffekterna i Kallebäcksmotet blir hanterbara även utan en ny gång- och cykelbro. Trafikkontoret ser dock fortfarande att en gång- och cykelbro är viktigt och skulle ha betydande effekter för trafiken och de boende i Kallebäck. Inför antagandet av detaljplanen ska avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om gång- och cykelbron. Finansieringen av bron regleras genom avtal med exploatören inom ramen för planens genomförande.

## 8. Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att nedan synpunkter beaktas.

### *Luftmiljö*

Miljöförvaltningen gör bedömningen att luftkvaliteten i området är väl utredd och inga ytterligare utredningar är nödvändiga. Planbeskrivningen behöver dock revideras så att resultaten av de senaste spridningsberäkningarna tydligt framgår, både med avseende på stadens miljö kvalitetsmål för luft samt risken för överskridande av miljö kvalitetsnormerna. Förvaltningen påtalar att ett Luft-PM behöver färdigställas.

Förutsatt att den s.k. *Ormen* byggs som en skärm mot E6/E20 visar resultaten av luftutredningarna att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid klaras i stort sett i hela planområdet med den s.k. *Snibb* som ansluter mot berget i söder. Vi bedömer att dessa byggnader är effektiva och nödvändiga åtgärder för att säkerställa att luftkvaliteten inom planområdet inte överskrider miljö kvalitetsnormerna och blir acceptabel ur miljö- och hälso synpunkt.

I den nordligaste delen av planområdet finns en öppning mot E6/E20, där risken är stor att miljö kvalitetsnormernas nivåer ändå överskrids. Detta område planeras som gata, vilket medger gång- och cykelbana. I planbeskrivningen anges att planen kommer att möjliggöra en ny koppling till och från Kallebäck i form av en gång- och cykelbro över järnvägen och E6/E20, men att bron inte gått att lösa inom ramen för planprocessen. Förvaltningen ställer sig frågan om gång- och cykelbanan kommer att anordnas i området innan eller oavsett om cykelbron blir av? Detta behöver förtydligas i planhandlingarna. I den senaste luftrapporten beskrivs att området, utöver den framtida cykelpassagen, ska utformas så att inga långvariga uppehållstider blir möjliga. Vi hittar dock inte någon sådan beskrivning i planhandlingarna. Handlingarna behöver kompletteras med åtgärder som kan vidtas för att begränsa människors uppehållstid i området.

### *Buller*

Det finns ett par oklarheter kring redovisningen av trafikbullersituationen i buller-PM och planbeskrivningen. I buller-PM hänvisas till olika kvartersnummer, men eftersom det saknas en övergripande figur där kvarteren är numrerade, är det svårt att koppla resultaten till kvarteren. I planbeskrivningen anges att om *Ormen* inte byggs under etapp 1, så krävs en bullerskyddsskärm. Det behöver förtydligas hur en eventuell bullerskyddsskärm har säkerställts i planen - hur medges en bullerskyddsskärm i plankartan?

Ljudmiljön avseende trafikbuller förbättras när *Ormen* är på plats, men enligt PM:et kommer riktvärdena fortfarande inte att klaras för ett antal lägenheter (innan etapp 2 byggs). Man behöver visa hur riktvärdena kan klaras även under ”mellanperioden”.

I buller-PM och planbeskrivningen anges motstridiga uppgifter om värdet för max ljudnivå nattetid på ljuddämpad sida. Enligt buller-PM klaras riktvärdet vid fullt utbyggt plan, medan planbeskrivningen anger att riktvärdet överskrids för enskilda byggnader. Vilket är korrekt? Om riktvärdena överskrids behöver man visa hur detta ska åtgärdas.

Vi anser att planbeskrivningen behöver ange hur ljudmiljön på förskolegården blir och att man klarar Naturvårdsverkets riktvärden (NV-01534-17, september 2017). Vi vill även påpeka att det behöver finnas plats för bullerskydd under byggprocessen för att skydda de inflyttande. Buller från bergschaktarbeten och andra störningar under byggskedet är inte reglerat i processen enligt plan- och bygglagen men om olägenheter uppkommer för närboende, vilket är förekommande vid långvariga byggprojekt, får miljöförvaltningen ingripa med stöd av miljöbalken och ställa krav på skyddsåtgärder eller tidsbegränsningar. Sådant ingripande sker när byggprocessen är i gång och kan innebära förseningar och extra kostnader för projektet. Detta kan undvikas om exploatören tidigt utreder och planerar utförandet så att bullret inte överstiger de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets allmänna råd (2004:15) om buller från byggplatser.

#### *Förorenad mark*

Miljöförvaltningen anser att det är bra att det tydligt framgår i planhandlingarna att det kan finnas behov av sanering av förorenad mark i området. Vi är dock tveksamma till att planbestämmelsen anger specifikt att startbesked inte får ges förrän marken sanerats. Kopplingen till startbeskedet kan innebära svårigheter i det praktiska arbetet kring saneringen, då det ofta är lämpligt att genomföra sanering i samband med byggstart. Vi anser därför att man bör se över hur bestämmelsen formuleras.

#### *Dagvatten*

En dagvattenutredning har tagits fram efter samrådet. Vi anser att planhandlingarna bör kompletteras med påverkan på miljökvalitetsnormerna samt sammanfattning av dagvattenutredningens resultat/slutsatser i övrigt. Mölndalsån anges som recipient, men det bör även framgå vilken vattenförekomst dagvattenutsläppet sker till. Vi förmodar att vattenförekomsten är *Mölndalsån - Källaredsbäckens inflöde till Liseberg* (SE640071-127357). I VISS klassas åns ekologiska status till måttlig, bland annat på grund av övergödning, varför det är nödvändigt att begränsa utsläppen av näringsämnen. Planens påverkan på miljökvalitetsnormerna för vatten beror inte på om utbyggnaden innebär en förbättring från dagens situation. En förbättring är positiv, men påverkan ska utvärderas utifrån föroreningsbelastningen till recipienten (kg/år) som planen bidrar till.

#### **Kommentar:**

Luftutredningen har reviderats och ett luftmiljö-PM har upprättats som beskriver luftmiljösituationen. Länsstyrelsen och miljöförvaltningen har tagit del av materialet. Det är av stort intresse att skapa förutsättningar för alternativa färdmedel än bil. Därför kommer gång- och cykelbanan att ordnas fram till byggnaden *Ormen* oavsett när gång- och cykelbron byggs. Planbestämmelse finns om att persontréer ska vändas bort från E6/E20. Detaljplanen innehåller bestämmelse om fördröjd genomförandetid för det nordvästra kvarteret p.g.a. luftmiljösituationen i denna del av planområdet. Planbeskrivningen har även kompletterats med information om att gatan norr om byggnaden *Ormen* inte ska gestaltas för stadigvarande vistelse.

Kvartersnummer i buller-PM har kompletterats. Planbestämmelse finns om att bullerskydd får anordnas på mark markerad med ring/prick, d.v.s. mellan byggnader för att kunna tillskapa tyst sida på innergårdarna i berörda kvarter. Bullerskydd kan även medges på mark benämnd med prickar och korsmark, men förutsätter bygglov. Exploatören

har delgivits informationen om störning under byggskedet. Gränsvärdet för bostäder överskrids vid en punkt före etapp 2 är på plats. Lösning kan här vara att anordna gemensamma ytor så som cykelrum, entré, miljörum alt. använda lokalen för centrumändamål. Naturvårdsverkets riktvärden för förskolgårdar har kompletterats i planbeskrivningen. Dessa riktvärden bedöms klaras med hjälp av byggnaden Ormen alt. före Ormen är på plats med lokala bullerskydd.

Plan- och bygglagen ställer krav på hur startbesked får ges. Svårigheter finns med att reglera på annat sätt för att säkerställa att sanering görs ändamålsenligt. Exploatören kommer att behöva ansöka om marklov före bygglov.

Dagvattenutredningen har kompletterats utifrån miljöförvaltningens önskemål.

## 9. Trafikkontoret

Trafikkontoret har medverkat aktivt i planarbetet och ser positivt på en fortsatt framdrift av planen i enlighet med nuvarande omfattning och utformning. Detaljplanen har ett flertal trafik aspekter som utgör viktiga förutsättningar och begränsningar. Det handlar i första hand om påverkan på och hantering av riksintressena Kallebäcksmotet, E6/E20 och järnvägskorridoren för framtida utbyggnader av bland annat höghastighetsjärnväg. Det handlar också om hur Kallebäcksområdet eventuellt skulle kunna ges fler kopplingar till den omgivande staden och hur det i så fall skulle kunna lösas. Planarbetet har omfattat diskussioner både om en ny gång- och cykelbro över E6 och järnvägen och om en ny vägkoppling till Lackarebäck. Kallebäcksmotets ansträngda trafiksituation har analyserats noga och fått stor påverkan på planen, genom att exploateringen har begränsats efter hur mycket trafik som detaljplanen får generera.

Väggkopplingen till Lackarebäck har utgått ur detaljplanen eftersom analyser visar att en sådan förbindelse inte skulle ge de trafikeffekter som är önskvärda för Kallebäck, utan istället riskerar att ge genomfartstrafik och mer trafik i Kallebäcksmotet.

Gång- och cykelbron har utgått ur planen, dels för att den inte kräver planstöd eller bygglov och dels för att brofrågan tenderat att sinka framdriften av planprocessen. Trafikkontorets analyser visar att trafikeffekterna i Kallebäcksmotet blir hanterbara även utan en ny gång- och cykelbro. Trafikkontoret ser dock fortfarande att en gång- och cykelbro är viktigt och skulle ha betydande effekter för trafiken och de boende i Kallebäck och förordar att Trafikverket och staden snarast börjar samverka kring planeringen av en sådan bro vid sidan av den pågående planprocessen.

Planförslaget har inför granskningen justerats för att lämna plats för de eventuella ombyggnaderna av E6/E20 och "fly-over" mot väg 40.

En kvarstående fråga rör konflikten mellan planområdet och korridorerna för framtida järnvägsutbyggnader, eftersom stadsbyggnadskontoret har valt att bibehålla planområdet i den delen. Beslut om val av korridor för Götalandsbanan har ännu inte kommit, varför det är oklart om hur riksintresset berörs. Trafikkontoret har ingen särskild synpunkt mer än att frågan är ett fall för länsstyrelsens samlade bedömning.

Trafikkontoret har lämnat ett flertal synpunkter på planbestämmelser, vilka genomgående har beaktats av stadsbyggnadskontoret. Planen har bland annat påförts en viktig begränsning när det gäller maximal byggbar yta BTA, vilket är en konsekvens av trafikkontorets trafikanalyser för Kallebäcksmotet.

Kommunala gator i planområdet kommer att ha korttidsparkering och utrymme för cykelparkeringar. Boende och verksamhetsparkering för både cykel och bil ska däremot lösas som i normalt fall på kvartersmark. För planer i BoStad2021 gäller också att parkeringstalen kan reduceras mot att exploatören tecknar avtal om mobilitetsåtgärder. I



aktuell plan har en överenskommelse nåtts om 25 procent reduktion i gengäld att explo-  
atören åtar sig att genomföra en mängd mobilitetsåtgärder.

Trafikutformning, gestaltning, dagvattenhantering med mera behöver bearbetas fördju-  
pat i den kommande planprocessen och därefter i genomförandeskedet.

Det är bra att det säkerställs en allmänt tillgänglig förbindelser för gående över kvarters-  
mark från Smörkärnegatan upp på fjället. Om önskemål finns om att minska den x-ade  
ytan så bedömer trafikkontoret att funktionen kan säkerställas genom en generös trot-  
toarbredd längs kanten av planområdet. För samtliga gångförbindelser på kvartersmark  
är det en fördel om planen ger en vägledning om vilken standard förbindelsen bör ha för  
att den ska bli användbar för de boende och bidra till lägre bilanvändning i området.

Trafikkontoret vill gärna tillmötesgå önskemålet att tillåta privata trappor att sticka ut på  
allmän platsmark längs Torggatan, som kompensation för att undvika förgårdsmark. Be-  
dömningen i nuläget är att det med vissa förutsättningar borde vara möjligt att lösa trap-  
por längs en lågtrafikerad gata. Dock kan en sådan trapplösning bara komma till stånd  
genom avtal om upplåtelse av allmän platsmark, som hanteras av trafikkontoret i ett se-  
nare skede. Den slutliga bedömningen av lösningens lämplighet görs alltså inte i plan-  
processen. Det är en fördel om planen ger en vägledning om vilken standard eventuella  
trappor förväntas ha, gestaltningsmässigt och funktionellt för att klara drift, tillgänglig-  
het längs gatan etc. Trappor kommer inte kunna tillåtas på fasaderna runt torget, ef-  
tersom gatumarken där behövs till trafikfunktioner och vistelse.

Benämningen trädplantering är inte lämpligt på Torggatan eftersom träden enligt trafik-  
och gestaltningsförslaget ska placeras fritt och inte i rader. Trädrader motverkar också  
lagens syfte med ett gångfartsområde, eftersom det riskerar att dela upp gatan i gångytor  
respektive körytor. Höjdsättningen i plankartans nordvästra delar kan behöva justeras  
något inför antagandet.

Trafikkontoret vill peka på att utbyggnaden av främst Mejerigatan och Smörgatan kan  
bli relativt besvärligt, med hänsyn till tät busstrafik och branta lutningar. Den norra be-  
gränsningslinjen mot befintlig bebyggelse behöver vara fullt tillgänglig under själva  
ombyggnaden vilket kan kräva tillfällig åtkomst av privat mark för byggnation. I vissa  
delar behöver även in- och utfarter till befintlig bebyggelse justeras för att klara den nya  
hållplatsen.

Smörgatan löper längs en av kommunens befintliga parker och vägombyggnaden kom-  
mer att innebära ett visst intrång i parken. Det omfattar röjning av vegetation, iordnings-  
ställande av en del av parken och uppförandet av en ny låg granitmur på sträckan. Tra-  
fikkontoret bedömer att det är en fördel om planen ger en vägledning om vilken stan-  
dard denna mur- och vegetationslösning förväntas ha för att den ska bidra till att ge rätt  
upplevelse av gatan och öka tillgängligheten till parken. Även avvattning av parken be-  
höver hanteras för att undvika vatten och eventuell halka på den lutande Smörgatan med  
tillhörande gång- och cykelbana.

Generellt gäller att alla privata gator ska ansluta rakt mot allmän gata, och fastighetsäga-  
ren måste ha plats att lösa eventuella lutningar och skevningar på egen mark, för att  
undvika ojämna gångbanor längs allmän gata. Dagvattenhanteringen ska också i princip  
kunna klaras på egen fastighet. Belysningen längs Torggatan är tänkt att bli linspänd  
som en del av gestaltningen och det är viktigt att fasaderna i så fall förbereds för denna  
lösning. De träd som i slutänden ska stå mellan höga byggnader i området bör planteras  
så tidigt som möjligt innan bebyggelsen uppförs. Det ger träden bättre chans att etablera  
sig, vilket i sin tur minskar risken för dålig tillväxt och problem i driftskedet.

### ***Kommentar:***

Enligt Trafikverket har Kallebäcksmotet nått kapacitetstaket och tål inte ytterligare trafik, utökad belastning bedömer de utgör en olycksrisk och E6/E20 funktion som nationell väg kan äventyras. Trafikverket har meddelat som lösning en direktramp för norrgående trafik som viker av mot väg 40 i riktning mot Jönköping. Inför antagandet av detaljplanen ska avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om rampen. Exploatören är med och medfinansierar dessa åtgärder. Inför antagandet av detaljplanen ska även avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om gång- och cykelbron. Finansieringen av bron regleras genom avtal med exploatören inom ramen för planens genomförande.

Detaljplanen har vid granskningen tagit höjd för en flytt av E6/E20 om sju meter utifrån delgivet material från Trafikverket om Götalandsbanan. Denna flytt arbetades in i byggnadsstrukturen före granskningen.

Bestämmelsen om trappor vid torget har tagits bort och är nu avgränsad till Torggatan. Bestämmelsen trädplantering har justerats och lyder nu träd, för att inte kräva en utformning som inte är lämplig. Höjdsättningen har inte justerats enligt synpunkten i nordvästra delen eftersom det inte bedömts som nödvändigt. Utformningen av muren får samordnas med berörda förvaltningar. Exploatören har tagit del av yttrandet och de synpunkter som berör kvartersmarken.

#### **10. Social resursnämnd**

Förvaltningen anser inte att detaljplaneprojektet påverkar dess verksamhetsområden eller målgrupper, inte heller vad gäller de områden som nämnden ansvarar för ur ett helastaden-perspektiv.

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

Noteras.

#### **11. Fastighetskontoret**

Fastighetskontoret tillstyrker det upprättade förslaget till detaljplan.

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

Noteras.

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

#### **12. Lantmäterimyndigheten**

Har följande synpunkter:

Det framgår inte vad skillnaden på GATA och GATA<sub>1</sub> är, om det inte är någon skillnad kan en del användningsgränser i plankartan tas bort/ändras.

Reglerna om när kommunerna får bestämma om villkor för startbesked framgår av 4:14 PBL (ej 4:18).

I upplysningarna bör det framgå att det är del av tomtindelning inom Kallebäck 4:5 och 2:4 som upphör att gälla (inte hela tomtindelningen som det står nu).

Det framgår inte på plankartan var det i planbeskrivningen omskrivna torget ska lokaliseras.

Lackarebäcksfjället är utlagt som bostadsändamål med prickmark där naturkaraktär ska bibehållas. Denna bestämmelse ses inte som ett hinder mot att marken regleras in i något/några av bostadskvarteren. Hur är tanken med vem som ska förvalta området? Vem har intresse av att äga marken och tillgängliggöra den för allmänheten?

Norrpil saknas i plankartan.

För att särskilja olika användningskategorier från varandra i olika plan används parenteser. På fjället anges B(EZ). All användning sker dock inom kvartersmark varför parenteser inte behövs (jmf. P, P<sub>1</sub>).

Planbeskrivning

Rubrik: Anläggningar utanför planområdet

6 kap 40 § Ett exploateringsavtal får avse åtagande för en byggherre eller en fastighetsägare att vidta eller finansiera åtgärder för anläggande av gator, vägar och andra allmänna platser och av anläggningar för vattenförsörjning och avlopp samt andra åtgärder. Åtgärderna ska vara nödvändiga för att detaljplanen ska kunna genomföras.

Ett exploateringsavtal får omfatta medfinansieringsersättning, under förutsättning att den väg eller järnväg som kommunen bidrar till medför att den fastighet eller de fastigheter som omfattas av detaljplanen kan antas öka i värde. Byggherrens eller fastighetsägarens åtagande ska stå i rimligt förhållande till dennes nytta av planen.

Det framgår inte på vilket sätt åtgärden att rusta upp befintligt park-/naturområde nordost om planområdet är nödvändigt för att detaljplanen ska kunna genomföras eller en bedömning av om byggherrens åtagande står i rimligt förhållande till dennes nytta av planen.

Rubrik: Gemensamhetsanläggningar

Två områden ska uppföras i etapp 1. Ormen ingår i etapp 1 (västra delen). Det bör förtydligas att det är en förutsättning för den östra delen av etapp 1 att bullerskyddet i väster utförs. Vilka fastigheter är tänkte att delta i gemensamhetsanläggningen?

Rubrik: ledningsrätt 1480K-2001F75.3 är inte belägen i norra delen av fastigheten Kallebäck 3:3. 1480K-2001F75.4 är inte belägen inom fastigheten Kallebäck 14:1.

Rubrik: Fastighetsrättsliga konsekvenser

3. Kallebäck 4:5 ska avstå mark till Kallebäck 752:186.

Övrigt: Det framgår inte att det är kommunen som ansvarar för utförande och drift av x-område, vem som bekostar servitutet eller vilken fastighet som ska vara förmånsfastighet eller var syftet med servitutet är.

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inga synpunkter på förslaget.

### **Kommentar:**

Skillnaden mellan GATA och GATA<sub>1</sub> är att det fanns en egenskapsbestämmelse som medgav trappor inom användningen GATA<sub>1</sub>. Ett förtydligande har gjorts genom att specificera egenskapen särskilt. GATA<sub>1</sub> har i och med det utgått.

Torget har inte reglerats specifikt på plankartan eftersom att det delvis ska vara körbart och då kan bli vilseledande. Syftet är att placera torget i norra delen av planområdet. Ett förtydligande har gjorts i illustrationskartan. Därav fortsätter ytan ha användningen GATA.

Staden har inte haft för avsikt att förvärva och förvalta Lackarebäcksfjället. Något enskilt kvarter har inte markerats ut för att förvalta fjället för att skapa en flexibilitet.

Åtgärden att rusta upp befintligt park- och naturområde bedöms som viktig för planens genomförande på så vis att det inom planområdet är en relativt hög exploatering med få

allmänna platser samt att naturmarken inom planområdet ligger inom kvartersmark i kuperad terräng. Handlingarna förtydligas.

Den senaste bullerutredningen har konstaterat att bullerskyddsskärm i västra delen inte är en förutsättning för östra delens utbyggnad, varför denna har utgått från planbeskrivningen. Bullerförordningen finns med som planbestämmelse med krav om att riktvärdena ska klaras.

Ansvar för x-områden förtydligas. Handlingarna justeras.

Utöver ovanstående punkter har planhandlingarna justerats enligt Lantmäteriets yttrande.

### **13. Försvarsmakten**

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

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

Noteras.

### **14. Statens geotekniska institut**

Har följande synpunkter:

I samrådsyttrandet ansåg SGI att de geotekniska säkerhetsfrågorna hade klarlagts på ett för planskedet tillfredsställande sätt. Förutsatt att planbestämmelser, beträffande skyddsåtgärder, har införts på ett plantekniskt lämpligt sätt på plankartan har SGI från geoteknisk säkerhetssynvinkel inga synpunkter på planförslaget.

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

Noteras.

### **15. Vattenfall Eldistribution AB**

Har följande synpunkter:

Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom eller i närheten om aktuell plan och har därmed inget att erinra.

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

Noteras.

### **16. Västtrafik AB**

Har följande synpunkter:

Vi noterar att vägförbindelsen till Lackarebäck och gång- och cykelförbindelsen till Krokslätt tagits ur planen, men finner inte att det i någon större utsträckning förändrar vår inställning till planförslaget. Vi antar att möjligheten att i framtiden tillföra området motsvarande förbindelser inte omöjliggörs. Vi ställer oss positiva till den föreslagna busshållplatsen vid det framtida torget. Det är till fördel för kollektivtrafiken att flytta hållplats Smörgatan till torget, både för att den ligger i en backe och i en kurva. En ny samlad hållplats vid torget kan skapa bättre säkerhet och trygghet för kollektivtrafikanterna. Den befintliga busstrafiken, linje 50, kan inte i sin nuvarande utformning utgöra den enda lösningen för ett framtida hållbart resande. Turtäthet och närhet till hållplatserna är bra men för att förbättra busstrafikens konkurrenskraft krävs åtgärder för bus-

sarnas framkomlighet. Bussarna har idag problem med att komma fram i Kallebäcksmotet i båda riktningar under högtrafik vilket ger oförutsägbara körtider och längre restider i tidtabellerna. Det skapar också onödigt höga kostnader för trafikeringen då det krävs längre tid för reglering vid ändhållplatserna. Det ger också effekter på regulariteten för bussarna. För att klara av det framtida resandet kommer det att krävas större fordon vilket kan påverka gatans och hållplatsernas utformning.

I samband med att det nya torget utformas skulle vi vilja föreslå att det ges en möjlighet att vända bussar där. Detta skulle vara av nytta vid tillfällena då det råder halt väglag. Det händer ett antal gånger per vinter att Kallebäck inte kan trafikeras på grund av att det inte går att komma upp för Smörgatan. En vändplats skulle också ge en möjlighet att starta och avsluta turer för insatsbussar på platsen i högtrafik.

Vi ser också att det skulle vara bra att se över utformningen av hållplatsen Gräddgatan för att öka kollektivtrafikens attraktivitet i området. Nuvarande utformning är dålig både ur säkerhets- och trygghetssynvinkel. Vi vill påminna om vikten av att skapa trygga och säkra gångvägar till hållplatserna.

#### **Kommentar:**

Enligt Trafikverket har Kallebäcksmotet nått kapacitetstaket och tål inte ytterligare trafik, utökad belastning bedömer de utgör en olycksrisk och E6/E20 funktion som nationell väg kan äventyras. Trafikverket har meddelat som lösning en direktramp för norrgående trafik som viker av mot väg 40 i riktning mot Jönköping. Inför antagandet av detaljplanen ska avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om rampen. Avtal ska även tecknas mellan staden och Trafikverket om gång- och cykelbron, som även kommer att avlasta motet.

Staden har inte rådighet över trafiklösningar i Kallebäcksmotet men tar med bussaspekten i diskussioner med Trafikverket kring motet. Vad gäller hållplatserna i planområdet förbereds dessa för att kunna ta emot längre bussar, vilket skulle ge högre kapacitet. Utrymme har givits för trafikutformningen i detaljplanen, men den specifika utformningen är en fråga för genomförandet. En eventuell vändplats hanteras i genomförandeskedet. Hållplatsen vid Gräddgatan ligger utanför planområdet och har inte hantearats inom ramen för detaljplanen. Trafikkontoret har informerats om situationen vid hållplatsen och frågan om behovet av upprustningen för att förbättra förhållandena för kollektivresenärerna.

### **17. Svenska kraftnät**

Eftersom att Svenska kraftnät inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område och inte har några synpunkter anses ärendet vara avslutat från Svenska kraftnäts sida.

#### **Kommentar:**

Noteras.

### **18. Trafikverket**

Trafikverket har tagit del av handlingarna gällande granskning av detaljplan vid Smörgatan i Kallebäck. Trafikverket har i samrådsskedet lämnat synpunkter, TRV 2016-06-20.

Detaljplanen skapar byggrätter för uppemot 1 800 lägenheter och 20 000 kvm verksamhetsytor. Detaljplanen medför ökad trafik som kommer från stadsdelen Kallebäck med direktutfart till väg E6 på motorvägens avfartsramp. Rampen leder trafik från väg E6 till

väg 40 mot Landvetter och Borås – Jönköping (E4). Det är idag hög belastning på vägnätet ända från Lackarebäcksmotet, E6 till väg 40 och hastighetsnedsättningen är som störst på eftermiddagen. Relationen E6 – Väg 40 är viktig för godstrafik som ökar varje år.

#### *Synpunkter – trafik*

Trafikverket anser att trafikplats Kallebäck har nått upp till kapacitetstaket och att den inte tål ytterligare tillflöde av trafik från stadsdelen Kallebäck. En utbyggnad inom stadsdelen Kallebäck förutsätter att en trafikomläggning genomförs som innebär en separering av den lokala trafiken från stadsdelen och den nationella trafiken som utgör en för regionen utomordentligt viktig länk mellan väg E6 och väg 40 mot Jönköping.

E6 är ur funktionsaspekten den viktigaste nationella vägen intill och genom Göteborgsområdet. E6 har överlägset flest bilar i Göteborgsområdet med cirka 120 000 fordon per dygn. Belastningen är hög hela året och alla dygn i veckan. E6 är i sin funktion ett stråk både till Göteborgsområdet och utgör transitväg för gods och långväga resor mellan södra Sverige och kontinenten samt Västsverige och Norge. Väg E6 har genom sin höga belastning en allt besvärligare kösituation och kötiderna växer för varje år. Väg 40 mot Landvetter och Jönköping (E6) utgör ett huvudstråk från hela västra Sverige med trafik som söker sig till hela Göteborgsregionen. För näringslivet går viktiga transporter till en rad tunga verksamheter i Göteborgsregionen samt till Göteborgs hamnar. Trafikverket gör bedömningen att Kallebäcksmotet nått sin kapacitetsgräns. En utökad belastning utgör en olycksrisk och väg E6 funktion som nationell väg äventyras. Trafikverket ser påslaget av lokaltrafik mitt i motorvägsrampen som oförenligt med riksintresset kommunikation.

#### *Förslag till åtgärd direktramp från E6 till väg 40*

Trafikverket har en preliminär studie som visar att det är möjligt att bygga en direktramp för norrgående trafik som viker av mot väg 40 i riktning mot Jönköping. Det tredje körfältet, avkörningsfältet, kan ledas förbi avfartsrampen vid Kallebäck och ledas under S:t Sigfridsbron och därefter i en båge upp mot väg 40 (se bild). Med den åtgärden blir befintlig avfartsramp som passerar förbi Kallebäck en motorvägsavfart till det lokala vägsystemet. Nationell trafik slutar då vid nuvarande trafikljus vid utfart Kallebäck. Kallebäck får med den förändringen sin utfart direkt ut i det lokala gatusystemet. Trafikverket är förvissad om att en direktramp (norrgående) blir samhällsekonomiskt försvarbar även utslaget på en relativt kort avskrivningstid. Den totala restidsnyttan av direktrampen beräknas till 63 mnkr för en 7-årigkalkylperiod då nyttorna av direktrampen större än kostnaden för den. Avlastningen innebär att kvarvarande trafik kraftigt reduceras och ger utrymme för tillkommande samhällsutbyggnader. Framkomligheten för kollektivtrafiken förbättras.

Restiden mellan E6 och väg 40 är idag knappt 2 minuter under lågtrafik, under högtrafik stiger restiden till 3 - 3,5 minut. Med direktrampen bedöms restiden i samma relation bli 1,7 minuter och bedöms ha samma restid oavsett tid på dygnet då trafikmängderna inte är så stora att det torde bli några kapacitetsproblem på rampen. Det är särskilt två korsningspunkter som skapar hastighetsnedsättningar och det är korsningarna: 1) avfartsrampen från E6 - Mejerigatan och 2) S:t Sigfridsgatan - Mejerigatan. Den genomsnittliga hastigheten sjunker till knappt 20 km/h under den perioden, jämfört med cirka 50 km/h vid fritt flöde. Under morgonens rusningstrafik är det framförallt trafik från avfartsrampen på E6 som kommer att få ökade hastighetsnedsättningar när ytterligare trafik ska ut från Mejerigatan och dela utrymmet mellan Mejerigatan och S:t Sigfridsgatan. I relationen väg 40 – E6 syd saknas en bra framkomlighet och trafiken måste gå av lokalt via S:t Sigfridsgatan och passera tre trafiksignaler. I väntan på en långsiktig lösning bör trafiksignalerna ses över och prioritet bör förstärkas för relation väg 40 – E6 syd.

### *Avtal*

Innan planen förs till antagande behöver Staden och Trafikverket träffa en överenskommelse om hur frågorna gällande trafikpåverkan vid trafikplats Kallebäck ska hanteras. Ett medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Staden måste tecknas för att ange hur betalningsansvar och genomförande ska göras. Detta avtal ska vara undertecknat innan planen går till antagande.

### *Framtida flytt av väg E6 mot öster*

Framtida järnvägsprojekt, främst Götalandsbanan (höghastighetståget) kan ha behov av en betydligt bredare korridor förbi planområdet. I det mest utrymmeskrävande scenariot ska sektionen rymma 7 järnvägsspår som medför att motorvägen måste flyttas österut. Andra scenarios innebär att motorvägen och Kust till kustbanan kan ligga kvar i befintliga lägen. Mot bakgrund härav är det bra att detaljplanen föreskriver byggfritt område i hela zonen som gränsar mot väg E6.

### **Kommentar:**

Staden delar inte Trafikverkets uppfattning i alla stycken. Bland annat saknar staden ställningstaganden från Trafikverket gällande hänsyn till trafikstrategin eller att nya investeringar i vägnätet kan ge inducerad trafik. Det framgår heller inte från Trafikverket hur beräkningarna för den föreslagna rampen har gjorts. Staden och Trafikverket har efter granskning initierat en dialog gällande medfinansieringsavtal. Det får antas att synpunkterna i yttrandet i sin helhet kan lösas inom ramen för ett avtal om gång- och cykelbro och ramp.

Staden håller med väghållaren att det är bra att se över trafiksignalerna på kort sikt. Staden har tagit höjd för en bredare korridor än idag utifrån presenterat material från Trafikverket och som har arbetats in i planhandlingarna inför granskningskedet.

## **19. Länsstyrelsen**

### **Länsstyrelsens samlade bedömning**

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

Planförslaget behöver ytterligare klargöra påverkan på riksintresset E6 samt säkerställa eventuella åtgärder, finansiering och genomförbarhet. De avtal och överenskommelser som kan komma att behövas mellan Staden och Trafikverket behöver tas fram innan antagandet.

Framtida järnvägsprojekt kan ha behov av en bredare korridor förbi planområdet vilket kan kräva en flytt av E6. Detta behöver hanteras i planförslaget.

Planförslaget behöver ytterligare säkerställa frågor och skyddsåtgärder som rör risker för farligt godsolyckor, buller samt luft och miljö kvalitetsnormer för luft.

I övrigt anser Länsstyrelsen att frågor har hanterats på ett godtagbart sätt.

### **Motiv för bedömningen**

Länsstyrelsen befarar att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Miljö kvalitetsnormer (MKN) för luft inte följs
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet avseende luft, buller samt risk

## Riksintresse för kommunikation

Länsstyrelsen har inhämtat yttrande från Trafikverket daterat 2017-12-20. Trafikverket bedömer att trafikplats Kallebäck har nått upp till kapacitetstaket och att den inte tål ytterligare tillflöde av trafik från stadsdelen Kallebäck samt att en utökad belastning utgör en olycksrisk och att E6 funktion som nationell väg äventyras. Länsstyrelsen anser att planförslagets påverkan på riksintresse för kommunikationer E6 behöver klargöras ytterligare.

Innan planen förs till antagande behöver Staden och Trafikverket träffa en överenskommelse om hur frågorna gällande trafikpåverkan vid trafikplats Kallebäck ska hanteras. Ett medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Staden behöver tecknas för att säkerställa finansiering och genomförande. Detta avtal ska vara undertecknat innan planen går till antagande.

Framtida järnvägsprojekt, främst Götalandsbanan, kan ha behov av en bredare korridor förbi planområdet. I det mest utrymmeskrävande scenariot ska sektionen rymma sju järnvägsspår som medför att motorvägen måste flyttas österut. Andra scenarios innebär att motorvägen och Kust till kustbanan kan ligga kvar i befintliga lägen. Länsstyrelsen anser att en eventuell framtida flytt av E6 är en planeringsförutsättning som behöver hanteras i planförslaget.

## Människors hälsa och säkerhet

### *Farligt gods, planbestämmelser*

Länsstyrelsen anser att planen i högre grad behöver reglera skyddsåtgärder utifrån ett riskperspektiv eftersom risknivån i området är hög. Individrisken är oacceptabelt hög inom 40 meter från E6. Åtgärder som i riskbedömningen anges som nödvändiga för att riskerna ska anses som acceptabla ska säkerställas på plankartan om det är juridiskt möjligt. Planbeskrivningen får användas för att ytterligare förtydliga hur en planbestämmelse ska tolkas om ett sådant behov finns. Nedan ges exempel på riskreducerande åtgärder som måste regleras:

- För prickmarken står att balkonger får skjuta ut max 1,5 meter. Det måste säkerställas på plankartan att det inte är tillåtet med balkonger på byggnader som vetter mot E6.
- En planbestämmelse som reglerar att byggnadsdelar som vetter mot E6 inte får upprättas som heltäckande glasfasader måste läggas till på plankartan. Glasytor och andra öppningar ska begränsas på dessa fasaddelar.
- En förutsättning i riskbedömningen är att byggnader inom 80 meter från E6 inte får vara mer än 10 meter högre än byggnaden inom zon 2 ("ormen"). Om byggrätterna nyttjas fullt ut och exploatören bygger till maxhöjd så uppfylls kravet om max 10 meters skillnad i höjd. Om byggnaden i zon 2 däremot inte byggs till tillåten maxhöjd och de bakomvarande byggnaderna byggs till tillåten maxhöjd så kan skillnaden i höjd komma att överstiga 10 meter. En reglering av minimihöjd för byggnaden i zon 2 behöver därför införas.

I riskanalysen så beskrivs zon 2 huvudsakligen utgöras av kontorsbyggnad med ca 1200 arbetsplatser och kommunen utgår från K (kontor) vid bedömning för hur många människor som kan befinna sig i byggnaden. Planen medger dock centrumändamål i hela byggnaden vilket tex kan innebära samlingslokaler. Länsstyrelsen anser att det är tveksamt om planförslagets bedömning att kontor är "dimensionerande" för beräkning av personintensitet då även personintensiv verksamhet så som samlingslokaler tillåts, vilket ytterligare behöver belysas.



### *Nytt läge för E6*

Ett eventuellt behov av att flytta E6 på grund av framtida järnvägsprojekt är en viktig planeringsförutsättning för bland annat risken för olyckor med farligt gods. Denna fråga behöver förtydligas i planförslaget.

Det behöver beskrivas hur de bakomliggande kvarteren har förskjutits i förhållande till framtida placering av E6 så att det framgår att planen förhåller sig till de förutsättningar som riskbedömningen utgår ifrån vad gäller avstånd och markanvändning.

Vidare beskrivs i riskbedömningens kapitel om osäkerheter att det föreligger stor osäkerhet avseende eventuella framtida förändringar av trafikinfrastrukturen väster om planområdet. Bland annat utreds en permanent flytt av E6 uppemot 30 meter österut. Länsstyrelsen ställer frågan om detta fortfarande är ett alternativ. Om det fortfarande är möjligt att en sådan flytt är aktuell så måste planen hantera detta.

### *Buller*

En långsmal byggnad *Ormen* ska uppföras längs E6/E20 och ska skydda bostadsbebyggelsen. Den ska byggas i etapp 1 och det finns planbestämmelser som reglerar att den byggs. Planbestämmelsen reglerar inte lägsta höjd på "Ormen" utan endast att byggnaden ska skydda mot buller samt även luftföroreningar och risk för farligt gods. Länsstyrelsen anser att det behövs en planbestämmelse som säkerställer en lägsta höjd som är den höjden som utredningar för buller, luftföroreningar och risk utgår ifrån i sina utredningar. Detta behövs för att säkerställa att "Ormen" blir det skydd som krävs för att marken ska anses som lämplig för det som planförslaget medger.

### *Luft samt MKN för luft*

Länsstyrelsen anser att frågan om luftföroreningar ytterligare behöver klargöras i planförslaget.

I utredningsmaterialet för luft (*Spridningsberäkningar av kväveoxider för Kallebäck 3.3. daterad september 2017*) förefaller halter av NO<sub>2</sub> vara lägre i scenariot med worst case 2020 med *Orm utan snibb* jämfört med scenariot 2020 med *Orm utan snibb*, vilket behöver klargöras. MKN luft dygn förefaller överskridas på Mejerigatan vid Etapp 1 i scenariot 2020 *Orm med snibb* men inte i övriga scenarier för år 2020 vilket behöver klargöras.

## **Synpunkter på granskningshandlingen**

### *Risk - planbestämmelse*

Egenskapsbestämmelsen b<sub>4</sub> bör kompletteras med att ventilationen förses med nödvästängningsmöjlighet så att ventilation kan stängas manuellt vid t.ex. ett VMA (viktigt meddelande till allmänheten) i enlighet med riskbedömningen.

### *Dagvattenhantering*

Länsstyrelsen rekommenderar att mark avsedd för dagvattenhantering reserveras och i möjligast mån förses med planbestämmelse. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att genomförbarhet för föreslagen dagvattenhantering på kvartersmark kan försvåras av att planförslaget i hög grad medger underjordiska anläggningar och att byggnader får placeras i fastighetsgräns.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

### **Kommentar:**

Staden har bedömt att Kallebäcksmotet är hårt belastat och att det under högrafik leder till trafikbegränsningar. Staden vidhåller att planförslaget kommer att ge en påverkan på trafiksituationen i Kallebäcksmotet, men inte i den grad att det blir någon betydande påverkan på riksintresset för kommunikation. Staden bedömer att planförslaget ligger i linje med nationella mål och stadens strategier om utbyggnad i centrala lägen för att

minska genereringen av bilresor vid nybyggnation och att samtidigt tillgängliggöra mer hållbara färdmedel. I avvägningen mellan att följa trafikstrategin och att genomföra exploateringen är staden beredd att medfinansiera den av Trafikverket föreslagna direkt-rampen. Det, med avsikten att möjliggöra föreslagen exploatering men också för att verka för att den omnämnda gång- och cykelbron som Staden bedömer som viktig för att underlätta framkomligheten för andra trafikslag än bil, kommer till stånd. Staden och Trafikverket har inlett ett samtal för att diskutera och nå en överenskommelse i enlighet med vad Länsstyrelsen och Trafikverket som riksintressemyndighet eftersökt.

Med kompletteringar genom ett luftmiljö-PM och justeringar i plankartans bestämmelser, bedömer Staden att genomförda utredningar för mobilitet, luft, buller och risk har hanterat människors hälsa och säkerhet så att dessa inte blir olämpliga.

För att i samtalet med Trafikverket komma framåt i ansatsen att uppföra en gång- och cykelbro som åtminstone Staden bedömer som viktig för att underlätta framkomligheten för andra trafikslag än bil, kommer Staden att ingå ett medfinansieringsavtal kring rampen.

#### *Farligt gods*

Handlingarna har justerats. Prickmarken har begränsats för att inte tillåta balkonger som vetter ut mot E6/E20 från byggnaden Ormen. Även en minimihöjd har efter granskningen lagts in. Bestämmelsen b<sub>6</sub> har kompletterats efter granskningen för att förtydliga kopplingen till riskutredningens krav på skyddsåtgärd genom att nämna explosions-skydd. Staden har bedömt att bestämmelserna som helhet är tillräckliga för att säkerställa att fasaden mot E6/E20 klarar riskutredningens krav på explosions-skydd.

#### *Nytt läge för E6/E20*

Detaljplanen har vid granskningen tagit höjd för en flytt av E6/E20 om sju meter utifrån delgivet material från Trafikverket. Denna flytt arbetades in i bebyggelsestrukturen före granskningen.

#### *Buller*

Efter granskningsskedet har en bestämmelse om lägsta höjd lagts in för att säkerställa att byggnaden Ormen utgör ett fullgott skydd var gäller buller, risk och luftföroreningar.

#### *Luft samt MKN för luft*

Efter granskningsskedet har ett Luftmiljö-PM tagits fram för att klargöra luftförhållandena ytterligare. Kartor har varit felaktiga och handlingarna har uppdaterats. Justeringar har stämts av med Länsstyrelsen.

#### *Risk - planbestämmelse*

Egenskapsbestämmelsen b<sub>4</sub> har justerats i enlighet med Länsstyrelsens och Räddningstjänstens yttranden.

#### *Dagvattenhantering*

Planbeskrivningen har kompletterats med karta som visar möjliga placeringar för dagvattenhantering på allmän plats gata. På kvartersmark avses dagvattnet fördröjas i dagvattenkassetter under markytan. På grund av underliggande garage och källare har maxhöjd på kassetterna satts till 0,4 meter för att totalhöjden av över- och underbyggnad ej ska överskrida 0,8 meter. Totalt är det planerat för 10 st. anläggningar med dagvattenkassetter och för att uppnå förbättrad rening i dessa föreslås en filterbrunn till varje anläggning innan avledning till ledningsnätet. Takvatten leds via stuprör till ledningar som leder vattnet till kassetterna.

## Sakägare

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

### 20. HSB Brf Kallkällan

Styrelsen för HSB Brf Kallkällan har inga synpunkter på själva bebyggelsen inom planområdet, utan hyser däremot en stor oro för hur trafiksituationen ska utvecklas för trafiken till och från Kallebäck med det stora tillskottet av bostäder och verksamhetslokaler. Kallebäcksmotet behöver byggas om innan byggnation för att kunna ta emot de ökade antalet passager som byggnationen kommer att medföra. Vidare måste gång- och cykelbron över E6/järnvägen säkerställas. Ytterligare satsningar på kollektivtrafiken måste också genomföras i samband med färdigställandet.

Styrelsen är tveksam till att en begränsning av antalet parkeringsplatser kommer att ge den effekt som planförfattaren beskriver. Boende i Kallebäck kommer även i framtiden att behöva göra arbets-, fritids- och andra typer av resor till olika resmål i områden, som inte på ett lätt sätt kan nås med kollektivtrafik. Därmed kvarstår ett behov att ha tillgång till bil. Om begränsningen av parkeringstalen genomförs så kommer trycket på andra parkeringsmöjligheter inom Kallebäck att öka. Avtalet om mobilitetsåtgärder är lovvärt men styrelsen ställer sig tveksam till om det kommer att ge så stora lättnader som beskrivs i trafiksituationen in till och ut från Kallebäck.

Kollektivtrafiken behöver förstärkas med så många nya boende. Redan idag är bussarna fyllda under högtrafik trots en turtäthet mellan 5–7 minuter. Enligt tidigare artiklar i media så har Västtrafik framfört att tätare turer än var femte minut inte är realistiska, då bussarna klumpar ihop sig. Hur skall detta lösas? En ny direktlinje Kallebäck-Centrum? Planeringen av gång- och cykelbron har stannat av och lyfts ur planen. Vilka garantier finns för att det skall komma en lösning innan bostäderna är färdigbyggda?

#### *Trafik och parkering*

Redan idag med 6 000 fordonspassager/dag till och från Kallebäck är trafiksituationen ansträngd. Enligt beräkningarna skall antalet fordonspassager öka med 1 110/dag vid första etappen och med ytterligare 700/dag vid andra etappen. Det görs en jämförelse med trafikförhållandena under 1990-talet med samma antal passager/dag och att det fungerade då. Det är ingen riktig jämförelse då antalet passager vid Kallebäcksmotet i sin helhet ökat sedan 1990-talet. Det går inte att bara se till antalet passager till och från Kallebäck utan den stora ökningen av antalet passager vid Kallebäcksmotet i sin helhet måste beaktas. Denna ökning beror dels på ett ökat antal fordon i trafik överhuvudtaget, men också beroende på införande av trängselskatten, som medfört mer trafik vid Kallebäcksmotet för att kunna köra mellan E6 och Rv40 som s.k. smitväg. Lösningen med trimning av trafikljusen kan bara ge ökad genomströmning i mycket begränsad omfattning. Idén om att skapa längre rödljussignal för trafiken från Mölndalsvägen kommer att ge större trafikstockningar vid korsningen Mölndalsvägen/Sankt Sigfridsgatan.

Vid styrelsens kontakter med Trafikverket i december 2017 har det framkommit att det pågår en projektering av en ramp för trafik kommande söderifrån på E6 med anslutning till Rv40 mot Borås. Detta kommer troligtvis att ge en viss lättnad i trafikflödena vid Kallebäcksmotet. Däremot ligger en lösning av genomfartstrafiken från Borås mot E6 söderut minst 10 år framåt i tiden och därmed kvarstår en stor del av överbelastningen av Kallebäcksmotet.

Planering, genomförande och finansiering av gång- och cykelbron mellan Kallebäck och ICA Maxi måste lösas innan detaljplanen kan träda i kraft och byggnationen kan påbörjas.

Mobilitetsavtalet skall innebära att ”exploatören förbundit sig att genomföra och vidmakthålla en mängd kraftfulla åtgärder som enskilt och tillsammans ska ge bästa möjliga förutsättningarna för boende och verksamma att klara sitt resande utan egen bil.” Intentionerna är lovvärda men att dessa åtgärder skall medföra minskad biltrafik till och från Kallebäck är inte tydliga. Hittills har, trots färre antal parkeringsmöjligheter, höjda avgifter för parkering, fler GC-vägar och utökning av bilpoolerna, de verkliga förhållandena ändå visat att många föredrar att ha bil som ett bekvämt och i många fall överlägset fortskaffningsmedel.

Kollektivtrafik som tidigare beskrivits så har kollektivtrafiken under högtrafik nått maximal belastning redan innan den nya bebyggelsen vid Smörgatan. För att tillgodose det ökande antal resenärer måste nuvarande trafik kompletteras med ytterligare trafik, vilket inte belyses i planförslaget.

#### **Kommentar:**

Trafikverket är väghållare och ansvarar för framkomligheten i Kallebäcksmotet. Inför antagandet av detaljplanen ska avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om en direktramp för norrgående trafik som viker av mot väg 40 i riktning mot Jönköping, detta för att enligt Trafikverkets bedömning avlasta Kallebäcksmotet. Inför antagandet av detaljplanen ska även avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om en gång- och cykelbro över väg E6/E20 och järnväg, vilket också kommer avlasta Kallebäcksmotet.

Staden har arbetat med mobilitetsåtgärder för att begränsa projektets påverkan på motet. Det finns en mängd faktorer som påverkar om människor väljer bil för sitt resande eller om de väljer att resa på annat sätt. Bilanvändningen påverkas av t.ex. tillgång och pris på parkering där man arbetar och bor, hur bra det fungerar att åka kollektivt och cykla i olika relationer, om det finns skolor och service på korta avstånd från hemmet, osv. Det har också visat sig att när man flyttar så ökar benägenheten att ändra sitt annars invanda resebeteende.

Trafikkontorets beräkningar och bedömningar för trafiken till och från det nya området baseras på denna kunskap och erfarenhet som bekräftats från olika delar av landet, även från Göteborg. I projektet har konstaterats att man behöver genomföra en hel del åtgärder för att biltrafiken ska begränsas i området, åtgärder som både fastighetsägaren och kommunen i olika delar ansvarar för. Det kommer fortsättningsvis att vara många som föredrar att resa med bil, men i lägre grad än idag. Trafikkontoret kan på goda grunder hävda att det också kommer bli många av de nyinflyttade som väljer att resa på andra sätt, beroende på bl.a. mobilitetsåtgärder som vidtas, begränsning av parkeringar och bättre service i närområdet.

Satsningar på kollektivtrafiken görs, bland annat att turtätheten har ökat till ett intervall på fem minuter. Planförslaget tar höjd för att kunna sätta in längre bussar med större kapacitet.

## **21. Wallenstam AB**

Wallenstam har följande synpunkter:

Processen före och efter BN:s beslut om granskning har varit omfattande. Wallenstam har löpande återkopplat egna granskningsynpunkter på de olika versioner av plankartan som SBK arbetat fram.

På plankartan har Wallenstam synpunkter på regleringen av nockhöjd och byggnadshöjd samt exploateringsbestämmelse e400. Dubbelregleringen innebär att flexibiliteten minskar, vilket får konsekvenser för planens genomförbarhet över tid. Vi önskar att e-tal tas bort från planen.

Wallenstam önskar att bestämmelsen för takkupor blir mer flexibel för att tillåta hissar som går upp till vindsvåningar och som kan komma att bilda kupor på taket med en bredd på upp till 4 meter.

Wallenstam anser att det är en begränsning att balkonger tillåts kraga ut högst 0,8 meter från fasad över allmän plats och att det innebär konsekvenser för tillgänglighet och bostadskvalitet. Wallenstam önskar att bestämmelse för balkonger ändras till att tillåta balkonger som kragar ut 1,5 meter över allmän platsmark.

Centrum betecknad C<sub>3</sub> har en oklar formulering. Förslag till omformulering lyder: Härutöver får uppföras sällanköpshandel i norra delen och idrottshall i södra delen. Även oklart hur norra respektive södra delen tolkas.

Våningsbegreppet är inte definierat i PBL och behöver förtydligas. Förslagsvis är beteckningen bostäder utom i entréplan tydligare.

Plushöjd bör definieras som föreskriven höjd över nollplanet.

När det gäller bestämmelsen b<sub>6</sub> så finns det inte skäl att ha samma skydd på fasader som inte vetter mot E6/E20.

Förslag till förtydligande av ring- och prickmarkbestämmelserna: Marken får byggas under med planterbart bjälklag. Härutöver får komplementbyggnader uppföras. Balkonger, burspråk och skärmtak får skjuta ut maximalt 1,5 meter. Bullerskydd får anordnas.

Bestämmelsen p<sub>1</sub> önskas utgå utmed den östra lokalgatan där Wallenstam inte ser att byggnaderna har den funktionen.

Utöver ovanstående synpunkter har Wallenstam synpunkter på enskilda nockhöjder.

#### **Kommentar:**

Regleringen med exploateringstal krävs för att kunna säkerställa att området inte byggs ut med mer än 150 000 kvm bruttoarea bostäder, motsvarande ca 1 800 bostäder, vilket framtagna trafikanalyser, buller- och luftutredningar för området utgår ifrån. Reglering av byggrätt på mark och nockhöjd krävs för att säkerställa byggnadernas placering och maximala höjd i området. Utöver byggrätten om största sammanlagda bruttoarea för bostäder får underjordiska garage uppföras. Denna justering bedöms inte påverka stadsbilden eller antalet lägenheter och bedöms härav inte ge någon omgivningspåverkan.

Staden har inte bedömt det som lämpligt ur stadsbildssynpunkt att tillåta takkupor med en bredd på upp till 4 meter.

Nockhöjden har justerats upp med 0,5 meter på två platser i den norra delen av planområdet. Justeringen påverkar marginellt skuggbilden på omgivande fastigheter.

Synpunkterna avseende bestämmelse C<sub>3</sub>, våningsbegrepp, plushöjd, b<sub>6</sub>, ring- och prickmarkbestämmelse och p<sub>1</sub> har justerats utifrån önskemålen. Även en justering för att tillåta burspråk/balkonger med ett djup om 1,5 meters över allmän plats gata har gjorts. Justeringen bedöms inte ge någon väsentlig omgivningspåverkan. Burspråk/balkonger prövas i bygglov. Dagsljuskrav, lyktstolpar, stadsbild etc. kommer att behöva beaktas.

## Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

### 22. Boende på Smörgatan 50

Synpunkt:

Jag har tidigare framfört synpunkter på byggnationen på Arlas gamla tomt i Kallebäck. Fastighetsbeteckningar finns beskrivna i ärendet. De tidigare inlämnade synpunkterna står kvar.

1. Den lokalkörbana som är tänkt mellan Lackarebäck och Kallebäck riskerar att försämra trafiksituationen i Kallebäck. Enligt planbeskrivningen ska denna nu vara borttagen. Vid köbildning som det ofta är på E6 kommer många bilar att ta denna väg för att komma till riksväg 40. Detta ger större olycksrisk, sämre luftkvalitet och trafikproblem i ett område som har en naturlig väg ut. Denna anslutning kommer bara att skapa mer problem. Innan byggnation startar bör framtida trafiksituation i Kallebäck lösas. Enda sättet att få en acceptabel trafiksituation i Kallebäck som också ger en fungerande kollektivtrafik är en direkt anslutning av E6 mot R 40 (se punkt 3 var denna anslutning ska finnas). Innan den anslutningen är gjord bör ingen byggnation påbörjas.

2. Den luft som redan finns i Kallebäck är dålig. I vår lägenhet finns ständigt ett lager av fint damm oavsett hur mycket man än städar. Detta är troligen ett resultat av trafik i område och stora leder runt Kallebäck.

3. Det finns idag en utfart från Kallebäck och den samsas med all norrgående trafik som ska till riksväg 40. Vid minsta trafikstörning är det omöjligt att komma ut från Kallebäck. I vintras var det en incident med en lastbil vid trafiksignalerna vid Netto som innebar att hindrade trafiken och detta gjorde att ingen kom ut från området. För att lösa detta måste en ny anslutning från E6 till riksväg 40 ordnas vid motet vid ST1 bensinstationen vid Sankt Sigfrids gatan.

#### **Kommentar:**

Stadens svar kvarstår i stort. Ytterligare studier av kopplingen till Lackarebäck visade på en risk för smittrafik som inte följde syftet med kopplingen, varför den utgick ur förslaget. Trafikverket är väghållare och ansvarar för framkomligheten i Kallebäcksmotet. Inför antagandet av detaljplanen ska avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om en direktramp för norrgående trafik som viker av mot väg 40 i riktning mot Jönköping, detta för att enligt Trafikverkets bedömning avlasta Kallebäcksmotet. Inför antagandet av detaljplanen ska även avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om en gång- och cykelbro över väg E6/E20 och järnväg, vilket också kommer avlasta Kallebäcksmotet. Byggnaden Ormen kommer att förbättra luftsituationen i området och även avskärma från leden för delar av det befintliga Kallebäck.

### 23. Boende på Smörgatan 25

Synpunkt:

Under samrådet hade jag ett antal synpunkter. Några av dessa besvarades ytterst otillfredsställande i samrådsredogörelsen. Tar därför ånyo upp dem i granskningskedet.

1. Förslaget är väldigt massivt och exploateringsgraden mycket hög. Det finns inga inslag i den nya bebyggelsen som knyter an och samverkar med den nuvarande bebyggelsen. Kommentar samrådsredogörelsen: ”Då det idag råder stor bostadsbrist i Göteborg är det viktigt att förtäta inom befintlig bebyggelse och det med hög exploateringsgrad. Höga byggnader byggs idag på flera håll i staden som ett led i att få ner bostadsbristen. Då det inte finns någon bebyggelse inom planområdet som den tillkommande byggnationen behöver förhålla sig till bedömer staden att det är lämpligt att bygga högre byggnader här.” Att kommunen anser att avsaknad av bebyggelse inom planområdet innebär

att ingen hänsyn behöver tas till den till planområdet intilliggande bebyggelsen är ytterst egendomligt. I ”Program för område vid Stora Torp, Bostäder mm 06/0818 Torp 50:3, 749:66 m fl. inom stadsdelen Örgryte i Göteborg” finns skrivelsen: ”Den nya bostadsbebyggelsen bör ta hänsyn till omkringliggande befintlig bostadsbebyggelse med avseende på skala och form. Arkitekturen bör ha en stark identitet och området som helhet bör vara väl sammanhållet.” Observera att även för Stora Torp saknades bebyggelse i planområdet. Det måste klargöras varför kommunen anser att inga hänsyn måste tas till omkringliggande bebyggelse i planen för Kallebäck. Har kommunen dubbla måttstockar, en som gäller för områden med hög socioekonomisk status (Örgryte Torp) och en annan som gäller för områden med lägre dito?

2. Det är synd att inga av husen är av stadsradhustyp. Något som idag helt saknas i Kallebäck. Kommentar samrådsredogörelsen: ”Stadsradhus är en boendeform med alldeles för låg exploateringsgrad för dagens behov och för ett område som ligger så pass centralt i staden.” I ”Program för område vid Stora Torp, Bostäder mm 06/0818 Torp 50:3, 749:66 m fl. inom stadsdelen Örgryte i Göteborg” gäller att planförslaget innehåller ca 400–500 nya lägenheter i flerfamiljshus och radhus. Området Stora Torp ligger minst lika centralt som Kallebäck. Ånyo, har kommunen dubbla måttstockar, en som gäller för områden med hög socioekonomisk status (Örgryte Torp) och en annan som gäller för områden med lägre dito?

3. Lägenhetsbeståndet i Kallebäck utgörs idag till 71 % av hyresrätter. Det är en förhållandevis hög siffra och för att åter knyta an till begreppet blandstad är det viktigt att andelen hyresrätter inte ökar i procentuella tal.

Kommentar samrådsredogörelsen: ”Upplåtelseform kan inte regleras i planen, men byggaktören har tagit del av alla yttranden och att ta fram en idé för hur fördelningen kan komma att se ut mellan hyresrätter och bostadsrätter.”

Detta är ej korrekt, kommunen kan självklart ställa krav på exploatören att en viss fördelning av upplåtelseformer ska gälla. I ”Gestaltningprogram BOSTÄDER VID STORA TORP” finns skrivelsen: ”Blandade upplåtelseformer och lokaler för service Det är viktigt att bygga bostäder med olika upplåtelseformer vid Stora Torp. Bostadsbebyggelsen bör innehålla olika upplåtelseformer.” Ånyo, har kommunen dubbla måttstockar, en som gäller för områden med hög socioekonomisk status (Örgryte Torp) och en annan som gäller för områden med lägre dito?

#### *Övriga synpunkter:*

1. Inget nämns i Samrådsredogörelsen om att bebyggelsen ska bidra till en hållbar utveckling. I ”Gestaltningprogram Bostäder vid Stora Torp” finns skrivelsen: ”Bebyggelsen skall bidra till en hållbar utveckling Den nya bostadsbebyggelsen inom programområdet bör planeras och byggas utifrån principen energisnålt byggande, tex passivhus eller andra energisnåla lösningar.” Ånyo, har kommunen dubbla måttstockar, en som gäller för områden med hög socioekonomisk status (Örgryte Torp) och en annan som gäller för områden med lägre dito?

1. I samrådsredogörelsen står att ”Staden delar bilden att Kallebäcksmotet tidvis är hårt belastat, men vill samtidigt framhålla att detta inte kan tillåtas bli ett hinder för framtida utbyggnad i Kallebäck.” En egendomlig formulering. Trafiksituationen relativt exploateringsgraden måste självklart hänga ihop. Kommunen redovisar inget om hur detta ska åstadkommas utan säger att ”Exploatören har genom avtal med staden förbundit sig att genomföra en mängd kraftfulla mobilitetsåtgärder som ska underlätta för resande utan egen bil.” Dessa sk mobilitetsåtgärder måste självklart redovisas tillsammans med vilken verkansgrad de kommer att ha.

2. Smörgatans förlängning mot gång/cykelvägen längs med Riksväg 40 måste utökas med en cykelväg. Sträckan är idag osäker för cyklister. Med de nya bostäderna kommer rimligtvis antalet cyklister att kraftigt öka vilket innebär att trafiksituation ytterligare försämras.

3. Att en ensam exploatör har byggrätten till ett område med detta mycket stora antalet bostäder måste anses vara unikt. Andra stora projekt i vårt närområde tex Kvillebäcken, Forsåker och Stora Torp har/haft ett stort antal byggherrar. Detta ökar självklart sannolikheten för att det byggs hus med större variation och en större variation av olika upplåtelseformer. Ser kommunen inga problem med att Wallenstam är ensam exploatör av planområdet?

**Kommentar:**

Vid utformningen av det nya området har övervägandet varit att ny bebyggelse, även i en högre skala, kan inpassas i miljön utan att påverka omgivningen betydande. Det nya området är tänkt att få en tydlig karaktär som samspelar med sin omgivning. Exploateringen tar stöd i Lackarebäcksfjället och topografin i området. Även befintlig bebyggelse i närområdet varierar i höjd från 3 till 10 våningar.

Detaljplanen innebär att planområdet öppnas upp jämfört med tidigare verksamhetsområde och dagens situation där området omgärdas av stängsel. Genom en ändring av ändamålet från industri till en blandad användning med bostäder, centrumverksamheter och allmänna platser inom området blir det mer öppet mot övriga Kallebäck. För att inte planområdet ska vända sig inåt har en bestämmelse lagts in utmed Mejerigatan och Smörgatan som reglerar att entréer vetter ut mot gatan för att skapa liv och rörelse utmed gatan vilket också öppnar upp planområdet mot övriga Kallebäck. Detaljplanen för Stora Torp startade 2009 och vann laga kraft 2014. Sedan dess har behovet av bostäder och den politiska inriktningen för bostadsbyggande i kommunen förändrats. Exploateringen bedöms som rimlig med anledning av att den tar stöd i berget och topografin i området samt den intilliggande bebyggelsen. Platsens tidigare mejeriverksamhet i Kallebäck och den intilliggande infrastrukturen skapar ett urbant sammanhang, tillsammans med befintliga verksamheter och den bebyggelse som finns intill planområdet idag.

I de fall där kommunen eller kommunala bolag är fastighetsägare och planlägger marken, går det att ställa krav på upplåtelseformen när fastigheten markanvisas (se definition av markanvisning, 1 kap 4 § PBL). I de fall där exploatören redan äger marken vid detaljplanläggningen, som i detta fall, är inte kommunen fastighetsägare och får således inte ställa sådana krav. Därav skiljer sig olika detaljplaneprojekt från varandra i fråga om vilka krav som ställs på exploatören. Kommunen ser generellt att en blandning av olika upplåtelseformer är positivt och exploatören har tagit del av synpunkterna.

Med undantag av när kommunen är fastighetsägare eller byggherre, får kommunen inte ställa krav på tekniska egenskaper vid planläggning annat än sådant som omfattar skyddsåtgärder eller varsamhet eller förvanskning (8 kap 4 § PBL).

Exploateringsgraden har reglerats utifrån de analyser som har gjorts för Kallebäcksmotet och vad det bedömts kan klara i utbyggnad inom Kallebäck. Antalet parkeringar inom planområdet kommer att bli begränsade. Det i kombination med mobilitetsåtgärderna kommer att innebära en mindre trafikallstring och trafikanalyserna som gjorts visar vilken minskning av trafikallstringen som föreslagna åtgärder förväntas ge. Trafikverket är väghållare och ansvarar för framkomligheten i Kallebäcksmotet. Inför antagandet av detaljplanen ska avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om en direkt-ramp för norrgående trafik som viker av mot väg 40 i riktning mot Jönköping, detta för att enligt Trafikverkets bedömning avlasta Kallebäcksmotet. Inför antagandet av detaljplanen ska även avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om en gång- och cykelbro över väg E6/E20 och järnväg, vilket också kommer avlasta Kallebäcksmotet.



En förlängning av gång- och cykelbanan ingår inte i arbetet med detaljplanen. Staden tar med synpunkten för framtiden.

Exploatören i aktuellt planarbete är fastighetsägare för hela planområdet och likt upplåtelseformen kan och får inte kommunen markanvisa annan fastighetsägares mark till någon annan och reglerar således inte vem som bygger och förvaltar privata fastigheter.

## Grannkommuner

### 24. Mölndals stad

Den utveckling som sker i Mölndalsåns dalgång påverkas utifrån fastighetsmarknadens efterfrågan inom en attraktiv del av centrala Göteborg och Mölndal.

Städernas inbördes planering påverkar helheten i dalgången. Ett samarbetsforum är därför önskvärt där ett flertal frågor kan lösas i samverkan, såväl grönstrukturfrågor, klimatrelaterade frågor men framför allt trafikfrågor som har aktualiserats i den nu rubricerade detaljplanen. Det handlar om såväl påverkan på riksintresset E6/E20, sammankopplade höghastighetscykelvägar samt kollektivtrafikåtgärder för att genomföra målbilden för Koll2035 - Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille. Ett förslag kan vara att genomföra ett liknande samarbete som städerna hade för projekten i Fässbergsdalen.

Ramarna för ett sådant samarbete behöver sättas gemensamt och är fortsatt aktuellt oberoende av att vägkoppling mellan Mejerigatan och Flöjelbergsgatan som redovisades i samrådsförslaget utgått, med motiveringen att den är av ”mindre vikt”, se utdrag från samrådsredogörelsen nedan:

*Väggkopplingen mot Lackarebäck i Mölndal har legat med i planarbetet som en åtgärd för att minska belastningen för Kallebäcksmotet och för att skapa fler kopplingar till stadsdelen. En sådan vägförbindelse har dock efter fördjupade studier konstaterats vara av mindre vikt än vad som tidigare beskrivits. Sannolikt skulle en sådan väggkoppling ge smittrafik genom Kallebäck och riskera att ytterligare försvåra förhållandena i Kallebäcksmotet, beroende på att trafiksituationen är ansträngd även i Lackarebäcksmotet. Staden ser därför inte att planens genomförande på något sätt påverkas positivt av en förbindelse till Lackarebäck, varför denna har utgått ur plankartan efter samrådet. Planen omöjliggör däremot inte för en framtida planering av en sådan förbindelse.*

I den trafikanalys som gjorts med anledning av detaljplanen (daterad 2017-10-03) saknas analyser för vilken trafikalstring som utbyggnaden har på Mölndals vägnät men staden instämmer i bedömningen av risk för smittrafik och stödjer den viljestyrda trafikstrategi och avtalsreglerade mobilitetslösningar som ligger till grund för planen.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer med hänsyn till ovanstående att Mölndals stad kan tillstyrka detaljplanen men ser framtiden fram mot en utökad samverkan mellan kommunerna i ett stort antal gemensamma frågor.

#### **Kommentar:**

Mölndals stads önskemål om en utökad samverkan mellan kommunerna har framförts till berörda förvaltningar inom Göteborgs stad.

## Övriga

### 25. Ellevio

Området ligger utanför Ellevios koncessionsområde.

#### **Kommentar:**

Noteras.

## 26. Boende på Gundla Mosse 20

Synpunkt:

Det är bra att terrassområdet bebyggs med bostäder, men de är inte gestaltade på flera punkter.

- Varför görs solstudie bara kl. 09.00 och 15.00? Det är ju då människor är på jobbet. Kl. 18 är en bättre tid att få in ljus hemma, och då visar det sig att det är flera hus i befintlig bebyggelse som kommer att få ett sämre ljusinsläpp; det låga huset högre upp i området skymms av nybyggena. Visa även sol- och skuggtider tidigare och senare på dygnet.
- Rött område i ritningen, Skola, Vård, (Hotell) ligger i skuggområde i norr bakom Lackarebäcksfjället. Det är ingen lämplig miljö för barn med solfattig skola. Flytta ned i centrum.
- Det nya terrassområdet kommer på ett mycket otrevligt sätt att vara väldigt exkluderande mot befintlig bostadsbebyggelse i Kallebäck. Var tog integrationen av det nya området vägen? Det är ett område med introvert vändning, in mot terrasserna själva ned mot motorvägen. Byggnader som vetter mot Smörkärnegatan med sina otroligt opassande höga våningstal, kommer att exkludera de befintliga bostäderna som följer Mejerigatan och de som idag ligger på ovsidan (ostsidan) om Smörkärnegatan. Man kommer att titta ned på ett fort, med torn här och där. Det är inte en välkomnande fasad, det är en borg, ni ritar upp och bygger.
- Det gula höghuset vid Mejerigatan, närmast terrasserna, kommer att få den nya vägbanan mycket nära sitt hus, sina entrédörrar och sina balkonger. Att plantera träd på annan plats som kompensation hjälper inte dem som blir av med både grön utsikt och södersolen skymms för många, av de höga ytterhusen i terrassområden här med. Flytta ut vägen igen, Gör om, gör rätt, sänk bygghöjden på de hus som planeras byggas närmast Mejerigatan. Göteborgs Stad och Stadsbyggnadskontoret m.fl. gjorde för ca 7 år sen en studieresa till Vancouver, för att få goda lärdomar om positiv stadsutveckling. Bl.a. är det signifikant för Vancouver, att de hus som byggs mot gator och bebyggelser numera är låga och av "blandkaraktär", för att ge inbjudande "småstads- och trädgårdskänsla", och dessa kan både dölja och bjuda in till en "höghusstad" bakom dem. Här gör ni precis tvärtom. Varför använda skattepengar till att besöka en livsmiljömässigt prisad och beforskad stad utomlands, när ni inte vill ta med er lärdomarna, och omsätta dem, i Göteborg?
- Trafiksituationen. Ni bedömer det som att ny trafik från ca en fördubbling av boenden i området, inte kommer att påverka mer än vad Arlas lastbilar gjorde tidigare. Verkar inte troligt. Arlas lastbilar var aldrig en del av den periodicitet av "rusningstrafik" som boenden skapar. Och ni tänker fördubbla antalet invånare i stadsdelen. Det är redan nu stora köer vid morgontid och eftermiddagstid i Kallebäck. Att räkna timekvivalenter trafik per dygn, fungerar inte för tiden mellan 07.30-09.00, 15-17-30 när det är som värst. Hur ska det gå för räddningstjänsten att komma fram vid behov? Bygg om moten. Gör cykelbanan även till bilut/överfart över E6, också.
- Kollektivtrafiksituationen. Ni bedömer att tillgång till kollektivtrafik som god. Javisst, 50-bussen går och kanske kommer gå oftare. Men den räcker ändå inte IDAG till, just vid rusningstrafik. Har ni prövat att åka med en buss mellan 07.30-08.30? Varenda buss innehåller livsfarligt stående packade sillar av människor. 50-bussen borde också ha en hållplats vid Ica Focus-huset för att kunna mata pendlare till Kungsbackapendeln, på snabbare vis.
- Som det är nu är det inte möjligt att byta till annan förbindelse förrän vid Sankt Sigrifridsplan eller Korsvägen. Överväg gärna att tillföra ett bussmot/busshållplats uppe i Kallebäcksmotet åt båda riktningar, för någon av de busslinjer som passerar Delsjömotet. Då kan man där, på promenadavstånd, via byte i Delsjömotet, byta till linjer som går både åt Härrydahället, Landvetterhället, Borås och förstås in mot stan

och Korsvägen och Centralen direkt. Det vore förutom avlastning av bussen, en enorm avlastning av Kallebäcksmotet biltrafik, som numer genereras allt mer även av de som får sina arbetsplatser vid de nya kontorshusen hos ÅF och närliggande tomter. Och för de arbetsplatser som kommer skapas i Kallebäck, som måhända attraherar pendlare, också, och också kommer förvärra trafiksituationen. Det finns plats i Kallebäcksmotet för busshållplatser.

#### *Behov & Idéer*

- I de ospecificerade affärsverksamhetsbyggnaderna närmast E6 ska det bli en idrottshall vilket är bra. Se till att få även mindre små träningshallar (bollsporter, gymna, dans, parkour mm) i samma byggnad, det är underskott på träningsmöjligheter i området idag.
- Det skulle behövas en enkel träningsbassäng i detta området också, 25 meter för träningssim, rehab och simskola för barn (ej äventyrsbad); så som i Björndammen Partille. Örgryte-Härlanda är en stadsdel med fler invånare än många av Sveriges städer, och så finns det bara 1-2 rehabbassänger totalt inom området, och ingen bassäng alls för motionärerna. Och allt i andra änden av vår stadsdel. så bygg en träningsbassäng!
- Det är också brist på aktivitets- och sociala mötesytor i Kallebäck idag. Låt det också finnas ett öppet aktivitetshus bokningsbart, för sociala möten och viss utlokaliserad samhällsservice. Vi måste åka till Härlanda idag och passera trängselavgift för att nå vår egen stadsdels service, församlingar, vård etc. vilket inte är godtagbart. Se till att få in ytor där möten, events, studieförbunds- och kursverksamhet samt biblioteksverksamhet kan få rum, i detta nya område.
- I den ritning som finns över området idag, utnyttjas inte bergets potential som amfiteater. Det hade varit önskvärt om den "torgyta" som möjliggörs i terrassområdet hade varit inne vid berget, så att en större, typ inglasad yta med ena sidan en grön amfigradängyta upp mot berget hade inkluderats. Där hade en sommarkänsla (se utförliga exempel från Bovierans innergårdar ([www.bovieran.se](http://www.bovieran.se))) kunna skapas över en upplyst tempererad inglasad större torgyta, som varit en öppen tillgång för hela området. Idéer till "content" för torgets verksamhet kan bli hur många som helst.
- Namnet Kallebäck associerar till rinnande vatten och en bäck. Det kan jag inte se att det gestaltas i ritning och text. Eftersom det finns obegränsat med vatten i marken som rinner från Delsjöbergets olika källor, så kanske man kunnat få en vacker vattengestaltning (belyst bäckfåra, vattenfall, återskapad miljö e dylikt (tänk Lisebergs vattenfall)) som en del av skönheten i nya Kallebäckers terrasser. Jag saknar sådant skönhets- och miljötänk som ni gestaltar det idag. Glöm inte vattnets möjligheter som kvalitetshöjande, stressänkande naturligt element!

#### *Avslut*

Med justeringar blir det toppen, men med nuvarande gestaltning tror jag inte att Kallebäckers terrasser blir "ett område för alla" så som Wallenstam bemödat med sig med att bygga upp det genom sociala events hittills, det blir istället ett fort för nybyggarna och utestänger oss resten.

#### **Kommentar:**

Solstudier redovisar skuggbildningen inom planområdet och påverkan på befintlig bebyggelse utanför. Med denna som underlag har staden sett att skuggverkan blir begränsad på befintlig bebyggelse. Solstudien i sin helhet har bilagts handlingarna och redovisar solförhållanden kl. 18.00 vid vårdagjämning. Efter granskningen har solstudien justerats något i den östra delen där den varit felaktig och visat mer skuggning än vad som är fallet.

Det är angeläget att få fram förskoleplatser inom stadsdelen och att även lokalisera dessa nära naturen. Andra viktiga förutsättningar har varit att hitta placeringar som klarar riktvärden för buller, risker och luftmiljö. Härav har områdena för skola lokaliserats vid Lackarebäcksfjället.

Detaljplanen innebär en ändring av ändamålet från industri till en blandad användning med bostäder, centrumverksamheter och allmänna platser. Det innebär att planområdet öppnas upp jämfört med tidigare verksamhetsområde och dagens situation där området omgärdas av stängsel. I mötet mellan tillkommande bebyggelse och den befintliga har nockhöjder studerats för att skapa ett gaturum som ska fungera på ömse sidor och för att inte planområdet ska vända sig inåt har bestämmelser lagts in som reglerar att entréer ska finnas ut mot gatan så att det skapas rörelser där och inte enbart inom den nya bebyggelsen. Höjdskillnaderna inom planområdet innebär även att Smörgatan och Mejerigatan fortsatt kommer att vara viktiga stråk att röra sig längs med även när området är färdigutbyggt. Vid utformningen av det nya området har övervägandet varit att ny bebyggelse, även i en högre skala, kan inpassas i miljön utan att påverka omgivningen betydande. Det nya området är tänkt att få en tydlig karaktär som samspelar med sin omgivning. Exploateringen tar stöd i Lackarebäcksfjället och topografin i området. Även befintlig bebyggelse i närområdet varierar i höjd från 3 till 10 våningar.

Mejerigatans läge kommer att justeras något norrut, närmare byggnaden på Mejerigatan 12–22 än den befintliga sträckningen. I det planerade läget för gatan kommer det att vara mer än 20 meter mellan hus och gata, ny gång- och cykelbana samt trädrad ska uppföras. Den nya gatan blir betydligt smalare (ca 6,5 m) jämfört med nuvarande gata. Vad gäller solljuset har solstudierna visat att skuggverkan från planområdet blir begränsad för dessa byggnader.

Inför antagandet av detaljplanen ska avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om en direktramp för norrgående trafik som viker av mot väg 40 i riktning mot Jönköping, detta för att enligt Trafikverkets bedömning avlasta Kallebäcksmotet. Inför antagandet av detaljplanen ska även avtal tecknas mellan staden och Trafikverket om en gång- och cykelbro över väg E6 och järnväg, vilket också kommer avlasta Kallebäcksmotet.

En cykelbana fram till motet ingår inte i planområdet, men kommer att tas med i vidare diskussioner om åtgärder.

Satsningar på kollektivtrafiken görs, bland annat att turtätheten har ökat till ett intervall på fem minuter. Planförslaget tar höjd för att kunna sätta in längre bussar med större kapacitet. Trafikeringen av kollektivtrafiken är dock en fråga för Västtrafik.

Detaljplanen råder inte över flera av de synpunkter kring olika behov som finns inom stadsdelen men exploatören har fått ta del av yttrandet. Detaljplanen medger centrumändamål vilket innebär att flera verksamheter skulle kunna tillåtas inom planområdet.

Terrassparken har möjlighet att utformas som en gradäng, dock inte med inglasning. Exploatören har delgivit synpunkterna.

Dagvattenhanterings utformning utarbetas fortsatt i genomförandeskedet av detaljplanen och synpunkterna tas med som ett inspel i det fortsatta arbetet.

## Revideringar

Planförslaget har reviderats. Flera inkomna synpunkter har till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar och redaktionella ändringar i planhandlingarna. Revideringar som gjorts i planhandlingarna är följande:

- Lägsta nockhöjd har lagts in på byggnaden Ormen.

- GATA<sub>1</sub> har tagits bort för att bli tydligare och egenskap trappa inom allmän plats har lagts till.
- Nockhöjden har höjts med en halvmeter på två byggrätter i norra delen. Justeringen bedöms endast marginellt påverka skuggning på omgivande byggnader.
- Egenskapen för trädplantering på allmän plats har utgått på grund av flera liknande bestämmelser. Har ersatts på plankartan med trädrad och träd.
- Bestämmelse e<sub>2</sub> har förtydligats med att underjordiska garage får uppföras utöver reglerad bruttoarea för bostadsändamål. Denna justering bedöms inte påverka stadsbilden eller antalet lägenheter och bedöms härav inte ge någon omgivningspåverkan.
- Centrumändamål C<sub>3</sub> i byggnaden Ormen tillåter inte samlingslokaler.
- Förtydligande om att det gäller central nödälvstängningsmöjlighet har lagts in i b<sub>4</sub>. Nödälvstängningsmöjlighet har utgått ur b<sub>5</sub> för att undvika dubbelreglering.
- Förtydligande av skyddsbestämmelse om risk b<sub>6</sub> har gjorts. Explosionskydd som motsvarar 40 kPa har ändrats till att byggnaden ska dimensioneras för att klara en sprängkraft orsakad av 1500 kg trotyl. Ändringen har stämts av med Räddningstjänsten och Länsstyrelsen.
- Prickmark på tre kvartersgator har ersatts med ringmark, d.v.s. marken får byggas under med körbart bjälklag. Denna justering bedöms inte påverka stadsbilden eller ge någon omgivningspåverkan.
- Nockhöjd har lagts till på komplementbyggnad på Lackarebäcksfjället.
- u-område har lagts till öster om byggnaden Ormen för att säkerställa ledningsrätt.
- Användningsbestämmelse för hotell har ändrats från R till O, vilket är den korrekta beteckningen för hotell.
- Användningen B<sub>1</sub> har omformulerats till Bostäder ej i entréplan, vilket blir mer tydligt framförallt där marken sluttar.
- Genomförandetiden har fördröjts med 5 år för det nordvästra kvarteret med bestämmelsen a<sub>3</sub> p.g.a. luftmiljösituationen i denna del av planområdet.
- Ett u-område har lagts till inom kvartersmark för att säkerställa allmänna ledningsdragningar inom planområdet.
- Bestämmelse om tillåten utkravning av burspråk och balkonger över allmän plats har ändrats från 0,8 meter till 1,5 meter. Justeringen bedöms inte få någon väsentlig omgivningspåverkan. Burspråk/balkonger prövas i bygglov. Dagsljuskrav, lyktstolpar, stadsbild etc. kommer att behöva beaktas.

Berörda fastighetsägare har informerats om revideringarna. Eftersom revideringarna inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning.

Karoline Rosgardt  
Planchef

Agneta Runevad  
Planarkitekt/  
Bitr. projektledare BoStad2021

## **Bilaga 1 - Lista över samrådskrets**

## **Bilaga 2 - Länsstyrelsen Västra Götalands läns yttrande**