



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Utställningsutlåtande

Datum: 2012-05-29, rev. 2014-10-21
Diarienummer: 0655/08 (FIIa 5167)

Ida Lennartsson
Telefon 031 368 19 62
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Bostäder vid Majstångsgatan i stadsdelen Majorna i Göteborg

Utställningsutlåtande

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 29 maj 2012 att låta ställa ut detaljplaneförslaget. Detaljplaneförslaget har varit utställt för granskning på stadsbyggnadskontoret och på Majornas bibliotek under 13 juni – 28 augusti 2012.

Planförslaget har under samma tid sänts till berörda nämnder, styrelser och föreningar enligt bifogade lista över samrådsrets. (Bilaga 1)

Sammanfattning

Yttranden över förslaget har inkommit från de kringboende och från remissinstanserna. Inkomna yttranden berör i huvudsak bullerproblematiken i området, öppnandet av Kennedygatan för genomfartstrafik samt ersättningslösning för parkering som försvinner.

Kennedygatan

Kommunen bedömer att ett öppnande av Kennedygatan inte medför ökad trafik i närområdet utan att trafiken fördelas mer jämnt i området. Åtgärden är gjord dels för att säkerställa god tillgänglighet till de nya bostäderna och dels för att bibehålla den struktur av kvarter och gator som är strukturbildande i området. Då området genom planen kommer att få ca 120 färre parkeringsplatser än idag bedöms trafiken till området som helhet istället minska. Kennedygatan kommer att få trottoarer på båda sidor av vägbanan och planförslaget bedöms inte påverka säkerheten för de oskyddade trafikanterna. För att säkerställa att hastigheterna hålls nere föreslås att farthinder ska uppföras på gatan.

Buller

Länsstyrelsen bedömer att förtydliganden och revideringar av planen behöver ske gällande bullerfrågan, med avseende på människors hälsa för att Länsstyrelsen slutligt ska kunna bedöma om planen behöver prövas av Länsstyrelsen om den antas. De ifrågasätter om den trafikprognos som använts för bullerberäkningen kan anses rättvisande för framtida förhållanden. Hur dessa värden påverkar bör redovisas inför slutligt ställningstagande. Kommunen har i ett förtydligande till Länsstyrelsen, 121112, redogjort för efterfrågade förtydliganden och revideringar för att Länsstyrelsen ska kunna bedöma om planen behöver prövas om den antas. Stadsbyggnadskontoret bedömer med denna samlade kunskap, detaljplanen som lämplig att anta och att den kommer möjliggöra bostäder med god boendemiljö i ett attraktivt och centralt område.

Kommunen har i planarbetet utgått från de maxnivåer kring buller som finns idag. Ett föreläggande mot Göteborgs spårvägar finns, utfärdat av Miljöförvaltningen, att genomföra åtgärder som säkrar inomhusmiljön i näraliggande bostäder.

Miljöförvaltningen har, efter planens utställning, förelagt Göteborgs spårvägar att genom åtgärder sänka även utomhusvärdena i närområdet. Detta ärende är pågående.

För att göra det så bra som möjligt för de befintliga husen på Ostindiegatan anser Länsstyrelsen att man bör överväga att uppföra hela den skärm som planen ger utrymme för utmed vagnhallarna. Ljudnivåerna kommer att öka för de befintliga husen på grund av reflektion, och man bör förbättra så mycket som möjligt för befintliga hus på den bullerutsatta sidan som kompensation. Kommunen anser att det inte finns skäl att koppla åtgärder som inte påverkar det aktuella projektet till planen. Dock är det i planen möjliggjort att uppföra ett längre bullerskydd än vad som kommer att säkras genom genomförandeavtal.

Miljö- och klimatnämnden anser att det är problematiskt att man försämrar ljudnivån på den sida som är och har varit den tystare sidan för de befintliga bostäderna. De tycker att mer åtgärder skulle kunna göras för att minimera dessa störningar.

Kommunen har i detaljplanen kopplat avtal med bullerskyddande åtgärder för befintliga bostäder vilka bland annat innefattar nya fönster och ventilation för att säkerställa att inomhusvärdena håller sig inom riktvärden. Detta medför att dessa lägenheter får en bättre inomhusnivå än idag.

Ersättning av parkeringsplatser

Kommunen har övervägt konsekvenserna av att i planen inte säkerställa att de befintliga parkeringshyresgästerna får ersättningsplatser. Den överhängande risken är att dessa hyresgäster kommer att bli hänvisade till boendeparkering vilket kraftigt kan försämra gatumiljön för de boende och tillgänglighet till parkeringsplats både för de nuvarande hyresgästerna på parkeringsytan och för de boende i området som idag har boendeparkering. Kommunen anser inte att det är en skälig ersättning och en hållbar lösning.

Parkeringslösning i nytt garage vid Karl Johansgatan 85, och därmed ny detaljplan av området, har utgått. Ytan kommer dock att användas till ersättning för parkering men i form av markparkering och eventuellt temporärt däck. Även Karl Johansgatan 81 kommer tas i anspråk för temporär parkering. Dessa lösningar är möjliga inom befintlig detaljplan. En permanent parkeringslösning kommer att behandlas inom program för Fixfabriksområdet som sträcker sig från Jaegerdorffsmotet ned mot Sandarna.

Kvarstående erinringar finns från boende, JM, Miljö- och klimatnämnden, Nämnden för Göteborg Vatten, Stadsdelsnämnden Majorna-Linné och Länsstyrelsen.

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 Energi AB- Fjärrvärme** har meddelat att de båda fastigheterna med fördel kan anslutas till fjärrvärmenätet till befintlig ledning i Majstångsgatan. Teknikrummet bör placeras i källarplan och vid yttervägg mot Majstångsgatan.

Kommentar: Planbeskrivningen är kompletterad med uppgift om att fastigheterna kan kopplas till fjärrvärmenätet. Övriga uppgifter har delgetts fastighetsägare och exploatörer.

2. **Lokalnämnden** anger att de inte har några synpunkter på planen.

Kommentar: Noteras

3. **Miljö- och klimatnämndens** sammanvägda bedömning är att planförslaget kan tillstyrkas under förutsättning att man minimerar bullernivåerna för befintliga bostäder längs Ostindiegatan så långt som möjligt. Nämnden anger att det visas i utredningsmaterialet att en acceptabel ljudmiljö kan skapas för de nya bostäderna men att ljudmiljön för befintliga bostäder samtidigt kommer att försämrats något. Det är därför viktigt att göra så mycket som möjligt för att minimera upplevelsen av den försämringen.

Nämnden anser att de krav rörande kompletteringar och utredningar som ställdes i samrådet är uppfyllda. De synpunkter som framfördes rörande kriterier och krav som skulle uppfyllas med avseende på bullersituationen och en del övriga frågor bedöms dock fortfarande inte helt och hållet uppfyllda.

Miljönämnden anser att det är problematiskt att man försämrar ljudnivån på den sida som är och har varit den tystare sidan för de befintliga bostäderna. Att så är fallet är otvetydigt även om försämringen kommer att uppfattas olika av olika boende. Därför är det viktigt att åtgärder som minimerar störningen från den sidan vidtas. Här tycker vi att det kunde göras mer, som exempelvis att minimera trafiken på den delen av Ostindiegatan genom att t ex att inte öppna Kennedygatan för genomfartstrafik, se över placeringen av återvinningsstationen samt i planen eller bygglov utreda om fasaden kan byggas i någon form av absorberande material eller förses med växtkassetter eller liknande.

Nämnden konstaterar också att det framgår av bullerutredningen att samtliga riktlinjer skulle kunna följas om hela spårsträckan på vagnhallens område byggdes in. Detta är en åtgärd som staden borde se över om man har för avsikt att även fortsättningsvis ha denna anläggning placerad så nära bostäder. Uppfattningen är att den verksamheten som idag bedrivs på vagnhallen, så som den bedrivs och är utformad idag, inte är långsiktigt hållbar. Påverkan på omgivningen är för stor. Emitterade ljudnivåer från verksamheten kommer därför att behöva åtgärdas på något sätt oavsett genomförande av den nu aktuella planen för bostäder.

Nämnden anser även att gröna tak skall övervägas i det fortsatta planarbetet och utföras där så anses möjligt.

Kommentar: Till planen kopplade avtal säkerställer att ett bullerskydd uppförs mellan vagnhallen och de befintliga bostäderna. Bullernivåerna på den sidan kommer därmed

att minska, men kommer även i fortsättningen att vara högre än vad som är antagna riktvärden för externt industribuller vid fasad utomhus. På bostädernas tystare sida överskrids dessa riktvärden redan som läget är idag. Reflekterande buller från de planerade bostäderna kommer att höja nivåerna. Av denna anledning kommer dessa fasader att förses med nya fönster och ventilation för att säkerställa att inomhusnivåerna håller sig inom riktvärdena, vilket medför att dessa lägenheter får en bättre inomhusnivå än idag.

Åtgärder som efterfrågas av miljönämnden gällande olika bullerdämpande fasadmateriell för de planerade bostäderna bedöms inte rimliga att ha med som bestämmelse i detaljplanen. Framst med hänsyn till att det i dagsläget inte finns några material som är beprövade och kan säkerställa ett positivt resultat. En sådan bestämmelse skulle medföra att den arkitektoniska anpassning som gjorts i planen, med hänsyn till riksintresset för kulturmiljö, skulle gå förlorad. Av den anledningen bedöms bestämmelsen inte lämplig att ta med i planen. Planen medger dock kompletterande balkonger mot Ostindiegatan vilket kan komma att bryta upp fasaden något. En sådan åtgärd skulle kunna medföra något lägre nivåer från reflekterande buller.

Ett öppnande av Kennedygatan bedöms inte öka trafikrörelserna på Ostindiegatan. Anledningen är att de bilrörelser som idag kör till Kennedygatan måste köra på Ostindiegatan två gånger för att komma fram och tillbaka. Att öppna Kennedygatan medför inte per automatik att en smitväg för fordonstrafik skapas. Det finns redan idag andra gator som ger samma framkomlighet. Skulle trafiken dela upp sig på dessa gator kommer det möjligtvis att öka trafiken på Kennedygatan marginellt, men det kommer samtidigt medföra att trafiken på de angränsande gatorna i så fall kommer att minska. Planen medför även att 220 parkeringar försvinner och endast 100 nya tillskapas. En minskning på 120 parkeringsplatser bör även medföra att trafiken i närområdet blir lägre än idag.

Placeringen av återvinningscentralen är gjord utifrån ett antal olika parametrar. Kontoret har bedömt att placeringen av återvinningscentralen endast påverkar trafikrörelserna marginellt och bedöms inte påverka bullersituationen på sådant sätt att det är motiverat att flytta den i planen. En anledning till detta antagande är att det antas att många i närområdet kommer att ta sig till återvinningscentralen till fots eller med cykel.

Materialvalen som är kopplade till en bestämmelse i planen är valda utifrån att anpassa bebyggelsen till det kulturmiljösammanhang som den ligger i. För byggnader och byggnadsdelar där materialen inte bedömts vara så viktiga kan andra material väljas. Bestämmelserna är endast kopplade till bostadshusen. För komplementbyggnader kan därmed växtbeklädda tak användas. Kontoret är positivt till en sådan lösning, men ser inte att det finns behov av att föreskriva det som en bestämmelse.

Kontoret välkomnar miljönämndens yttrande om att åtgärder erfordras för att vagnhallens påverkan på bullernivåerna i närområdet ska minska. I planarbetet har bullerproblematiken lyfts med Göteborgs spårvägar. Avtal kopplade till detaljplanen säkerställer att bullerdämpande åtgärder i form av ett bullerdämpande plank kommer att genomföras. Planket medför inte att bullervärdena för alla de nya bostäderna kommer att kunna hållas. Planbeskrivningen redovisar vilka avsteg från riktvärdena som planen förutsätter får göras vid exploatering av marken.

Efter utställningen har miljönämnden utfärdat ett föreläggande till Göteborg spårvägar. Föreläggandet innebär att åtgärder behöver genomföras med hänsyn till bullervärdena i vagnhallens närområde. Föreläggandet har medfört att åtgärder kopplade till planen kan utgå ifrån de bullernivåer som föreligger idag, eftersom någon höjning av dagens värden ej kommer att medges av miljönämnden.

Det kan komma att anses fördelaktigt att genomföra mer omfattande förändringar vid vagnhallen redan i samband med projektets byggstart. Är så fallet kan de ekonomiska medel som avsatts för bullerskyddet användas för dessa mer omfattande förändringar istället.

4. **Nämnden för Göteborg Vatten** har meddelat att anslutning för dricksvatten för de båda fastigheterna kan ske till det allmänna ledningsnätet. En anslutning finns upprättad i Ostindiegatan till vilken en av fastigheterna kan anslutas. Dricksvattenservisen kommer sannolikt att behöva dimensioneras upp.

Kapaciteten i det allmänna ledningsnätet medger uttag för brandvatten motsvarande områdestyp A1 respektive A2 enligt Svenskt Vatten publikation P 83.

Dagvattenanslutning till allmänt ledningsnät finns upprättad i Ostindiegatan. Eventuellt behöver denna servis dimensioneras upp. Dagvattenanslutning bör ske gemensamt för de båda fastigheterna till befintlig anslutning i Ostindiegatan, då det allmänna kombinerade ledningssystemet i Ostindiegatan har högre kapacitet. En gemensamhetsanläggning eller ledningsservitut bör bildas för detta.

För förskolan finns dagvattenanslutning upprättad i Kennedygatan.

Spillvattenanslutningar kan ske till ledningsnätet i Ostindiegatan, Majstångsgatan och Kennedygatan. En anslutning finns upprättad i Ostindiegatan, eventuellt behöver denna servis dimensioneras upp.

Lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall ska tillåtas, ska vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt kombinerat system.

Anläggningsavgifterna för vatten och avlopp har beräknats till cirka 740 kkr enligt va-taxa för år 2012, mervärdesskatt tillkommer. Utgifter för byggnation av allmänna serviser är uppskattad till cirka 200 kkr.

Kommentar: Planbeskrivningen är kompletterad med informationen om var anslutningspunkter finns och brandvattenkapaciteten i ledningsnätet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att en planbestämmelse om lägsta höjd på färdigt golv inte är nödvändig att reglera i detaljplanen. Att iordningställa goda förhållanden för självfall genomförs i bygglovskedet.

Genomförandebeskrivningen är kompletterad med information om att dricksvattenservisen sannolikt behöver dimensioneras upp, att ett avtal om gemensamhetsanläggning för dagvattenanslutning ska upprättas innan planen antas samt att servisen för anslutning till spillvattennätet eventuellt behöver dimensioneras upp.

Genomförandefrågorna är kompletterade med uppgifter om anläggningsavgifter och utgifter för byggnation av allmänna serviser.

Park- och naturnämnden har inga fler synpunkter på den föreslagna detaljplanen än de som framförts i samrådet. I samrådsskedet ansåg nämnden att gatuträden på kvartersmark, enligt illustrationsplanen, bör vara tvingande för att kompensera träd som tas bort på grund föreslagen bebyggelse. Synpunkterna har beaktats i utställningshandlingen.

Kommentar: Noteras

5. **Räddningstjänsten** har yttrat sig i ett tidigare skede i detaljplaneprocessen. Räddningstjänsten har inget nytt att erinra.

Kommentar: Sedan samrådsskedet har det möjliggjorts att bygga ett bullerskydd mellan de befintliga bostäderna vid Ostindiegatan och vagnhallen. Innan planen antas

kommer ett avtal att upprättas för att säkerställa att ett bullerskydd byggs inom en del av denna möjliga sträckning. Skyddet kommer att utformas med en port för att säkra Räddningstjänstens tillgänglighet till vagnområdet. Räddningstjänsten har kontaktats separat om denna åtgärd och de har meddelat att det inte medför något problem för deras tillgänglighet till verksamheten.

6. *Stadsdelsnämnden Majorna-Linné* har följande synpunkter.

Nämnden är fortsatt positiv till förslaget och dess tillskott av bostadsrätter, men hade föredragit ett tillskott av större lägenheter för att möjliggöra för barnfamiljer att bo kvar i stadsdelen.

Nämnden lyfte i samrådsskedet behovet av Trygghetsboende och BmSS i området, nu bedöms BmSS boende vara mest angeläget att gå vidare med.

Det är positivt att förskolan möjliggörs utbyggnad med en avdelning. Nämnden har i samrådet av detaljplanen lämnat önskemål om att möjliggöra lekyta för förskolan i backen mot Sannaskolan i sydost, en önskan som inte bemötts i samrådsredogörelsen. Nämnden anser att det vore värt att utreda för att nyttja fler ytor i området för lek. Ytorna som tas i anspråk av fotbollsplaner vid Sandarnas idrottsplats ersätts ej, vilket minskar ytor för barns fria lek i äldre åldrar. I förslaget ska det dock finnas utrymme även fortsättningsvis för en sjuannaplan och en femmannaplan. Nämnden vill understryka att det råder brist på ytor för fotboll och idrott i stadsdelen, vilket medför att ungdomar måste åka till andra stadsdelar för att träna. Sannaplan har en nära koppling till Sannaskolan och nyttjas av hela skolan.

Pensionärsrådet har kontaktats och de vill lyfta samma frågor som i samrådet, vilket var tillgängliga billiga boenden vid nybyggnation. Viktiga faktorer för tillgängligheten är hiss, porttelefon, låga trösklar, toaletter med handtag och plats för rullator och att sopnedkast är närbeläget. De önskar även lokal för mötesplats i området och bänkar för vilostunder. På gården önskas odlingsmöjlighet. Rådet lyfter behovet av matbutiker i närheten och att hänsyn måste tas till den fina miljön i området.

Kommentar: I detaljplanen bestäms inte hur stora lägenheterna ska vara eller om det är någon specifik typ av boende som kommer att etableras. Det finns idag inga planer för BmSS i fastigheterna, men planen har ingen bestämmelse om att det inte skulle få etableras ett sådant boende i framtiden.

Förskolans lekyta utökas åt sydväst, vilket är en kompensation för förlorad mark till lokalgatan nordost om förskolan.

Fotbollsplanerna vid Sandarnas idrottsplats kommer inte att minska i storlek.

Tillgänglighet till och i bostäder regleras i Boverkets Byggregler (BBR) och hanteras i bygglovet. Alla nybyggda bostäder ska vara tillgängliga att nå och bo i även som rullstolsburen.

Planen medger handel i bottenvåningen på bostadshuset. Det säkerställs dock inte i planen att handel etableras.

7. *Göteborg spårvägar* har lämnat följande synpunkter:

Meddelar att de önskar att det fria utrymmet mot tomtgränsen tillgodoses i möjligaste mån. Utrymmet behövs för att lägga undan snö och för att kunna ta in tungbärare för att lyfta undan urspårade vagnar. Ytan i söder, där spåren svänger kraftigt för att ta sig in på gården behöver god marginal. Säkerhetsavståndet enligt Trafikkontoret är 1,4 meter ut från spåret.

Vidare menar de att om bullerplanket byggs där nuvarande staket står bör det inte vara ett hinder för deras verksamhet.

De vidhåller synpunkter de lämnade i samrådet.

Kommentar: På plankartan var marken ca 1,2 meter från spåren prickmarkerad vilket medför att marken inte får bebyggas. Plankartan har ändrats till att vara prickmarkerad 1,4 meter från spåren, vilket säkerställer Göteborgs spårvägars behov av fritt utrymme.

8. **Trafiknämnden** har lämnat följande synpunkter.

Trafiknämnden anser att lösningen för ersättning av parkeringarna är bra och i enlighet med parkeringspolicyn. Policyns inriktning är att innerstaden bör bibehålla ungefär samma antal bilplatser som idag. Dessa platser kan dock behöva omfördelas för att t.ex. ge plats för nya kollektivtrafik- och cykelstråk, förskönade stadsmiljöer eller prioritering av andra slag av parkering.

I handlingen beskrivs att ”parkeringsfrågan ska vara löst innan marken på Majstångsgatan tas i anspråk för bostäder. Inga parkeringshyresgäster vid Majstångsgatan kommer därmed att stå utan ersättningsplats”, genom detta finner trafikkontoret att kravet i kontorets yttrande i samrådsskedet för detaljplanen är uppfyllt.

De som hyr parkeringsplats inom planområdet har idag en betydligt lägre hyra än vad som kan förväntas vid hyra av ersättningsplatserna i parkeringsdäcket. Det finns inget som säger att dagens parkerare vid Majstångsgatan kommer att ”flytta med” till Karl Johansgatans nya parkeringsanläggning. För att anläggningen ska kunna byggas behöver det säkras att den kommer att få kunder i den omfattningen det behövs för dess finansiering. Trafikkontoret önskar också upplysa om att i området tillåts boendeparking på gatorna, vilket gör att parkering vid Majstångsgatan och Karl Johansgatan inte kan ses isolerat, utan måste ses i ett sammanhang.

Trafikkontoret vill påpeka att Vagnhallen i Majorna är mycket betydelsefull för stadens kollektivtrafik. Omlokalisering av denna verksamhet är inte aktuell. Trafikkontoret förutsätter att bullerskärm byggs genom projektet.

Detaljplanen innebär en öppning av Kennedygatan för genomfartstrafik vilket kommer att öka trafikkontorets driftkostnader. Därför förutsätter trafikkontoret att det i samband med beslut om detaljplan även fattas beslut om erforderliga drift- och underhållsmedel för tillkommande anläggningar som trafikkontoret skall förvalta.

Kommentar: Parkeringslösning i nytt garage vid Karl Johansgatan 85, och därmed ny detaljplan av området, har utgått. Ytan kommer dock att användas till ersättning för parkering men i form av markparkering och eventuellt temporärt däck. Även Karl Johansgatan 81 kommer tas i anspråk för temporär parkering. Dessa lösningar är möjliga inom befintlig detaljplan. En permanent parkeringslösning kommer att behandlas inom program för Fixfabriksområdet som sträcker sig från Jaegerdorffsmotet ned mot Sandarna.

Avtal har upprättats om att bullerskärmen byggs innan bostadshuset uppförs. Då vagnhallen redan idag medför för höga bullernivåer i utomhusmiljön i närområdet har miljöförvaltningen förelagt Göteborg spårvägar att genomföra åtgärder för att minska bullret. Detta är vid upprättandet av detaljplanen en pågående process.

Genomförandebeskrivningen har kompletterats med information om drift- och underhållsmedel för tillkommande anläggningar i samband med att Kennedygatan öppnas för genomfartstrafik.

9. **Kretsloppsnämnden** har inget att tillägga. De anser det positivt att ny yta för återvinningsplats har planerats in.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

10. Länsstyrelsen har följande synpunkter:

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden att förtydliganden och revideringar av planen behöver ske gällande bullerfrågan, med avseende på människors hälsa för att Länsstyrelsen slutligt ska kunna bedöma om planen behöver prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Länsstyrelsen ifrågasätter om den trafikprognos som använts för bullerberäkningen kan anses rättvisande för framtida förhållanden. Den redovisar inte om antalet spårvagnar i prognosen är ett maxantal för vagnhallen, vilken trafikmängd som tillåts för verksamheten och hur byte till de nya mer högljudda spårvagnarna skulle påverka bullersituationen. Hur dessa värden påverkar bör redovisas inför slutligt ställningstagande.

En planbestämmelse, v₃, har införts som föreskriver hur kommande planlösningar ska se ut. En planbestämmelse får varken skärpa eller lätta kraven i en lag eller föreskrift. Det som måste säkerställas i detaljplanen är att aktuella byggrätter möjliggör uppförandet av byggnader som uppfyller kraven i Boverkets Byggregler, BBR. BBR hänvisar till Svensk standard, som anger att om ljudtrycksnivån utanför fönstren är högre än 55 dB ska hälften av bostadsrummen orienteras mot tyst sida med ljudtrycksnivå lägre än 45 dB. Att kraven i BBR uppfylls hanteras i bygglovskedet, liksom vad som kan betraktas som en ”liten avvikelse”. Länsstyrelsen bedömer att planbestämmelsen v₃ kan stå i konflikt med BBR, och bör tas bort.

I planbeskrivningen anges att man bara räknar med att uppföra skärmen bakom Ostindiegatan 21 samt en skärm mellan husen på nr 21 och 19. För att göra det så bra som möjligt för de befintliga husen på Ostindiegatan anser Länsstyrelsen att man bör överväga att uppföra hela den skärm som planen ger utrymme för utmed vagnhallarna. Ljudnivåerna kommer att öka för de befintliga husen på grund av reflektion, och man bör förbättra så mycket som möjligt för befintliga hus på den bullerutsatta sidan som kompensation.

Av plan- och genomförandebeskrivningen framgår det att allt dagvatten ska fördröjas på tomtmark innan det avleds till det allmänna ledningsnätet. Utrymmet för detta får dock anses vara begränsat, och lokalt omhändertagande anses inte vara möjligt. Länsstyrelsen bedömer att planen inte förhindrar anläggningar för fördröjning av dagvatten, som föreskrivs, men vill trots detta ställa frågan om en planbestämmelse bör läggas till om detta som ett förtydligande, t ex på prickmark och gårdsyta.

Länsstyrelsen konstaterar att resultatet av den gedigna utredning om kulturmiljövärden som hör till planen endast i mycket begränsad omfattning tycks ha påverkat planens utformning. Länsstyrelsen vidhåller därför de synpunkter gällande kulturmiljön, vilka lämnades i samrådsyttrande 2011-06-10. Länsstyrelsen bedömer dock inte att någon risk för påtaglig skada, på de värden som representerar riksintresset, föreligger.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts. (Bilaga 2)

Kommentar: Miljöförvaltningen har sedan tidigare förelagt Göteborgs spårvägar att genomföra åtgärder som säkrade inomhusmiljön i utpekade näraliggande bostäder. Detta föreläggande lämnades eftersom verksamheten bullrar för mycket för vad som bedöms acceptabelt i området, och att inomhusmiljöns värden ansågs vara akuta att förbättra vid det aktuella tillfället. För utomhusmiljön har miljöförvaltningen, efter planens utställning, förelagt Göteborgs spårvägar att genom åtgärder sänka även utomhusvärdena i närområdet. Av den anledningen har planarbetet utgått från de maxnivåer som finns idag.

Kommunen bedömer att planbestämmelsen v₃, som kräver att minst ett sovrum/lägenhet placeras mot tyst sida, ska finnas kvar. Den infördes i plankartan på Länsstyrelsens uppmaning efter det att handlingen varit på samråd. Planbestämmelsen står inte i konflikt med BBR.

Kommunen anser inte att det behövs en planbestämmelse om var dagvattenkassetter eller annan lösning för omhändertagande av dagvatten ska placeras. Som Länsstyrelsen påpekar förhindrar inte planen dessa åtgärder. Att lägga in en bestämmelse på vissa ytor kan därmed verka missvisande.

Kommunen har gjort bedömningen att planens bestämmelser till erforderlig nivå styr byggnadernas utformning så att de anpassas till områdets karaktär. Plankarta och -beskrivning är tydliga i sin intention om att anpassa byggnaderna efter den kulturhistoriska miljön de placeras i. Den slutgiltiga utformningen hanteras i bygglovet.

Bullerskydd och bulleråtgärder som genom avtal säkras i samband med att den aktuella planen antas är direkt kopplade till det projekt som planen medger. Kostnaderna kopplas till kommunen, exploatörer och Göteborgs spårvägar. Det finns inga skäl att koppla åtgärder som inte påverkar det aktuella projektet till planen. Dock är det i planen möjliggjort att uppföra ett längre bullerskydd än vad som kommer att säkras genom genomförandeavtal.

11. Lantmäterimyndigheten har följande att erinra: Genomförandebeskrivningen under rubriken fastighetsrättsliga frågor bör kompletteras med att servitut bör bildas för de två parkeringsområdena som får anordnas inom Kungsladugård 21:23 till förmån för ny bostadsfastighet. Parkeringsområdena har beteckningen ”parkering” på plankartan. I övrigt har Lantmäterimyndigheten inget att erinra.

Kommentar: Genomförandebeskrivningen har kompletterats efter Lantmäteriets synpunkt.

12. Länsordningspolisen har inget att erinra mot detaljplanen.

Kommentar: Noteras

13. Skanova har meddelat att de har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. För flytt av dessa anläggningar ska Skanova kontaktas i god tid innan byggnadsarbetet ska påbörjas.

Kommentar: Synpunkten är framförd till exploatörerna genom detta utlåtande.

Västtrafik ställer sig positiva till den föreslagna detaljplanen då området kan anses väl försörjt av kollektivtrafik.

Kommentar: Noteras

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

14. Boende på Ostindiegatan 18b har lämnat följandesynpunkter.

Det är dumt att bygga fler lägenheter i detta området. Bättre att bygga på backarna ovanför dagiset och bollklubbens plats. Att bebygga området för p-platser och garage innebär negativa konsekvenser för de boende med fönster mot platsen. Det har varit nog med störningar i området, byggs detta krävs en hyressänkning under byggtiden.

Kommentar: Planområdet ligger i ett mycket attraktivt område för bostäder. Kommunen har i sin översiktsplan tydliggjort intentionen att staden ska förtätas där infrastrukturen är väl utbyggd och där tillgång på kollektivtrafik är god. Förtätning av staden ska undvikas på gröna ytor som används för rekreation och lek, och hellre ianspråkta redan hårdgjorda ytor som används för exempelvis parkering.

Som boende i staden får man utstå att staden förändras, att utsikter ändras och att ljud från byggen ibland kan upplevas som störande. Kommunen väger i alla nya projekt det allmänna intresset att kunna erbjuda fler människor boende eller tillgång på god service i bra lägen mot det enskilda intresset att inget ska förändras som påverkar en enskild människa. I det aktuella planarbetet bedöms värdet för staden och allmänheten av nya bostäder väga mycket tungt och de konsekvenser det får för de boende i området bedöms utreda och minimera så långt som möjligt.

15. Boende på Majstångsgatan har lämnat följande synpunkt.

Det verkar märkligt att ta bort p-platser på Majsångsgatan och bygga bostäder där, samtidigt som man bygger nya p-platser vid Karl Johansgatan. Varför inte bygga nya bostäder vid Karl Johansgatan direkt och låta befintliga p-platser vara. Vi vill inte ha detta område mer tätbebyggt.

Kommentar: Området vid Karl Johansgatan har utretts för möjligheten att bebyggas med bostäder. Platsen är mycket bullerstörd och ligger i närheten av en led där farligt gods transporteras. Av den anledningen går det inte att planera för bostäder där.

Området inom aktuell detaljplan ligger i ett mycket attraktivt område för bostäder och har av kommunen bedömts lämpligt att förtäta i enlighet med kommunens översiktplan.

16. Boende på Majstångsgatan 9b har lämnat följande synpunkt:

Att få 500 meter, istället för 25 meter till de nya p-platserna och därtill som ni skriver en "betydligt dyrare avgift" är inte acceptabelt.

Återvinningscentralen kommer att hamna längre från mitt hus, ett avstånd som redan idag är långt då jag ej har hiss och bor på 4:e våningen.

Att Kennedygatan öppnas upp för trafik (och detta i båda riktningar) ökar risken för olyckor i grannskapet. Att den ligger intill både grundskola och förskola är än mer olyckligt. Risken finns dessutom att många kommer ta den genvägen som inte bor i området.

Fler skuggtimmar kommer drabba boende i huset på Majstångsgatan 9, inte heller detta är fördelaktigt. Motsäger mig förslag om 4-våningshus då de allra flesta husen i området enbart har tre våningar. Detta smälter dåligt in i miljön och kommer förstöra en öppen yta som är en av anledningarna till att Kungsladugård av de flesta upplevs som en härlig stadsdel att bo i.

Viktigt är också att utsikten från lägenheten kommer att försämrats betydligt. Den befintliga utsikten var orsaken till att jag flyttade hit. Alla grannar delar åsikten att det är förfärligt att utsikten förstörs. I yttrandet bifogas bilder över utsikten.

Kommentar: Kommunens överväganden vad gäller att förtäta det aktuella området har beskrivits under yttrande 16.

Kommunen har bedömt att det hade inneburit en stor negativ förändring för de befintliga parkeringshyresgästerna om de endast blivit hänvisade till boendeparkering i området. Av den anledningen anger planen att nya parkeringsplatser ska erbjudas innan de gamla bebyggs med bostäder. Det bäst lämpade området för parkeringsplatser i området är i dagsläget marken vid Karl Johansgatan 81 och 85. Ytan kommer ingå i Program för Fixfabriksområdet som kommer utreda platsens möjligheter och en mer permanent lösning på parkeringsfrågan.

Återvinningscentralen är placerad så att rekommenderade avstånd hålls. Förändringen medför att några av de boende i närområdet får det något längre till stationen och andra något närmare.

Att Kennedygatan öppnas för trafik har inte bedömts medföra att trafiken i närområdet ökar utan endast att trafiken fördelas mer jämnt i området. Öppningen medför att 40 meter cykelstråk istället blir vägbanan. Åtgärden är gjord dels för att säkerställa god tillgänglighet till de nya bostäderna och dels för att bibehålla den struktur av kvarter och gator som är strukturbildande i området. Då området genom planen kommer att få ca 120 färre parkeringsplatser än idag bedöms trafiken till området som helhet istället minska. Kennedygatan kommer att få trottoarer på båda sidor av vägbanan och planförslaget bedöms inte påverka säkerheten för de oskyddade trafikanterna. För att säkerställa att hastigheterna hålls nere är det föreslaget att farthinder ska uppföras på gatan.

Kommunens överväganden mellan allmänna och enskilda intressen har kommenterats under yttrande 16.

17. Boende på Majstångsgatan 9c, nr 1 anser att det inte kommer att bli trivsamt med ett nybygge i kvarteret. Trafiken kommer att öka om Kennedygatan öppnas för biltrafik. I området behövs ljus och luft och inte nybyggnation som skymmer utsikten för boende på Majstångsgatan. Det finns platser som är lämpligare att bebygga.

Kommentar: Kommunens överväganden vad gäller att förtäta det aktuella området har beskrivits under yttrande 16.

Kommunens överväganden mellan allmänna och enskilda intressen har kommenterats under yttrande 16.

Under yttrande 3 och 18 är det beskrivet hur öppnandet av Kennedygatan bedöms påverka trafiken i området.

18. Boende på Majstångsgatan 9d har meddelat att de som bor på Majstångsgatan inte har så stor gård att vistas på och undrar hur det kommer att bli om bygget blir av. Vart ska alla bilar ta vägen, när det som idag är svårt att få parkering även när man har boendeparkering?

Kommentar: Planen kommer inte att påverka storleken på omkringliggande gårdar. Parkeringsplatserna som försvinner från planområdet kommer att ersättas med andra parkeringsplatser, vid Karl Johansgatan 81 och 85.

19. Boende på Ostindiegatan 18A motsätter sig planerna på att öppna upp Kennedygatan för genomfart. Detta ur ett en miljö-, buller- och säkerhetsaspekt för alla skolbarn och förskolebarn i området som går och cyklar till Sannaskolan eller förskolan och som använder den som en säker väg. Om problemet är att slippa "backrörelsen" för bilisterna bör man kunna lösa det på ett mera klokt och kreativt sätt. Man bör anpassa området för miljömedvetna vuxna och barn inte för bilisterna. Att öppna för en bilgata på Kennedygatan är inte att tänka på ett kvalitativt och hållbart barnperspektiv.

Återvinningsplatsen måste utvecklas och bli större och bättre. Med tanke på att Majorna ska vara den grönaste och mest ekologiska stadsdelen i Göteborg.

Det är dessutom viktigt att hålla traditionen av öppna gårdar i Majorna. Gårdarna bör inte stängas in med staket eller grindar med portlås.

Kommentar: Platsen för återvinningscentralen medger en större central än den som finns idag. Detaljplanen reglerar dock inte hur stor centralen slutligen blir, men återvinningscentralen ska göras tillräckligt stor för att följa de normer och regler som finns för återvinning och avfallshantering vid uppförandet.

Under yttrande 3 och 18 är det beskrivet hur öppnandet av Kennedygatan bedöms påverka trafikmängden och trafiksäkerheten i området.

20. Boende på Kennedygatan 14C har meddelat att flera av de boende i området motsätter sig absolut och väldigt starkt att Kennedygatan skall öppnas för trafik oavsett om det kallas lokalgata eller vanlig stadsgata. Det finns barn som går till skolan, leker, cyklar och lever här och dessutom motsätter man sig mera trafik än vad som finns idag. Att gatan är stängd är bra ur säkerhetssynpunkt, miljösynpunkt och bullersynpunkt

Så som Stadsbyggnadskontoret och Parkeringsbolaget behandlar de boende i sin planering är beklämmande och förnedrande. De boende är en brokig blandning av människor, unga, gamla pigga, lite sjuka vissa kan gå bra andra dåligt med rullator och krycka, en del rädda att gå ut när det är mörkt, vissa är endast ute när alla andra är inne. Det är obegripligt att de boende ska tvingas att gå upp till 400 m (ca) mot 20-30 m i dag.

Beslutet visar på att de som bestämmer tycker att de boende är "lite dumma" och tar vad som helst. De beslutande borde ha en större kreativitet gällande att ge de boende en bättre service vilket de faktiskt betalar för. Varför bygger man inte p-hus på Go Kart-banan 75 meter från området istället?

Kommentar: Kommunens överväganden vad gäller att förtäta det aktuella området har beskrivits under yttrande 16.

Under yttrande 3 och 18 är det beskrivet hur öppnandet av Kennedygatan bedöms påverka trafiken och trafiksäkerheten i området.

Kommunens ställningstagande i parkeringsfrågan har beskrivits under yttrande 23.

Kommunen arbetar för att staden ska vara attraktiv och tillgänglig för alla invånare, oavsett ålder, kön, etnicitet, intressen och andra tillhörighetsaspekter. Kommunen arbetar kontinuerligt för att göra staden mer attraktiv för fotgängare, kollektivtrafikanter och cyklister och ibland får bilister stå tillbaka. Vid övervägning av vilken plats i närheten som är bäst lämpad för parkeringsändamål har ytan vid Karl Johansgatan 81 och 85 visat sig bäst lämpad.

Övriga

21. JM AB invänder mot två formuleringar i Genomförandebeskrivningen. *"Innan byggnation påbörjas har Parkeringsbolaget för avsikt att erbjuda de som hyr parkeringsplatser inom planområdet att hyra parkeringsplats på annat ställe"* samt *"För att denna detaljplan ska kunna genomföras måste de parkeringsplatser som försvinner ersättas på annan plats"*.

JM anser att det må vara en ambition att ersätta de parkeringsplatser som försvinner med nya, men det bör inte vara en förutsättning för planens genomförande. Av den

anledningen bör formuleringarna och sambanden tas bort ur genomförandebeskrivningen.

JM:s ståndpunkt är att det måste vara överordnat att bygga fler bostäder än att ersätta de parkeringsplatser som försvinner innan bostadsbyggnationen påbörjas. Eftersom det är osäkert när parkeringsplatserna kan börja byggas, för det med sig att även igångsättandet av bostadsbyggnationen på majstångsgatan blir osäker. Det vore högst olyckligt om ett tillskott på 140 bostäder i en attraktiv del av staden med väl utbyggda kollektiva kommunikationer skulle behöva skjutas ett par år framåt i tiden. Det rimmar också dåligt med de övergripande ambitionerna om ökat bostadsbyggande som är allmänt uttalade i Göteborgs kommun.

Kommentar: Kommunen har övervägt konsekvenserna av att i planen inte säkerställa att de befintliga parkeringshyresgästerna får ersättningsplatser. Den överhängande risken är att dessa hyresgäster kommer att bli hänvisade till boendeparkering vilket kraftigt kan försämra gatumiljön för de boende och tillgänglighet till parkeringsplats både för de nuvarande hyresgästerna på parkeringsytan och för de boende i området som idag har boendeparkering. Kommunen anser inte att det är en skälig ersättning och en hållbar lösning.

22. Boende på Kennedygatan 14 har lämnat följande synpunkt.

Kennedygatan ska vara stängd för trafik som den är idag. Gatan är trafikerad och det är många barn i området. Gatan är barnens skolväg och säkerhetsmässigt är det en dålig lösning att öppna gatan eftersom olycksrisken kommer att öka. Åtgärden kommer även att öka bullernivåerna i området, vilket är mycket negativt för de boende.

Parkeringen för nyttobilar, för det är det som det är frågan om här, måste lösas närmre de boende. Parkeringsfrågan är dräglig idag och får inte försvåras. Att behöva gå ner till Karl Johangatan mörka morgnar och kvällar ska man inte vara tvungen till. Det är obehagligt att röra sig i det området, för både kvinnor och män. Inte heller Älvsborgsgatan är ett tryggt ställe, man vill inte behöva känna sig otrygg när man parkerar sin bil. Att vara instängd i ett parkeringsgarage där nere är en ytterst obehaglig lösning, en åsikt som delas av många.

För äldre och fysiskt sämre människor ska inte behöva ta sig ner till det nya parkeringsgaraget. Det är långt och kan vara besvärligt för dessa människor. Lösningen måste bli bättre, vi som bor här kan inte behandlas som sämre invånare än andra.

Kommentar: Kommunens överväganden vad gäller att förtäta det aktuella området har beskrivits under yttrande 16.

Under yttrande 3 och 18 är det beskrivet hur öppnandet av Kennedygatan bedöms påverka trafiken och trafiksäkerheten i området.

Kommunens ställningstagande i parkeringsfrågan har beskrivits under yttrande 23.

23. Boende på Kennedygatan 20b anser att det är svårt att förstå förslaget med en tvåfilig genomfartsväg i direkt anslutning till en större skola och ett flertal förskolor. Har läst fördelen med att föräldrar kommer att slippa backa och vända bilen då de lämnar och hämtar barn på Ostindiegatans förskola, vilket det kan finnas en poäng med. Men alla barn lämnas inte med bil direkt utanför förskolan. Många barn går själva eller med föräldrar till skola och förskola. Dessutom är det många barn som rör sig på gatumark på rasterna, barn som sällan har full koll på vad som händer runt omkring dem. Är detta verkligen i enighet med ett barnperspektiv? Jag menar ur barnperspektiv på riktigt, i första hand på ett sådant sätt att bilperspektivet för en

gång skull har ställts till sidan? Farthinder nämns, men vad säger räddningstjänst om det? Då kan det väl lika väl vara bommat.

Det är bättre att rusta upp GC-banan och låt det nya området integrera med Sannabacken. Man kan inte både bo centralt i en storstad och samtidigt ha tillgång till bil fram till porten, som det går på landet. Bekvämligheten med att ha bil fram till porten i centrala stan ska inte våra barn betala i form av otrygg trafikmiljö. Fundera en gång till på det där barnperspektivet.

Kommentar: Under yttrande 3 och 18 är det beskrivet hur öppnandet av Kennedygatan bedöms påverka trafiken och trafiksäkerheten i området.

24. Boende på Kabelgatan 37D har meddelat att han har för avsikt att överklaga byggplanerna för området BN0655/8 Majstångsgatan.

Kommentar: En detaljplan kan först överklagas då den har antagits av kommunen. Efter att den antagits kan en skrivelse om överklagande tillsändas kommunen. Överklagan ska inkomma senast 3 veckor efter det att planen har antagits. Då ovan synpunktslämnare inte är boende i byggnaderna som angränsar i planområdet bedöms han inte som sakägare av kommunen, men kommer att bli informerad när planen har antagits.

25. Boende på Jägaregatan 8Fanser att förslaget ser spännande ut och att det är kul med en modern tappning på Göteborgs landshövdingehus. Dock vänder han sig mot det bruna och gråa färgvalen eftersom det ser mycket dött och tråkigt ut under den största delen av året då vi inte har sol, blå himmel och gröna träd. Han tycker att det vore trevligare om man kunde använda mer av de omättade pastellfärgerna som är så traditionella för landshövdingshuset. Dessutom verkar kvarteren bli döda i markplan och efterlyser lokaler till butiker, caféer eller restauranger. Området behöver leva.

Kommentar: Vilka färger som kommer att användas på byggnaderna inom planområdet är inte bestämt i detaljplanen. Kvalitetsprogrammet i planbeskrivningen anger att det är lämpligt att kvarteret får två olika kulörer för att anpassa byggnaderna till de omgivningens färgsättning.

Detaljplanen medger handel i bottenvåningen och det är kommunens önskan att det också ska bli det för att få till en mer blandad stad och ett liv i kvarteret på fler av dygnets timmar.

26. Boende på Älvsborgsgatan 15G har lämnat synpunkter på det plank som planeras i kurvan vid vagnhallen samt längst med Ostindiegatans insida av befintliga huskroppar. Frågan ställs om man har tagit hänsyn till hur detta kommer att påverka huset på Älvsborgsgatan 15g gällande "studsande och reflekterande" ljud från vagnarnas gnissel mot insidan av planket och förstärks gentemot detta hus? Lösningen borde utredas ytterligare med mätningar av ljudreflektion och i då i samråd med vagnhallen och familjebostäder. Det är viktigt att berörda parter tar ansvar och att möjligheten att bygga in hela bakgården med kurvor in och ut på baksidan diskuteras. Det är den enda helt hållbara lösning både för framtida byggen och befintligt boende.

Kommentar: Riktvärden överskrids i närområdet redan idag. Bullerskärmen innebär inte att några värden som inte överskrids idag överskrids. Det är i samband med detta planarbete utrett att Miljöförvaltningen anser att de utomhusvärden som alstras i närheten av vagnhallen är för höga. Miljöförvaltningen har efter utställningen förelagt Göteborgs spårvägar att vidta åtgärder för att minska

utomhusvärdena i vagnhallens närhet. Sådana åtgärder kommer att påverka alla näraliggande byggnader positivt vad gäller bullervärden vid fasad.

27. **Boende på Mariagatan 20** anser att man ska börja bygga så snart som möjligt, så man slipper den "övergivna" p-platsen med bilinbrott nattetid. Man borde bygga energieffektivt, det finns goda exempel på Marconigatan. Dessutom borde man göra fler affärs- och servicelokaler i bottenplanet och passa på att bygga stora lokaler i marknivå som kan fungera som affär/vårdcentral/dagis, så att man säkrar upp långsiktigt för framtida behov över generationscykeln.

Med dessa ändringar får man gärna börja bygga direkt, det ska bli kul att se hur sammanhangen knyts ihop bättre.

Kommentar: Kommunen ser positivt på synpunkten och delar författarens mening att bygget bör komma igång så snart som det är möjligt. Kommunen anser också att det är positivt om lokalerna i bottenvåningen används för publika ändamål i stor utsträckning då detta påverkar livet kvarteret positivt.

28. **Boende på Kjellestadsgatan 7B** tycker det är positivt att kvarteret förtätas, men påpekar att lägenheterna inte bör lyxutrustas så att de blir för dyra.

Kommentar: Noteras

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att plankartan har ändrats till att vara prickmarkerad 1,4 meter från spåren, istället för tidigare 1,2 meter. Handlingarna är kompletterade med förtydliganden angående anslutningspunkter och brandvattenkapacitet i ledningsnät. Genomförandebeskrivningen kompletterad med uppgifter om anläggningsavgifter och utgifter för byggnation av allmänna serviser. Genomförandebeskrivningen har även kompletterats med att ett servitut för bildas för de två parkeringsområdena som får anordnas.

Planhandlingarna har även justerats efter ändrad parkeringslösning för befintliga parkeringshyresgäster inom detaljplaneområdet.

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

Peter Elofsson
Planchef

Ida Lennartsson
Planarkitekt

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretsloppsnämnden
Kulturnämnden
Lokalnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Nämnden för Göteborg Vatten
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Majorna-Linné
Stadsledningskontoret
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Länsordningspolisen
Länsstyrelsen
Skanova Nätplanering D3N
Västrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Hämtas från fastighetsförteckningen

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt

Göteborg Spårvägar
Handikappfören. Samarbetsorgan
Naturskyddsföreningen i Göteborg

För intern uppföljning

Karin Kylander



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten

Karin Slättberg

Bitr länsarkitekt

010-22 44 791

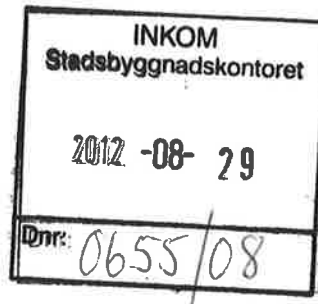
karin.slattberg@lansstyrelsen.se

YTTRANDE
2012-08-27

Diarienummer
402-19724-2012

Sida
1(3)

Gbg F 2413



Bilaga 2

Göteborgs Stad
Byggnadsnämnden
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

Yttrande över detaljplan för Bostäder vid Majstångsgatan inom stadsdelen Kungsladugård i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Utställningshandlingar daterade maj 2012 för yttrande enligt 5 kap 23 § plan- och bygglagen (PBL 1987:10)

Bedömning enligt 12 kap 1 § PBL

Länstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden att förtydliganden och revideringar av planen behöver ske med avseende på människors hälsa/buller för Länstyrelsen slutligt skall kunna bedöma om planen behöver prövas av Länstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länstyrelsen befarar inte att riksintresse enligt miljöbalken (MB) påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas eller att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser. Länstyrelsen bedömer inte heller att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Däremot behöver planen förtydligas och revideras med avseende på buller, vilket rör människors hälsa.

Länstyrelsen undrar inledningsvis om den trafikprognos som använts för bullerberäkningarna kan anses rättvisande för framtida förhållanden. Underlag och planhandlingar redovisar endast de 78 spårvagnar som idag parkeras i vagnhallarna varje natt. Vidare anges att antalet vagnar har ökat från 65 st 2008 då mätningarna utfördes till 78 st 2012 när beräkningarna gjordes.. Är detta maxantal för vad hallarna rymmer? Vilken trafikmängd tillåter gällande tillstånd för verksamheten? Har man för avsikt att tillåta ytterligare spårvagnstrafik? Den nya typen av spårvagn orsakar vidare de högsta ljudnivåerna. Andelen nya vagnar kan antas att öka då den gamla vagnparken successivt behöver bytas ut. Idag utgör de nya vagnarna 20 av 78, men om de blir fler, finns då risken att ljudnivåerna ökar och det inte längre räcker med att räkna bort 3 överskridanden per natt för att klara maxnivåerna för 96 % av lägenheterna? Detta bör redovisas inför slutligt ställningstagande till planen.

En planbestämmelse, v3, har införts som föreskriver hur kommande planlösningar skall se ut. En planbestämmelse får varken skärpa eller lätta kraven i en lag eller föreskrift. Det som måste säkerställas i detaljplanen är att aktuella byggrätter möjliggör uppförandet av byggnader som uppfyller kraven i Boverkets byggregler, BBR. Boverkets byggregler (BBR) hänvisar till Svensk standard, som anger att om ljudtrycksnivå utanför fönster är högre än 55 dB ska hälften av bostadsrummen orienteras mot tyst sida med ljudtrycksnivå lägre än 45 dB. Att kraven i BBR uppfylls hanteras i bygglovs-skedet, liksom vad som kan betraktas som en "liten avvikelse". Länsstyrelsen bedömer att planbestämmelsen v3 kan stå i konflikt med Boverkets Byggregler, BBR och bör tas bort.

Synpunkter på det utställda förslaget

Bullersituationen för befintliga bostäder

I planbeskrivningen anges att man bara räknar med att uppföra skärmen bakom Ostindiegatan 21 samt en skärm emellan husen på nr 21 och 19. För att göra det så bra som möjligt för de befintliga husen på Ostindiegatan, anser Länsstyrelsen att man bör överväga att uppföra hela den skärm som planen ger utrymme för utmed vagnhallarna. Ljudnivåerna kommer att öka för de befintliga husen på grund av reflektion, och man bör förbättra så mycket som möjligt för befintliga hus på den bullerutsatta sidan som kompensation.

Dagvattenhantering

Av plan- och genomförandebeskrivning framgår att allt dagvatten skall fördröjas på tomtmark innan det avleds till allmänna ledningar. Utrymmet för detta får dock anses vara begränsat, och lokalt omhändertagande anses inte vara möjligt. Länsstyrelsen bedömer att planen inte förhindrar anläggningar för fördröjning av dagvatten, som föreskrivs, men vill trots detta ställa frågan om en planbestämmelse bör läggas till om detta som förtydligande, t ex på prickmark och gårdsyta.

Kulturhistorisk hänsyn

Länsstyrelsen konstaterar att resultatet av den gedigna utredning om kulturmiljövärden som hör till planen endast i mycket begränsad omfattning tycks ha påverkat planens utformning. Länsstyrelsen vidhåller därför de synpunkter gällande kulturmiljön, vilka lämnades i samrådsyttrande 2011-06-10. Länsstyrelsen bedömer dock inte att någon påtaglig skada på de värden, som representerar riksintresset, föreligger.

Beredning

Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning.


Karin Slättberg


Nina Storsveen

Kopia till:

Miljöskyddsenheten

Kulturmiljöenheten

Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditonslista

