



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Granskningsutlåtande

Datum: 2017-04-28
Diarienummer: 0735/13
Aktbeteckning: 2-5400

Anna Rudholm

Telefon: 031-368 18 33

Tore Hjelte

Telefon: 031-368 15 72

E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen inom stadsdelen Lindholmen i Göteborg

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 7 februari 2017 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samråds-krets, bilaga 1, under tiden 22 februari – 15 mars 2017.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under tiden 22 februari – 15 mars 2017. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Information om förslaget gavs till allmänheten på ”Öppet hus” - möte i Traktören, Köpmansgatan 20 den 8 mars 2017 kl 17 – 19.

Sammanfattning

Inkomna synpunkter

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.

Länsstyrelsen befarar att:

- Riksintresse kan komma att skadas påtagligt (för kommunikation)
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Trafikverket

anser att det behövs fördjupade samråd mellan Staden och Trafikverket gällande trafikpåverkan och trafiksäkerheten på Lundbyleden, i Lundbytunneln samt vid Eriksbergsmotet innan planen förs till antagande. Vidare anser verket att det är mycket viktigt att föreslagna åtgärder enligt riskutredningen genomförs.

Genomförbarhetsstudien måste vara avslutad och visa att alla skyddsåtgärder är genomförbara. Överenskommelse mellan Staden och Trafikverket ska vara tecknad innan planen förs till antagande.

Gällande nytt betalsnitt för trängselskatt ska även detta regleras i avtal innan planen går till antagande.

SDN Lundby, som tidigare avslag förslaget, tillstyrker nu detsamma. Invändningar finns däremot mot t ex avsaknad av tillräckliga grönytor och skolor inom planområdet.

SDN Lundby, Lokalförvaltningen m fl känner stor osäkerhet med förslaget att bygga förskolor på taket av byggnader, då det finns begränsad erfarenhet i Göteborg av utformning, projektering och drift av förskolor på tak, samt vilken extra arbetsinsats det blir för förskolepersonalen.

Västsvenska Handelskammaren liksom *Göteborg o Co m fl* välkomnar förslaget som de anser skapar förutsättningar för en levande stadskärna vilket bidrar till en attraktiv stad också för besökare. De anser även att det är positivt att det byggs fler kontor och hotell i området.

Några ”Sakägare”, ”Boende” och ”Övriga” motsätter sig kraftigt förslaget och då främst Karlatornet som de anser kommer att dominera stadsbilden på ett negativt sätt. Även här finns oro för barnverksamheterna på taken. Andra välkomnar detaljplaneförslaget.

Kontorets kommentarer:

Allmänt

Detaljplanen är en del av det nya Göteborg som bland annat tillåter höga hus i kluster på väl valda platser i staden.

Karlatornets påverkan på stadsbilden har noga studerats från olika platser i Göteborg och från älven. Stor kraft har också lagts på att utforma såväl tornet som hela platsen så att området ska fungera för många.

Även förskolegårdar på tak är nytänkande i Göteborg. Däremot har det prövats på andra ställen i Sverige. Detaljprojektering och byggande av förskolorna ska ske enligt alla regler som gäller för en bra verksamhet. Diskussioner pågår mellan exploatören och lokalförvaltningen.

Att planera och bygga ut ett så omfattande område som Karlavagnsplatsen ställer stora krav på såväl planerare som byggare. Rätt utformat ska området bidra till både sociala aktiviteter, trygghet och gemenskap. Kontoret anser att då förslaget innehåller såväl bostäder, med olika upplåtelseformer och innehåll, som kontor, hotellverksamhet, butiker mm har det stora möjligheter att bli ett bra område att både bo och vistas i. Området blir en del i det nya Lindholmsområdet i Göteborg, annorlunda än tidigare stadsdelar,

men en stadsdel som blir god att leva i för många i kommande generationer. Kontoret anser att platsen är väl vald för just denna typ av stadsplanering.

Planen har reviderats. Planbeskrivning och Planbestämmelser har kompletterats på ett fåtal ställen. Revideringarna är endast marginella och någon ny granskning av förslaget fordras inte.

Kontoret anser att remissinstansernas synpunkter är tillgodosedda.

Länsstyrelsen.

E6.21 Lundbyleden

Trafikkontoret har i dialog med Trafikverket utrett hur Lundbyleden påverkas av den trafikökning som ett genomförande av planen innebär. Med föreslagen utbyggnad beräknas trafiken på Lundbyleden öka med cirka 4 200 bilar vardagsmedeldygn.

Baserat på en analys av dagsläget bedöms tillskottet av trafik från Karlavagnsplatsens planområde inte påverka kapaciteten i Eriksbergsmotet i någon större utsträckning då det finns kapacitet över i angränsande kommunala vägnät. Beräkning av berörda korsningar visar att korsningarna i nuläget med goda marginaler uppfyller Trafikverkets riktlinjer och även klarar tillskottet av trafik från planområdet. Fältstudierna visar att det i maxtimmen uppstår längre köbildning i Eriksbergsmotets avfart mot Kolhammsgatan vid ett fåtal tillfällen. Dessa svarar mot 5-minuters toppen på morgonen (8.05-8.10) men avvecklas snabbt och blir inte bestående.

Utöver dialogen som sker inom ramen för detta planarbete så har även en process inletts mellan staden och trafikverket kring hur Lundbyleden ska hanteras på medellång och lång sikt i förhållande till den pågående och framtida stadsutvecklingen i området. Syftet är att uppnå samsyn kring hur stadens utbyggnad kan ske utan att riskera Lundbyledens funktion som viktig transportsled till Göteborgs hamn.

Genomförbarhetsstudien

Genomförbarhetsstudien angående risk- och bullerreducerande åtgärder utefter Hamnbanan och Lundbyleden är klar och överlämnad till Trafikverket. I denna rapport finns beskrivet hur de geotekniska förhållandena hanteras, hur själva skydden placeras och grundläggs samt hur framtida skötsel och underhåll ska regleras. Fastighetskontoret håller på att skriva ett medfinansieringsavtal med Trafikverket.

Förorenad mark

Tre markmiljöutredningar är utförda – två på de ytor som ska bebyggas och en för grönområdet. Klorerade lösningsmedel har endast konstaterats i marken som ska bebyggas. I dessa markområden kommer marken att schaktas ut till ca 8m djup. Därefter kommer en tät betongkonstruktion innehållande garage/förråd byggas över hela området. Detta innebär att alla förorenade massor kommer att fraktas bort och omhändertas på olika sätt beroende på föroreningsgrad.

MKB har kompletterats med text hur man ska hantera de förorenade massorna under byggtiden och exploatören har diskussioner med miljöförvaltningen hur markföroreningarna ska hanteras och vilka kontroller som ska utföras.

Utöver detta har planbeskrivningen kompletterats i några avsnitt och en ny planbestämmelse tillförts planen.

Trafikverket.

Se svar Länsstyrelsen: E6.21 Lundbyleden och *Genomförbarhetsstudien*

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Överväganden

Planbestämmelser

Fastighetskontoret flaggade i sitt samrådsyttrande för de tekniska och praktiska svårigheterna med att utföra och underhålla allmän plats GATA och TORG, ovanpå den planerade underjordiska garageanläggningen. Frågan huruvida gatorna ska utgöra allmän plats eller kvartersmark, kvartersmark med rättighet för allmänhetens tillträde (x-område) alternativt allmän plats med enskilt huvudmannaskap har diskuterats mellan fastighetskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret i planarbetet mellan samråd och granskning. I granskningshandlingen har stadsbyggnadskontoret beslutat att stå fast vid allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

För att i möjligaste mån undvika de tekniska och praktiska svårigheterna vid utförandet av allmän plats ovanpå underjordisk garageanläggning bör trafikkontoret tillsammans med fastighetskontoret och exploitören ges möjlighet att utöka befintligt trafikförslag med en genomförbarhetsstudie innan detaljplanen går för antagande.

Fastighetskontoret anser att avgränsningen mellan allmän plats och kvartersmark inte tydligt framgår i plankartan. Utrymmet som 3D-fastigheter och 3D-fastighetsutrymmen för kvartersmarksändamål upptar under och över allmän plats bör definieras i plankartan.

Paviljongbyggnad

Inom planområdet föreslås en paviljonsbyggnad i en våning med allmän plats (PARK2) på taket, se området inom röd begränsningslinje i utklipp ur plankartan nedan.

Påverkan på befintliga anläggningar inom planområdet

Inom området för detaljplanen finns befintliga gemensamhetsanläggningar för kanalisation för fiberoptiska kablar, nodrum med inkopplingsplintar och fiberoptiska kablar, samt för sopsugsterminal med erforderlig utrustning och ledningar för sopsug inklusive ventiler (Lindholmen ga:7-8).

Planförslaget innebär att befintliga gemensamhetsanläggningar hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av trafikområde och allmän plats inom planområdet. Gemensamhetsanläggningarna behöver således, genom anläggningsförrättning hos lantmäteriet, upphävas eller omprövas i nytt läge i samband med inlösen av allmän plats.

Fastighetskontoret bedömer att befintliga gemensamhetsanläggningar bör ges planstöd i befintligt läge, alternativt ska avtal om ersättning vid omprövning av gemensamhetsanläggningarna tecknats mellan fastighetskontoret och de förvaltande samfällighetsföreningarna innan detaljplanen går för antagande.

Kommentar: Kontoret har i samarbete med Fastighetskontoret diskuterat/reviderat plankartan så att alla parter är överens. Övriga påpekanden måste klaras ut i avtal mellan exploatörerna sinsemellan och ev fastighetskontoret.

2. Göteborg Energi AB

med dotterbolag lämnar följande synpunkter.

2 a Göteborg Energi Nät AB (GENAB)

har fått ett E-området för en nätstation och accepterar placeringen.

Vi förutsätter att en högspänningsservis kommer att försörja hela området (som skall byggas ovanpå ett garagehus lika stor som hela planerad området). Elnät i området kommer att drivas som ett Icke koncessionspliktigt nät (IKN).

Befintlig nätstation 1230 POLSTJÄRNEGATAN kan behålla sin placering under byggnationen och användas för byggström.

Respektive byggherre förutsätts, såvitt inget annat särskilt avtalats med Göteborg Energi Nät AB, initiera och bekosta eventuella erforderliga flyttar av befintliga nätstationer och elledningar med tillbehör för möjliggörande av förändrad markanvändning enligt förslag till detaljplan. Vidare förutsätts att, såvitt inget annat särskilt avtalats med Göteborg Energi Nät AB, ledningsrätt erhålls för bolagets nätstationer inom planområdet.

2 b Göteborg Energi Fjärrvärme

Göteborg Energi har idag flera fjärrvärmekunder inom planområdet. Samtliga kunder skall i god tid säga upp sina abonnemang, minst 3 månader innan avkoppling kan ske. Utöver servisledningarna till befintliga fjärrvärmecentraler korsar en större fjärrvärmeledning, DN400, genom planområdet. Ledningen ligger idag i Karlavagnsgatan men planeras att läggas om på bekostnad av exploatören.

Vidare förser befintlig DN400-ledning kylcentral med fjärrvärme för absorptionskyla. I plankartan har ledningar planstöd i form av "u-område". Göteborg Energi förutsätter att fjärrvärmeledningarna inom detta område kan ligga kvar och att spanten för det underjordiska garaget inte hamnar i konflikt med ledningarna.

Vidare omöjliggör detaljplanen leverans av fjärrvärme till befintlig kund på Polstjärnegatan 4. Kunden förses idag med fjärrvärme från ledningsnät som i samband med laga kraftvunnen detaljplan skall flyttas. Nya fjärrvärmeledningen för försörjning av Polstjärnegatan 4 utreds i samma projektering som ledningsflytten.

2 c Göteborg Energi Fjärrkyla

I planbeskrivningen under rubriken Teknik sid 2, avseende teknisk försörjning så vill vi ha med ett tillägg att även fjärrkyla finns framme till planområdet.

2 d Göteborg Energi Gasnät AB (GEGAB)

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

2 e Göteborg Energi GothNet AB

GothNet har ledningar och kanalisation som behöver läggas om och växlas. För dessa arbeten är det beställt projektering av fastighetskontoret och upphandlingen av kom-

mande flytt kommer att beställas av Karlastadens Utvecklings AB. Förutom flytt kommer vi även att förlägga kanalisation för fiberanslutning till planen.

Kommentar: Leverans av fjärrvärme omöjliggörs endast under ombyggnadstiden.

Planbeskrivningen har kompletterats enligt Gbg Energi Fjärrkylas önskan.

3. Göteborg stads Parkeringsbolag

Vi vill fortsättningsvis trycka på att en viktig förutsättning för att nå effektiva parkeringslösningar är att de olika anläggningarna samnyttjas.

En förutsättning för låga p-tal är att övrig mobilitet såsom till exempel kollektivtrafik är på plats redan från början. I annat fall är det bättre att starta med ett högre p-tal och sedan sänka detta i ett senare skede för kommande etapper av byggnationen i närområdet. Vi vill också trycka på vikten av att skapa parkeringslösningar som är flexibla för förändringar.

Ekonomiska konsekvenser, Barnperspektivet, Jämställdhetsperspektivet, Omvärldsperspektivet, Mångfaldsperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Miljöperspektivet

Om parkeringsfrågan hanteras enskilt för varje detaljplan – istället för som en helhet för hela Lindholmen – finns risk för att lösningarna blir suboptimerade. Detta kan i sin tur leda till försämrad stadsmiljö och ineffektiva lösningar som påverkar miljön negativt.

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Kommentar: -

4. Idrotts- och föreningsnämnden

har inga synpunkter på rubricerat ärende.

Kommentar: -

5. Kretslopp och Vatten

ÖVERGRIPANDE BEDÖMNING

Kretslopp och vatten ser följande behov av ändringar i planhandlingarna:

Vi anser att bestämmelsen v2 ska förtydligas ytterligare med ett tillägg om att fri- höjd från mark till gångförbindelse måste vara minst 4,5 meter.

Gränserna kring park och sopsugsanläggning behöver ses över på plankartan. På illustrationen anges angöring till sopsugsanläggningen närmast Nya Polstjärnegatan och den ser inte ut att vara övertäckt av park. Men på plankartan är hela ytan redovisad som park med sopsugsanläggning under. Se över om bestämmelsen park behöver tas bort närmast Nya Polstjärnegatan och istället endast ha bestämmelsen E- teknisk anläggning där.

Kretslopp och vatten undrar om det borde vara med någon bestämmelse om gemensamhetsanläggning för sopsug och avfallsutrymmen på plankartan?

I planbeskrivningen står det att ”Sopsugsanläggningen kompletteras med ett större avfallsrum för de fraktioner som sopsugen inte kan hantera.” Vi vill att detta ska utvecklas så att helheten beträffande avfallshanteringen framkommer. Följande behöver framkomma: i alla kvarter kommer det finnas avfallsutrymmen där de fraktioner som inte fungerar i sopsugen kan lämnas. De avfallsfraktionerna kommer köras med internt transporter till sopsugsanläggningen där mellanlagring sker. Dispens krävs från Kretslopp och vatten för att köra internt transporter av avfall. Hämtning av avfall som ska köras till behandlingsanläggning sker från sopsugsanläggningen.

Plankartan ska kompletteras med bestämmelse alternativt upplysning som anger att lägsta höjd på färdigt golv, för att dag- och spillvattenanslutning med självfall ska tillåtas, ska vara beläget minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt.

Planhandlingen anger att ordinarie brandpostnät kompletteras med två brandposter i anslutning till torget. Detta kan vara svårt att arrangera, där underbyggnadsrätten för garage medför att tillgängligt utrymme mellan markyta och bjälklag är alltför grunt för att förlägga allmän vattenledning på frostfri nivå.

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

Fastigheterna inom planen planeras anslutas till en intern VA-kulvert som passerar under både allmän platsmark och kvartersmark. Kulverten kommer gå genom p- garaget som är en privat fastighet. Detta är en obeprövad lösning, att hantera anslutningspunkter och ansvarsfrågor för kulverten kommer innebära nya frågeställningar och utmaningar.

Ansvarsfrågor för bärlighet och tätskikt mellan allmän platsmark och den underliggande fastigheten med p-garage måste regleras i avtal.

Vart exploatören behöver anslutningspunkter för dagvatten behöver klargöras då det avgör vilket del av dagvattensystemet som blir Kretslopp och vattens eller Trafikkontorets.

Kommentar: Planbestämmelsen v2 anger 4,7m fri höjd.

Plankartan kompletteras med ”Lägsta höjd på färdigt golv, för att dag- och spillvattenanslutning med självfall ska tillåtas, ska vara beläget minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt golv” under rubriken ”Upplysningar”.

Övriga synpunkter tas omhand/avgörs i projekteringsfasen och i bygglovet.

6. Kulturnämnden

har inte svarat.

7. Lokalförvaltningen (nämnden)

Detta ärende bedöms ligga under vidaredelegeringen.

Det är av vikt att behovet av samhällsservice tillgodoses avseende boende för både äldre och de som har behov av särskild service, så även för behovet av skola och förskola för att erhålla en fungerande stad.

Boverkets rekommendation är minst 40 kvm uteyta per barn baserat på den verksamhet som läroplanen och Boverket ställer krav på och stadens ramprogram anger 35 kvm uteyta per barn. Därför är förskolornas uteytor för lite för förskolegårdar och bristen föreslås kompenseras av andra kringliggande ytor vilket innebär en osäkerhet i hur personalen hanterar frågan och om personaltätheten medger att dessa ytor verkligen upp-

levs som en tillgång. I parken måste tillgång till toalett samt skötbord finnas om barnen ska kunna vistas där.

Om avståndet är för långt eller om det innebär andra svårigheter som att transportera sig från våning 7 till ett kompensatoriskt grönområde är förvaltningens erfarenhet att dessa ej nyttjas i den utsträckning det var tänkt från början.

Hur är angöring kring förskolorna tänkt framgår inte i detalj av planbeskrivningen. Med förskolor på tak krävs nya lösningar för barnvagnsplatser, förmodligen uppe i byggnaderna och cykelparkering m.m. Tidvis kan även hämta/lämna med bil bli ett stort problem.

Då det inte till fullo kan garanteras att förskolegårdar på taken blir väl fungerande för verksamheten då Göteborgs stad har mycket begränsad erfarenhet av utformning, projektering och drift av förskolor på tak samt vilken arbetsinsats det blir för förskolepersonalen råder också en stor osäkerhet med förslaget att bygga på taket av byggnader.

Med den begränsade erfarenhet av förskolegårdar på tak, vilket är fallet i Göteborgs Stad, kan frågan om skötsel och underhåll av förskolegårdarna på våning 7 respektive våning 2 med sand, jord, växtmaterial innebära större kostnader för framtida hanteringen än den som vanliga förskolegårdar har.

Det bör tas i beräkning att den fysiskt användbara ytan för förskolegård kan komma att minska när projektering kommer igång och olika fläktanläggningar med frånluftstorn, luftningar, antenner, avvattningsystem, solskydd och vindskydd troligen kan ta mer takyta i anspråk än ursprungligt tänkt i planskedet.

Frågan om full uppsikt över uteytorna är av stor vikt för trygghet och säkerhet. Hur detta kan möjliggöras bör utredas innan en detaljplan fastställs. I kvarter 08 kan solljus på utegården bli en bristvara vilket bör ses som ett stort problem.

Påverkande faktorer är att skapa tillräckligt avstånd till fläktanläggningar (de kan skapa buller, lukt och innebära hälsorisker), bestämmelser som säkerställer tillräckligt robusta bjälklag, att det går att uppföra de räcken och skyddsanordningar som kan komma att behövas, samt för planteringar och annan utrustning.

Vidare bör gångbro för barn mellan takytorna utredas ytterligare ur aspekter, som säkerhet, trygghet och användbarhet utöver brofunktionen.

Dessutom behöver frågan om hur en nödutrymning av förskolorna kan säkerställas ur trygghetssynpunkt för både personal, barn och föräldrar, ur säkerhetssynpunkt och hur funktionen säkerställs vid största belastningen av antal individer som behöver utrymma lokalerna till skillnad från vanliga lösningar med förskolor i markplan.

Lokalförvaltningen anser att frågan behöver utredas ytterligare innan en detaljplan stipulerar var och hur förskolor ska byggas i rubricerad detaljplan.

Kommentar: Planen möjliggör för förskolor med gårdar. Kontoret medger att förskolegårdar på tak tidigare inte prövats i Göteborg. Detaljutformning av gårdar, lektytor mm ska göras i samarbete mellan exploatör/byggherrar och utövare. Diskussion pågår mellan exploatörerna och Lokalförvaltningen.

Förslaget anger en förskola med två avdelningar och en med 8 avdelningar. Antal kvm uteyta per barn beror på antalet barn per avdelning.

Angöring till förskolorna kan även ske via garagen.

8. Miljö- och klimatnämnden

tillstyrker fortsatt planarbete utan ytterligare synpunkter.

9. Park och naturnämnden

Inledning – helhetsbedömning

Förvaltningens helhetsbedömning är att det är en spännande och innovativ plan med lösningar som staden inte är van vid. Dock kräver dessa noggrann planering och eftertanke för att genomförande och drift av de allmänna ytorna ska fungera.

De viktigaste synpunkterna på planförslaget utifrån våra styrdokument

Parkbrist: De ytor som i planen föreslås som parkmark är inte tillräckliga enligt Grönstrategin för att bli en stadsdelspark, som saknas på hela Lindholmen.

Föreslagen park i närhet till Hamnbanan (som trafikeras av farligt gods) kommer vara en park med restriktioner då den ligger så pass nära Hamnbanan samt är utsatt för buller från Lundbyleden. Detta gör att den, tillsammans med föreslagen storlek inte kan innehålla de sociotoper som en stadsdelspark behöver ha. Utöver detta så ligger även en sopsugsanläggning inom området vilket gör att en stor yta tas i anspråk för infart och uppställning.

Park på tak: Föreslagen allmän plats på paviljonsbyggnaden (B) kräver noggrann studie av såväl utformning som logik i genomförande och drift. För att det ska bli en grön park krävs planterbart bjälklag som måste tas med i konstruktionsberäkningarna. Förvaltningen förespråkar ett mått på två meter om träd ska kunna klara sig samt att det ska vara ekonomiskt försvarbart gällande framtida drift.

Torg och lekplats på torg: Området är föreslaget som icke trafikalt torg och där även en större lekplats ska anläggas. Ytan kommer till största del av dagen att ligga i skugga. Detta är viktigt att tänka på vid gestaltningen av lekplatsen. Ett alternativ förvaltningen tidigare har framfört är att placera lekplatsen på det icke trafikala torget mellan Karlavagnstornet och Lindholmsallén där det både är större yta samt solläge.

Parkytor i östra delen av planområdet: I planen är de uppdelade som tre ytor. Förvaltningen ser att det finns större möjlighet att göra en användbar parkyta om in- och utfarter ses över.

Planterbart bjälklag och ledningar i förhållande till träd: Under hela planområdet är det föreslaget underjordiskt garage. För att möta intentionerna i planen där det tydligt står beskrivet att torgytor och gator ska vara gröna måste ett planterbart bjälklag på två meter finnas. Tjockleken kommer av att ytorna ska kunna innehålla stora träd som måste klara sig utan extrainsatser gällande drift i framtiden. Detta måste beaktas så att ledningar och träd får plats i området där intentionerna är att skapa ett varierat gaturum med mycket vegetation. Påverkan på ledningsomläggningar bör göras med hänsyn till befintlig omgivning så dess påverkan blir så liten som möjligt. Främst handlar det om Lindholmsallén (E) med dess lindar.

Kommentar: In- och utfarter till de tre parkytorna i östra delen kan inte ändras. Utrymmet behövs för de 24 m långa transporterna med bil.

Lekplatsen kan placeras där det blir bäst. Det ena alternativet utesluter inte det andra.

Planen medger ett mått på en (1) m för planterbart bjälklag.

Detaljutförande av gårdar och torg sker i projekteringen av desamma.

10. Räddningstjänsten

Överväganden

Nedan presenteras de synpunkter som anses kvarstå gällande riskhantering:

Mått på skyddsvallen är införda på plankartan sedan samrådsskedet. Dock stämmer inte höjden på planket överens med vad som anges i riskbedömningen. Bedömningen som är utförd i riskbedömningen för att uppnå angivna funktionskrav är den som gäller. Har höjden sänkts i samråd med riskkonsult ska detta redovisas.

Ventilationsskyddet är redovisat som planbestämmelse sedan samrådsskedet. Dock saknas motivering och stöd i riskbedömningen till vald höjd (+7 meter). Riskbedömningen anger placering ”så högt som möjligt” i kombination med möjlighet till nödavstängning. Det är oklart om höjden är tillräcklig för att uppnå önskvärd skyddsgrad (sänkt andel omkomna inomhus med 90 %).

Det saknas resonemang kring att FÖP:ens kriterier överskrids även efter införda skyddsåtgärder. FÖP:en utgör en politisk viljeinriktning. Väljer staden att frånga dessa kriterier måste det framgå och motiveras i planbeskrivningen.

Värden i figur 13 inte är uppdaterade efter senaste ändringen. Det är oklart om det endast gäller figuren eller om det även gäller beräkningarna.

Det framgår i planbeskrivningen att grönområdet söder om Hamnbanan är tänkt att vara ett komplement till förskolornas utemiljö. Detta antas inte lämpligt baserat på dess närhet till farligt godsled.

Räddningstjänsten efterfrågade under samrådet tydligare redovisning av området då det skett en del justeringar under planprocessens gång. Det viktigaste är att det totala personantalet stämmer överens med tänkt exploatering. Personantalet är ökat till 20 301 personer i aktuell version, vilket förutsätts vara ett rimligt antagande utifrån planerad användning och exploatering.

Bedömning

Räddningstjänsten anser att ovanstående punkter bör hanteras för att riskerna kopplat till närhet till Hamnbanan ska kunna antas vara hanterade på ett tillfredsställande sätt.

Kommentar: Planbeskrivning och riskutredning har kompletterats så att samstämmighet finns mellan dessa.

Även resonemanget kring FÖP:ens kriterier har kompletterats liksom användningen av grönområdet närmast Hamnbanan.

En ny planbestämmelse anger ”Så länge hamnbanan ligger kvar i sitt nuvarande läge och är en transportled för farligt gods får parkområdet utefter Hamnbanan inte förses med anläggningar för lek och idrott som uppmuntrar till stadigvarande vistelse för större folksamlingar”.

Planbestämmelsen vad avser höjden på ventilationsintagen är kompletterad.

11. Stadsdelsnämnden Lundby

Lundby stadsdelsnämnd avstyrkte aktuell detaljplan i samrådsskedet då behovet av förskola och skola inte var tillgodosett. Då åtgärder som tillgodoser behovet vidtagits sedan samrådet föreslår förvaltningen ett tillstyrkande av planförslaget, men uppmärksammar de farhågor som beskrivs i planhandlingarna. Det är bekymmersamt att den i Göteborg obeprövade lösningen med förskolegård på sjunde våningen inte åtföljts av ett grundligare arbete.

Risker för barnen och för verksamheten att kunna fullfölja sitt pedagogiska uppdrag måste undanröjas.

Exploatören har visat prov på hög ambitionsnivå och byggnationen kommer att bidra med något helt nytt och spektakulärt. Karaktären av blandstad och den höga nivån av variation i innehåll är mycket positivt. Förvaltningen ser dock att ett flertal aspekter och risker identifierade i den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen hade kunnat regleras genom avtal eller överenskommelser i tidigare skeden. För att leva upp till Vision Älvstaden och bidra till ett mer jämlikt Göteborg måste detta bli ett område där många göteborgare och besökare kan känna sig välkomna oavsett inkomstnivå och bakgrund.

Om förskola på tak

Stadsbyggnadskontoret har kunnat utöka det möjliga antalet förskoleavdelningar från 10 till 12, vilket gör att planen tillgodoser behovet enligt stadens planeringsnorm i tidiga skeden. Att uteytorna var nära 30 kvm per barn var en av de positiva aspekterna i samrådsförslaget, men ytan är nu alltså istället 20 kvm per barn.

Förvaltningen noterar att SDN Lundbys synpunkter i sitt samrådsyttrande angående förskola på tak inte kommenteras i samrådsredogörelsen. Flera av dem är inte planfrågor, men alltså viktiga för staden att beakta i tidigt skede, då enbart de lösningar detaljplanen medger sedan är möjliga i projekteringsskedet.

Förvaltningen hade önskat att man i detta skede istället för att beskriva risker kunde hänvisa till lösningar utifrån ett grundligt stadengemensamt arbete. Då inget sådant arbete kring Göteborgsprinciper för förskolor på tak pågår kan förvaltningen inte garantera att alla viktiga aspekter är omhändertagna.

Förvaltningen har under processen framfört att det behövs en byggnad med toalett och skötbord i grönområdet för att förskolorna ska kunna använda det som kompensatorisk yta. Besked har getts att detta är möjligt. Behovet av trygga stråk till grönområdet är omhändertaget. Förråd för elcyklar behövs i anslutning till lokalerna.

Det är mycket positivt att en planbestämmelse införts som garanterar att podiebyggnadernas takterrasser ”tål plantering av större träd” samt att ”samtliga takterrasser, torg och gaturum ska ha en riklig och varierad vegetation”.

Barnperspektiv

Gällande barnperspektivet är det viktigt att även komma ihåg de äldre barnen. Barnen som bor vid Karlavagnsplatsen kommer att röra sig i en intensiv och besöksfrekvent miljö, och många skolvägar kommer att gå över Lindholmsallén, vilket blir viktigt att ta om hand inom ramen för arbetet med STUP Lindholmen och detaljplan för skola vid Pumpgatan.

Förvaltningen ser att torgen och miljöerna vid Karlavagnsplatsen kan bli bra och stimulerande tillskott för de tusentals gymnasieungdomar som går i skola på Lindholmen. Terrassmiljöerna på paviljongerna kan bli häftiga mötesplatser och det vore mycket positivt om de kan ges kulturella inslag, så som scen, högtalare, interaktiv konst etc.

Om park och grönytor

Ur rekreations- och folkhälsoperspektiv är det synnerligen negativt att grönområdet halverats sen samrådsskedet. Generellt saknas mötesplatser av icke-kommersiell natur. Behovet förstärks av de fysiska barriärer som omgärdar Lindholmen och försvårar för invånarna att besöka grönområden och parker på längre avstånd. I området saknas helt större lekplatser.

Om Jämlikt Göteborg

Det är mycket positivt att en variation av bostäder planeras, men det är en utmaning att få till social blandning i ett område bestående av enbart nya byggnader. Mångfald är en förutsättning för att nå målen om att minska segregationen i staden.

Förvaltningen ser att tillskapande av BmSS integrerat med övrig bebyggelse är ett av många tillvägagångssätt för att bidra till en social blandning i ett område. Förvaltningen ser även positivt på att bostäder för äldre planeras inom området.

Kommentar: Nämnden har lämnat ett långt och utförligt remissvar med många synpunkter på behov och risker i planförslaget. Här kommenteras endast de som kan regleras med planbestämmelser.

Planen möjliggör förskolor med gårdar, såväl som lekplatser och torg. Alla platser ska utformas på bästa möjliga sätt enligt de regler som gäller för olika verksamheter. Diskussioner pågår redan mellan exploitörer och t ex Lokalförvaltningen om hur förskolorna ska byggas. Mycket är nytt för Göteborg men det är kontorets uppfattning att det är en utmaning att kunna genomföra planen på ett bra sätt.

12. Trafiknämnden

Trafikkontoret har varit med i arbetsgruppen vid framtagande av detaljplanen och ställer sig bakom förslaget som principlösning. Nedanstående synpunkter eller kommentarer är förbättringsförslag inom föreslagen lösning.

Biltrafik. Trafikkontoret anser att det är viktigt att huvuddelen av trafikflödet styrs in till området via den nya vägen söder om Hamnbanan. Polstjärnegatan ska anses som en sekundärgata med lågt trafikflöde. I det fortsatta arbetet med parkeringsgaragens utformning är det därför viktigt att beakta eventuella förändringar av in- och utfarter.

De principiella förslagen på trafikstruktur för området behöver bearbetas vidare i den fortsatta processen.

En fortsatt dialog med Trafikverket kring prognos för området runt Lundbyleden och beräkningsgrunder är en förutsättning för att skapa ett fungerande nät. Det samlade tillskottet av trafik från Karlavagnsplatsen och omkringliggande exploateringar så som Frihamnen bör studeras vidare tillsammans med dess påverkan på korsningspunkter med statliga vägnätet.

Trängselskatteportal. Plankartans föreslagna trafikstruktur innebär behov av komplettering med ytterligare en trängselskatteportal på Polstjärnegatan. Trafikkontoret förutsätter att ansvaret och kostnaden för denna regleras i genomförandeavtalet.

Kollektivtrafik. I det fortsatta arbetet med avseende på grönområdets storlek och trafikstruktur är det viktigt att beakta att möjligheten för ett snabbussystem säkerställs.

Gång- och cykeltrafik. Gång- och cykelpassageras utformning måste studeras vidare i projekteringen.

I vissa fall måste kompromisser göras där cykeltrafiken anpassas till gåendes hastighet och tvärt om. Vidare utredningar krävs för de punkter där flödet av fotgängare är högt samtidigt som cykeltrafikens framkomlighet måste prioriteras.

Tillgänglighet. Tillgängligheten inom detaljplanen bedöms vara god då det inte förekommer några större höjdskillnader. Trafikkontoret utgår från att tillgängligheten löses inom fastigheten och att inga ramper föreslås på allmän platsmark för tillgänglighet till fastigheter. Varje entré ska ha maximalt 25 meter till handikapparkering. Handikapparkering ska lösas på kvartersmark.

Parkering och mobilitet. En avsiktsförklaring med syftet att säkerställa genomförandet av föreslagna åtgärder och exploatörens åtaganden kan ingå i genomförandeavtalet och bör vara undertecknad innan planen vinner laga kraft. De begränsade ytorna att ordna parkering för rörelsehindrade och angöring till förskolan är en utmaning att lösa inom kvartersmark.

Teknik. Genom att exploatören tillåts bygga ut delar av allmän platsmark blir processen och organisationen kring framtagandet av handlingar för genomförandet och granskningshanteringen helt annorlunda gentemot ursprungligt planerat traditionellt förfarande.

De tekniska lösningar som kommer att projekteras fram är inte kända ännu och viktiga knäckfrågor kommer att uppstå. Området kommer att byggas ut i etapper där staden och exploatören behöver fortsatt samarbete.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning. Gränsdragningen mellan allmän platsmark och kvartersmark har varit svår att avgöra med hänsyn till en rad olika frågor, främst ansvar och förvaltning och framtida drift och underhåll. I arbetet efter granskningsskedet har Trafikkontoret kommit överens om att tillåta ”remsor” av kvartersmark längs vissa fastigheter i området. Ur drift- och ansvarssynpunkt är det angeläget att remsorna av fastighetsmark i sin gestaltning skiljer sig från allmän plats gata så att förvaltningsgränserna kan uppfattas på plats.

Buller. Stadsbyggnadskontoret visar, trots de höga husen och den kraftiga bullerpåverkan från Lundbyleden och Hamnbanan, att ljudmiljöerna för den föreslagna bebyggelsen uppfyller gällande riktvärden i bullerförordningen och stadens lokala miljömål. Den kraftiga bullerpåverkan gör det önskvärt att i så stor utsträckning det är möjligt arbeta för att genomföra samtliga av åtgärderna som beskrivs i bullerscenariot.

Skrivningen i planhandlingen är otydlig och kan tolkas som att alla punkter ingår i kriterierna som ligger till grund för bullerberäkningen och inte bara de som redovisas som åtgärd med planstöd.

Genomförbarhet. En noggrann planering och projektering krävs för utbyggnaden samt för att säkerställa tillgängligheten för alla trafikslag under byggtiden. Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska särskilt prioriteras. Trafik under utbyggnadsfasen, tillfälliga upplag, tillfällig parkering under entreprenad etc. måste beskrivas av exploatören och samordnas mellan de områden staden bygger och exploatören bygger.

Synpunkter på plankartan

Nedan presenteras de synpunkter på plankartan som identifierats och anses väsentliga.

Beteckningen ”dagvatten” tillsammans med ”SKYDD vall” mot hamnbanan är inte geografiskt avgränsad. Är det meningen att marken ska vara möjlig för öppen dagvattenhantering även i det befintliga dike som omnämns i riskutredningen?

Plushöjder i plankartan. Den förklarande figuren över höjdsättning-byggnadsdelar som tillkommit är bra och tydlig men det är svårt att tolka överbyggnadshöjder ovan garagetak baserat på de plushöjder som anges i plankartan för de inre kvarteren. Jämförs plankartan med illustrationsritningen saknas t ex. låsningshöjder för ramperna till garaget. Hur anslutningen mellan torget i sydöst och Lindholmsalléns befintliga höjder sker framgår inte heller. Trafikkontorets krav på minsta distans mellan garagetak och markyta för gata/torg på minst

1 m ska uppfyllas. Eventuella åtgärder kan behövas i garagets konstruktion för att möjliggöra plantering av större träd, placering av fundament till belysning etc.

Tydliggör på lämplig plats att tillgänglighet till byggnader ska ske genom att entréer möter gatunivå utan ramper i allmän platsmark

Egenskapsbestämmelser. Det finns ingen gräns angiven på utskjutande byggnadsdelar. Från vilken våning accepteras icke öppningsbara fönster som avstegsgård med avseende på buller? Gäller den hela huset eller från särskilt våningsplan?

Skrivningen om utformningen av torg och gaturum bör formuleras om och tydliggöras så att det inte kan tolkas att benämningen GATA ingår i gaturum.

Förslag till skrivning

1. Allmän plats inom kvarteren ovan garagetak utformas på de gåendes villkor.
2. Gestaltningen ska tydligt skilja kvartersmark från allmän plats gata där remsor uppstår med olika förvaltare.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret är överens om utformningen av handlingarna.

Handikapparkering liksom angöring till förskolorna avgörs i bygglovhanteringen.

Gränsen för utskjutande byggnadsdelar är 4,7m.

Även det befintliga diket ska vara möjligt för öppen dagvattenhantering.

13. Göteborgs Hamn AB (Detta ärende har inte behandlats av bolagets styrelse)

Hamnbanan och Lundbyleden är två av de absolut viktigaste godstransportstråken till Göteborgs hamn. Göteborgs Hamn AB (Hamnbolaget) vill betona att exploatering i närheten av kommunikationsstråk till och från Göteborgs hamn får inte hindra/försvåra en utveckling av godstransporter till och från hamnen på såväl kort som lång sikt. Säkerställandet av godstransporternas framkomlighet måste därför lösas innan den planerade exploateringen genomförs. Det är därför viktigt att kommunen tillsammans med Trafikverket gemensamt tar fram en helhetsbild som kan visa hur Lundbyleden kommer att påverkas av alla exploateringsområden längs Lundbyleden och andra leder i Göteborg samt ett åtgärds-/handlingsprogram för hur Lundbyleden ska klara den ökade trafikmängden.

Hamnbolaget vidhåller att Staden, Trafikverket och Hamnbolaget måste enas om vilka trafiksiffror som ska gälla för Hamnbanan, både i nuläget och i framtiden, så att buller- och vibrationsberäkningar samt riskbedömningar får grunddata som har acceptans hos Trafikverket och Hamnbolaget.

Med tanke på ovanstående är det viktigt att både bullerdämpande åtgärder och riskförebyggande åtgärder genomförs.

Det är viktigt att skyltar och belysning på de tänkta höga byggnaderna placeras på ett sådant sätt att sjöfarten på älven inte störs eller bländning uppstår. Det är viktigt att hänsyn till detta även tas under anläggningsfasen.

Kommentar: Kontoret har i samarbete med Trafikkontoret och Trafikverket säkerställt att detta projekt inte ska hindra/försvåra en utveckling av godstransporter till och från hamnen på såväl kort som lång sikt.

14. Älvstranden Utveckling (Yttrandet har inte varit uppe för styrelsebehandling)

Planförslagets omfattning - park

Arbetet med stadsutvecklingsprogram och grönstrukturplan för Lindholmen har påbörjats. Även trafikstrukturen i anslutning till planområdet bör utredas i stadsutvecklingsprogrammet för Lindholmen.

Tekniska anläggningar

Anläggningen för sopsug/IT ska flyttas till en ny plats inom planen. En tillfällig lösning på inlastningen kan dock komma att krävas. Under förutsättning att denna tillfälliga lösning är godtagbar önskar Älvstranden att befintlig byggrätt för anläggningarna ska finnas kvar i detaljplanen fram till dess att genomförandet av ny anläggning är klarlagd.

Parkering

I planområdets nordöstra del finns en yta för tekniska anläggningar och markparkering. Ett övergripande strategiarbete med förslag på olika mobilitetsåtgärder pågår för Lindholmen för att kompensera de p-platser som försvinner till följd av planen. Viktigt att behov som uppkommer med ökad exploatering ombesörjs inom planområdets gränser.

Barnperspektivet, sociala aspekter och mångfaldsperspektivet

Älvstranden ser att det finns ett stort behov av att jobba vidare med barnperspektivet baserat på planförutsättningarna, särskilt med tanke på att yngre barn är särskilt utsatta då de inte har möjlighet att själva välja om de vill vara på en plats eller inte.

Delar av frågorna kopplat till barnperspektivet lyfts in i arbetet med framtagande av handlingsplanen. Barnperspektivet är också tätt kopplat till sociala aspekter samt jämställdhets- och mångfaldsperspektivet.

Det är angeläget att lyfta hur föreslagna stråk och kopplingar till omgivande kvarter öppnar för ett socialt liv öppet för alla. Detaljplanens möjligheter att styra upplåtelseformerna är begränsade och det är särskilt viktigt att de offentliga rummen upplevs välkomnande och att legitima målpunkter skapas för en bred målgrupp.

Utifrån ett jämställdhetsperspektiv är också utformning av parkeringar och entréer till parkeringar en viktig fråga.

Planen både möjliggör och försvårar en större mångfald av verksamheter och människor. Befintliga verksamheter riskerar trängas ut då nuvarande bebyggelse rivs. Samtidigt medför den höga exploateringen en möjlighet att få till en stor variation av verksamheter och innehåll som möter människor med olika bakgrunder och plånböcker.

Miljöperspektivet

Konsekvenserna av den täta bebyggelsen behöver analyseras vidare. Dels begränsar bebyggelsen förutsättningarna för området att leverera viktiga ekosystemtjänster och dels finns det risk att försämra upplevd väderkomfort med kastvindar och värmeöar. Små grönytor kräver särskilda strategier och omhändertagande för exempelvis dagvattenhantering och biologisk mångfald.

Kommentar: Befintlig byggrätt för sopsugen kan inte finnas kvar när detaljplanen vunnit laga kraft. Däremot behöver inte anläggningen flyttas förrän den delen av planen genomförs.

Området för parkering utgick efter samrådet i enlighet med diskussionerna med Älvstranden Utveckling

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

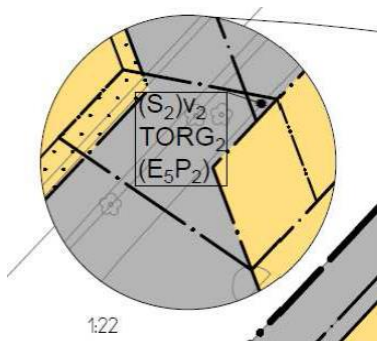
15. Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

16. Lantmäterimyndigheten

Plankarta

Då det inte tydligt framgår var avgränsning går mellan allmän plats och kvartersmark i den horisontella gränsen kan en förrättning försvåras om inte parterna kommer överens om gränsdragningen.



Prickmarken står för att man inte får bygga ovan mark så om förbindelsebro ska byggas bör det specificeras i texten. Exempelvis "marken får inte förses med byggnad eller parkering ovan mark. Dock får gångbro uppföras med en lägsta höjd av xx meter ovan mark, eller mellan våning x&y"

Det framgår inte hur allmänhetens tillträde till park på tak ska lösas. Har man tänkt sig ett servitut bör detta lösas med x inom kvartersmark eller att man reglerar att torg/gata får bebyggas med trappa/ hiss beroende på var/hur tillträdet ska lösas.

Om Karlatornet ska ha utskjutande delar över allmän plats bör det redovisas i plankartan med en bestämmelse som möjliggör 3D-fastighetsbildning.

Planbeskrivning

Det framgår inte vilka fastigheter som är tänkta att ingå i blivande gemensamhetsanläggning för kvartersgator, lekplatser, dagvattenanläggningar, parkering etc.

Sid 71 Ledningsrätt, "Ex" teknisk anläggning- det kan förtydligas vilket indexsiffra som avses.

Ansökan om lantmäteriförrättning, det är tvetydigt vem som ska bekosta erforderlig omprövning av befintliga gemensamhetsanläggningar och ledningsrätter då det i första stycket står att fastighetskontoret ska göra detta inom allmän plats och i andra stycket att ledningsägande bolag ansöker om och bekostar eventuell ledningsförrättning inom planområdet och tredje stycket att t.ex. samfällighetsförening ansöker om och bekostar erforderligt inrättande, upphävande och omprövning av gemensamhetsanläggning inom planområdet.

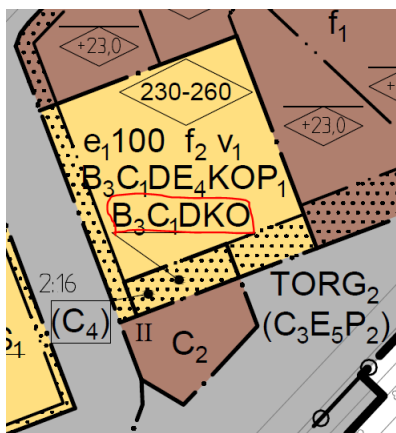
Lindholmen ga:8 ligger i dag på mark som enligt den nya detaljplanen är planlagd för PARK (allmän plats). Är det då avsikten att samfällighetsföreningen eller kommunen ska bekosta denna omprövning?

Sid 91 "Park- och Naturnämnden bedöms inte få några inkomster eller utgifter till följd av genomförandet av detaljplanen". Ett genomförande av planen innebär ett iordningställande av PARK vilket torde föranleda en kostnad.

Sid 92 Ekonomiska konsekvenser för samfällighetsföreningar.

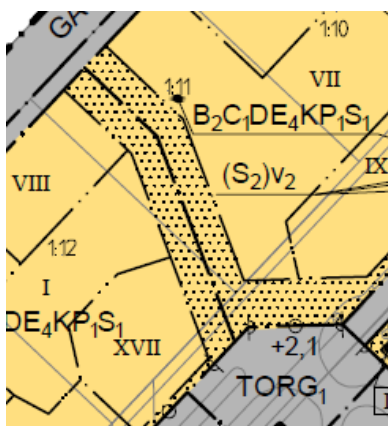
Ersättning för inlösen av allmän plats går till markägaren och inte ev. rättighetshavare. Kommer Lindholmens IT-samfällighetsförening och Lindholmens Sopsugssamfällighetsförening få inkomster på annat sätt?

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inga synpunkter på förslaget.

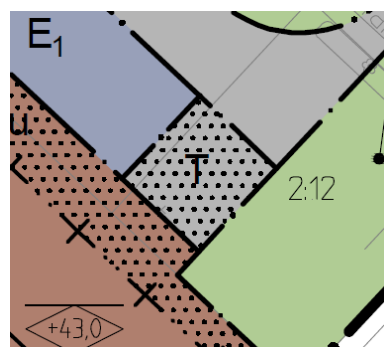


Prickmark får ej bebyggas ovan mark, ändå finns bestämmelse om bostäder ovan mark, centrumverksamhet i bottenvåning mm.

Enligt illustrationen ska det aktuella området utgöra torg och inte kvartersmark. Det är tvedigt vad marken avses användas för.



Allmänhetens tillträde för passage mellan kvarteren säkras inte genom prickmark. Området bör säkras genom x-område eller allmän plats



Vad är syftet med att T inte får bebyggas ovan mark? Ska det underbyggas med garage (P1)? T medger i sig själv ingen tillåtning för bebyggelse så därför behövs inte prickmark.

Om syftet är att busstransporter ska kunna ske på prickat u- område bör det i detaljplanen regleras med allmän plats eller T

Kommentar: Kontoret har stämt av handlingarna med Lantmäteriet och gjort mindre revideringar där det behövs.

17. LFV Luftfartsverket

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad.

Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

Kommentar:-

18. Länsstyrelsen (Hela remissvaret bifogas, bil 2)

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.

Planeringsförutsättningarna för planen behöver förtydligas för att planen ska kunna accepteras.

En beskrivning av trafikpåverkan och trafiksäkerhet på Lundbyleden saknas och behöver tas fram av Göteborgs Stad. De åtgärder som kan komma att krävas för att klara trafiksäkerheten måste identifieras.

Den genomförbarhetsstudie som pågår när det gäller uppförande av buller- och risk-skydd måste slutföras och visa att nödvändiga åtgärder går att genomföra.

Planens lämplighet ska vara säkerställd vid dess antagande. Länsstyrelsen anser att alla skydd, både inom och utanför plan, behöver vara säkerställda (både genomförbarhetsmässigt och avtalsmässigt) innan antagande.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar att:

- Riksintresse kan komma att skadas påtagligt
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Riksintresse för kommunikation

E6.21 Lundbyleden

Trafikalstring till följd av planen

Trafikverket har i sitt yttrande över planen beskrivit förutsättningarna för trafiken på Lundbyleden, och den risk för påtaglig skada på riksintresset för kommunikation som genomförandet av planen kan innebära. Länsstyrelsen anser att trafikalstring och trafik-säkerhetsfrågor måste klargöras för att en bedömning av planens lämplighet ska kunna göras.

Länsstyrelsen bedömer att en sådan köbildning skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer E6.21 Lundbyleden.

Ett klargörande av beskrivningen av godstågstrafikens omfattning behöver göras i enlighet med Trafikverkets synpunkt.

Skyddsåtgärder vid/på Lundbyleden och längs Hamnbanan

Göteborgs Stad måste slutföra genomförbarhetsstudierna av skydden både längs Hamnbanan och Lundbyleden samt visa att de skydd som krävs går att uppföra och att man är överens via undertecknade avtal med Trafikverket om detta innan planen antas. De skydd Göteborgs Stad haft som utgångspunkt för buller- och riskberäkningar behöver alltså säkerställas. Om genomförandestudien visar att det inte är möjligt kan utredningar om buller och risker behöva uppdateras med det nya skyddets förutsättningar och ev. konsekvenser av detta få genomslag i planutformningen.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att det är viktigt att bevara förutsättningarna för dubbelspår på den aktuella delen av Hamnbanan. Detta måste beaktas i det fortsatta arbetet med genomförandestudien

Hälsa och säkerhet

Det finns en rad frågor som behöver utredas ytterligare och säkerställas i planen innan den antas, för att den ska vara lämplig med avseende på människors hälsa och säkerhet.

Geoteknik

SGI saknar fortfarande en komplettering av geotekniskt underlag som klargör förhållandena för planerad bullervall (inom planområdet) och som visar att vallen uppfyller en fullgod stabilitet. Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning och anser att Göteborgs Stad behöver klargöra frågeställningen som SGI lyft i både samrådsyttrandet (dat 2016-02-24) och nu granskningsyttrandet (dat 2017-03-14). Båda yttranden bifogas.

Förorenad mark

Länsstyrelsen kan inte se att källan till föroreningen av klorerade lösningsmedel som påträffats har utretts. En bedömning behöver göras av hur omfattande föroreningen av klorerade lösningsmedel är i grundvattnet och vilka risker som föreligger. Eventuellt behöver ytterligare undersökningar utföras för att identifiera källan och avgränsa föroreningen.

Risk

Skyddsåtgärder

Riskskydden mot Hamnbanan måste säkerställas i enlighet med vad som angivits ovan för att planen ska vara lämplig för det föreslagna ändamålet.

I bedömningen att vallen bedöms uppfylla ställda funktionskrav finns inte riskreduktionen på 50 % kopplat till explosion med. Uppnås den effekt som antagits i riskbedömningen vad gäller vallens funktionskrav kopplat till explosion? Vilken effekt på funktionskraven har ett lägre plank? Det måste redovisas.

I riskanalysen understryks det att friskluftsintag ska placeras så högt som möjligt och bortvänt från riskkällan, i detta fall Hamnbanan. På plankartan står det i tillägg ”inte lägre än 7 meter”. Finns det en spridningsberäkning som visar att 7 meter är en tillräcklig höjd?

Grönområdet/Parken

Till granskningen har kommunen tydligare lyft fram det kvarvarande området som en rekreationsyta/kommunal lektyta för de förskolor som planeras i området. Det är olyckligt och går i strid med den uppmaning som görs i riskanalysen att inte uppmuntra till stadigvarande vistelse i detta område. Skyddsåtgärden som anges i riskanalysen att utforma grönområdet utan större lekplatser, idrottsplatser eller liknande verksamheter,

som kan uppmuntra till stadigvarande vistelse, visar på vikten av att minimera risken för att mycket människor vistas i detta område.

Länsstyrelsen anser därför att kommunen ska införa en planbestämmelse som reglerar att lekplatser, idrottsplatser eller liknande inte får uppföras i området för att säkerställa att det inte tillkommer någon sådan verksamhet framöver.

Buller

Även ur bullerhänseende är planens lämplighet som tidigare nämnts avhängig att skydden längs med Hamnbanan och Lundbyleden säkerställs.

Trafikbuller

Ljudnivåer har redovisats för tre förkolegårdar. Av plankartan framgår att skola/förskola tillåts även i övriga kvarter, exklusive Karlatornskvarteret. Länsstyrelsen gör därför bedömningen att skola/förskola inte ska tillåtas i övriga kvarter. Om det ska tillåtas ska det i detaljplanen redogöras för hur skolgårdar ska lösas och hur dessa förhåller sig till högst 50 dBA ekvivalentnivå dagsvärde för de delar av skol- och förskolegårdar som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet, i enlighet med rekommendationerna i Boverkets rapport 2015:8.

Synpunkter på granskningshandlingen

Kulturmiljö

Länsstyrelsens synpunkter vad gäller påverkan på kulturmiljön ovan mark kvarstår sedan samrådsyttrandet. Karlavagnstornet innebär ingen fysisk påverkan på kulturmiljön men dess höjd och placering medför en stor visuell negativ påverkan på upplevelsen av kulturmiljöerna för riksintressena Lindholmen och Göteborgs innerstad (O 2:1-5). Länsstyrelsen bedömer dock att det inte innebär påtaglig skada på riskintresseområde för kulturmiljövård.

I MKB hänvisas till en kulturhistorisk förstudie: ”Karlavagnsplatsen - kulturhistorisk stadsbildsanalys” (Melica, 2015). Denna finns dock inte bilagd MKB:n.

Översvämning

Risken för översvämningen för skyfall är hanterad enligt Länsstyrelsens samrådsyttrande

Riskvärdering

Länsstyrelsen framförde i samrådet att det bör framgå i planhandlingarna att samhällsrisken för området överstiger kommunens antagna acceptanskriterier och att man i denna plan väljer att förhålla sig till DNV:s (Den Norske Veritas) kriterier. Ett tydligt ställningstagande och motivering till avsteget saknas fortfarande i planbeskrivningen.

Miljökonsekvensbeskrivning

Enligt Miljökonsekvensbeskrivningen (dat 2016-01-28) från samrådet, stycke 4.10.2, står det att andra konsekvenser än masshantering under byggtiden bör beaktas i det kommande planeringsarbetet. I den uppdaterade miljökonsekvensbeskrivningen (dat 2017-02-02) saknas fortfarande beskrivning av övriga konsekvenser.

Kommentar: Kontoret har haft ett avstämningsmöte med Länsstyrelsen som samtycker till kontorets hantering av yttrandet och de mindre ändringarna i förslaget.

E6.21 Lundbyleden

Trafikkontoret har i dialog med Trafikverket utrett hur Lundbyleden påverkas av den trafikökning som ett genomförande av planen innebär. Med föreslagen utbyggnad beräknas trafiken på Lundbyleden öka med cirka 4 200 bilar vardagsmedeldygn.

Baserat på en analys av dagsläget bedöms tillskottet av trafik från Karlavagnsplatsens planområde inte påverka kapaciteten i Eriksbergsmotet i någon större utsträckning då det finns kapacitet över i angränsande kommunala vägnät. Beräkning av berörda korsningar visar att korsningarna i nuläget med goda marginaler uppfyller Trafikverkets riktklinjer och även klarar tillskottet av trafik från planområdet. Fältstudierna visar att det i maxtimmen uppstår längre köbildning i Eriksbergsmotets avfart mot Kolhammsgatan vid ett fåtal tillfällen. Dessa svarar mot 5-minuters toppen på morgonen (8.05-8.10) men avvecklas snabbt och blir inte bestående.

Utöver dialogen som sker inom ramen för detta planarbete så har även en process inletts mellan staden och trafikverket kring hur Lundbyleden ska hanteras på medellång och lång sikt i förhållande till den pågående och framtida stadsutvecklingen i området. Syftet är att uppnå samsyn kring hur stadens utbyggnad kan ske utan att riskera Lundbyledens funktion som viktig transportsled till Göteborgs hamn.

Genomförbarhetsstudien

Genomförbarhetsstudien angående risk- och bullerreducerande åtgärder utefter Hamnbanan och Lundbyleden är klar och överlämnad till Trafikverket. I denna rapport finns beskrivet hur de geotekniska förhållandena hanteras, hur själva skydden placeras och grundläggs samt hur framtida skötsel och underhåll ska regleras. Fastighetskontoret håller på att skriva ett medfinansieringsavtal med Trafikverket.

Förorenad mark

Tre markmiljöutredningar är utförda – två på de ytor som ska bebyggas och en för grönområdet. Klorerade lösningsmedel har endast konstaterats i marken som ska bebyggas. I dessa markområden kommer marken att schaktas ut till ca 8m djup. Därefter kommer en tät betongkonstruktion innehållande garage/förråd byggas över hela området. Detta innebär att alla förorenade massor kommer att fraktas bort och omhändertas på olika sätt beroende på föroreningsgrad.

MKB har kompletterats med text hur man ska hantera de förorenade massorna under byggtiden och exploitören har diskussioner med miljöförvaltningen hur markföroreningarna ska hanteras och vilka kontroller som ska utföras.

Kompletterande text i MKB:

"4.10.2 Yt- och grundvatten

Förutsättningar

Under byggtiden kommer sannolikt länsvatten uppstå i schakter. Därmed kan länsvatten i schakter komma att vara aktuellt för att möjliggöra markarbeten. Mängd av förekommande länsvatten påverkas av ett antal faktorer så som schaktdjup, grundvattendjup, genomsläpplighet i befintliga jordlager, nederbörd m.m. Flera av dessa faktorer (nederbörd, grundvattendjup) kan variera över byggtiden. Den kända föroreningssituationen i området medför att länsvatten kan antas vara förorenat av ett antal olika föroreningar så som tungmetaller, oljekolväten, PAH och klorerade lösningsmedel. Det finns också risk för att grumlat vatten med suspenderat material uppkommer.

Konsekvenser

Miljökonsekvens bedöms i huvudsak vara transporter och omhändertagande av förorenade filtermas-sor samt avskilt slam och partiklar. Åtgärden kommer troligen medföra att föroreningsbelastningen i området reduceras då föroreningar i grundvatten avskiljs och omhändertas.

Åtgärder

För att säkerställa att inget länsvatten med oskälig föroreningsnivå släpps på recipient eller dagvattennät föreslås att ett kontrollprogram upprättas för vattenprovtagning i schakter. Då det i tidigare undersökningar på aktuell plats påvisats förorening i grundvatten bör en reningsanläggning upprättas på platsen för att löpande kunna behandla länsvatten som uppkommer. Re-

ningsanläggningen bör innehålla delsteg med partikelavskiljning, oljeavskiljare samt kolfilter för att säkert kunna omhänderta aktuella typer av förorening. I kontrollprogram för länsvatten ska provtagning och utvärdering ingå både på obehandlat vatten samt på vatten efter behandling i reningsanläggning. Detta för att avgöra om behandling i reningsanläggning är motiverat alternativt för att verifiera att tillräcklig effekt av reningen uppnås.”

Risk

Planbeskrivningen har kompletterats med text angående hur riskbedömningen är gjord och hur de olika de olika sätten att resonera kring risker och riskbedömningar förhåller sig till varandra. Text är också införd som visar att trots riskreducerande åtgärder kommer samhällsriskerna överstiga riskkriterierna i FÖP:en angående Transporter av farligt gods.

”Sammantaget kan sägas att riskkriterierna i Fördjupad översiktsplan för transporter av farligt gods, Göteborg 1999 överskrids även efter vidtagna åtgärder, men att risknivån kan betraktas som tolerabel efter vidtagna åtgärder, i förhållande till DNV:s kriterier och definition för ALARP-området. Med anledning av att nyttan med exploateringen bedöms vara stor anser Göteborgs stad att DNV:s kriterier för riskvärdering i aktuellt fall bör tillämpas.”

Riskutredningen har justerats och kompletterats så att den stämmer överens med övriga planhandlingar.

Planbestämmelsen angående ventilationsintag har kompletterats enligt följande:

”Friskluftsintag ska placeras så högt som möjligt och med intagen vända bort från Hamnbanan. För byggnader <20m placeras friskluftsintag på tak och för byggnader >20 m placeras intagen lägst 20m ovan mark. Friskluftsintag placerade högre än 50m kan riktas åt alla håll. Ventilationsystemen ska förses med nödavstängningsmöjlighet.”

Alla justeringar och kompletteringar har stämts av med Räddningstjänsten och Länsstyrelsens riskexpert och det råder nu samstämmighet angående hanteringen av planens risksituation.

Park- och grönområdet

Planbestämmelsen, ”Så länge Hamnbanan ligger kvar i sitt nuvarande läge och är en transportled för farligt gods får parkområdet utefter Hamnbanan inte förses med anläggningar för lek och idrott som uppmuntrar till stadigvarande vistelse för större folksamlingar.” har införts på plankartan.

Trafikbuller - förskolegårdar

Kompletterande bullerberäkningar är utförda på resterande större takterrasser. Dessa beräkningar visar på att bullersituationen är sådan att dessa ytor fungerar som utemiljöer för förskoleverksamhet även utan direkta bullerdämpande åtgärder på respektive terrass.

Takterrasserna tillsammans med de allmänna park- och torgytorna kommer att ge goda och varierade utemiljöer för förskoleverksamheten. Nya bullerkartor och förtydligande text har införts i planbeskrivning. En planbestämmelse, ”Skola – ej förskola och skola årskurs F-6”, som reglerar att förskoleverksamhet och skola årskurs F-6 inte får förekomma i kvarter som saknar möjlighet till utemiljö, har införts på plankartan.

En ny planbestämmelse har tillförts planen ”Så länge hamnbanan ligger kvar i sitt nuvarande läge och är en transportled för farligt gods får parkområdet utefter Hamnbanan inte förses med anläggningar för lek och idrott som uppmuntrar till stadigvarande vistelse för större folksamlingar.”

Industribuller

Avtal mellan exploatören och fastighetsägaren för Lindholmen 1:22 angående den befintliga utanpåliggande ventilationsanläggningen har tecknats. I detta avtal regleras att exploatören får tillträde till fastigheten för att byta befintlig ventilationsanläggning till

en ny anläggning som uppfyller ställda gränsvärden för industribuller. Den nya sop-sugsanläggningen som är belägen i anslutning till ”nya Polstjärnegatan” kommer överbyggas med en parkanläggning och kommer inte medföra några bullerproblem.

Översvämning

Båda garagenedfarterna kommer att förses med skyfallsskydd som kommer att förhindra att ”skyfallsvattnet” rinner ned i garaget. Föreslaget system består av stålpollare och prefabricerade moduler som sätts på plats mellan pollarna, tätas och på så sätt skapar en barriär. I bottenplattan i garageöppningen och på sidorna finns det ursparingar dels för pollare, dels för modulerna. Pollare och moduler lagras i ett låst utrymme tillägnat detta, i svängen ned i rampen. Om det varslas om högt vatten, sätts barriären snabbt på plats.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med text angående masshantering under byggtiden samt konsekvenser och förslag till åtgärder angående buller och vibrationer under byggtiden.

19. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har fortsatt inget att erinra kring förslagen detaljplan då denna inte anses påverka några sjöfartsintressen.

Kommentar:-

20. Swedavia AB, Göteborg Landvetter Airport,

Swedavia har tidigare, 2016-03-11, lämnat yttrande i ärendet. Efter genomgång av förslaget till detaljplan har Göteborg Landvetter Airport inget att invända under förutsättning att höjder för tornet är i överensstämmelse med den hinderanalys som tidigare genomförts av LFV.

Kommentar:-

21 Statens geotekniska institut

Enligt samrådsredogörelsen har bullerskyddets utformning säkerställt på plankartan. Egenskapsbestämmelsen visar att Risk/bullervallen ska uppföras som bakfylld mur m höjden 3 meter och ett 2 meter högt flamsäkert plank ovanpå. SGI saknar dock en komplettering av geotekniskt underlag som klargör förhållandena för planerad bullervall och som visar att vallen uppfyller en fullgod stabilitet. Vår tidigare synpunkt beträffande skyddsvallen geotekniska förhållanden kvarstår därför.

Sammanfattningsvis ser vi utifrån de geotekniska säkerhetsfrågorna - ras, skred (totalstabilitet) och erosion - att förhållandena är sådana att planläggning utifrån dessa frågeställningar är möjlig. Vi förutsätter att tidigare synpunkter beträffande bullervallen beaktas idet fortsatta planarbetet.

Kommentar: Vid genomförandet måste bygglovhandlingarna visa att de geotekniska förhållandena ger fullgod stabilitet åt vallen.

22. Trafikverket

Trafikverket anser att flera synpunkter som togs upp i samrådsskedet inte har blivit helt tillgodosedda.

Trafikalstring

Det beskrivs kort i planhandlingarna att Staden har kommit fram till att planförslaget genererar cirka 4 200 fordon/dygn på Lundbyleden och att leden kan hantera dessa mängder. Staden behöver beskriva hur man har kommit fram till den slutsatsen för att Trafikverket ska kunna ta ställning till trafikpåverkan på Lundbyleden.

Redan idag har vi problem med köer på Lundbyleden, i Lindholmsmotet och i Eriksbergsmotet framförallt under högtrafiktimmarna på morgonen och eftermiddagen. Köer på avfarten i Eriksbergsmotet kan medföra köer i Lundbytunneln, vilket Trafikverket inte kan acceptera med avseende på tunnelsäkerheten.

Vid köbildning i Lundbytunneln kan Trafikverket tvingas stänga på- eller avfarter till Lundbyleden för att bibehålla trafiksäkerheten och säkerheten i tunneln.

Trafikverket anser att det behövs fördjupade samråd mellan Staden och Trafikverket gällande trafikpåverkan och trafiksäkerheten på Lundbyleden, i Lundbytunneln samt vid Eriksbergsmotet innan planen förs till antagande. Förhoppningsvis leder de fördjupade samråden fram till en överenskommelse mellan Staden och Trafikverket hur trafikfrågorna ska hanteras.

Risker med farligt gods

Trafikverket anser att det är mycket viktigt att föreslagna åtgärder enligt den bifogade riskutredningen genomförs. Det är ännu inte säkerställt att samtliga åtgärder kan genomföras vilket behöver visas innan planen förs till antagande. Se mer under rubrik *Skyddsåtgärder*.

Troligen menar Staden 87 godståg per *årsmedeldygn*. För att undvika missförstånd önskar Trafikverket ett klarläggande från Staden i denna del.

Dagvatten

Det bör klargöras hur avvattnings längs Hamnbanan påverkas av skyddsvallen som Staden ämnar att anlägga längs järnvägen. Hamnbanans avvattnings måste fungera tillfredsställande. Detta ska framkomma i genomförbarhetsstudien för skyddsåtgärderna.

Buller

Trafikverket ser att bullerfrågan har beaktats och anser att det är viktigt att de föreslagna skyddsåtgärderna genomförs. Det är ännu inte säkerställt att samtliga åtgärder kan genomföras vilket behöver visas innan planen förs till antagande.

Skyddsåtgärder

Trafikverket anser att det är viktigt att skyddsåtgärder vidtas för att hantera buller samt risker med farligt gods.

Staden har påbörjat en genomförbarhetsstudie för att undersöka var riskskydden kan uppföras och hur riskskydden ska uppföras. Trafikverket deltar i genomförbarhetsstudien med en bevakande projektledare. Genomförbarhetsstudien måste vara avslutad och visa att skyddsåtgärderna är genomförbara samt att överenskommelse mellan Staden och Trafikverket ska vara tecknad innan planen förs till antagande.

Bullerskyddsplank och mur längs Hamnbanan

Det är viktigt att riskskyddet placeras på ett avstånd från Hamnbanan så att elsäkerhetsföreskrifterna klaras. Trafikverket kan inte acceptera en planering som leder till att trafiken på Hamnbanan behöver stoppas för byggnation och underhåll av bullerskyddsplank och mur. Järnvägsanläggningens strömförande delar behöver vara i drift på det sätt som järnvägsverksamheten kräver.

Även de geotekniska förutsättningarna för bullerskyddsskärmen och muren behöver säkerställas liksom avvattningsfrågorna så att inte sättningsskador på Hamnbanan uppkommer. Vidare behöver placeringen av bullerskyddsskärmen och muren ta hänsyn till Hamnbanans verksamhetsområde. Detta för att säkerställa Hamnbanans drift, underhåll och framtida utveckling inom befintligt verksamhetsområde. Trafikverket vill inte utesluta möjligheten att utveckla järnvägsverksamheten i befintlig sträckning inom befintligt verksamhetsområde.

Trafikverket anser att det är viktigt att genomförbarhetsstudien visar hur skyddsåtgärderna ska genomföras. Denna studie ska vara klar och presenterad för Trafikverket innan antagande. I den ska det lösas praktiska frågor såsom geoteknik, underhållsfrågor, avvattning med mera. Trafikverket vill inte föregå genomförbarhetsstudien och går därför inte in i detalj på vad som bör lösas i den.

Bullerskydd längs Lundbyleden och i mittremsan på Lundbyleden

Enligt bullerutredningen behövs det bullerskydd längs med Lundbyleden och i mittremsan på Lundbyleden. I genomförbarhetsstudien arbetar man även med dessa bullerskydd.

Vidare behöver de geotekniska förutsättningarna samt avvattningsfrågorna säkerställas för att undvika sättningsproblem på Lundbyleden.

Ytterligare betalsnitt för trängselskatt

Planbeskrivningen tar upp att det behöver tecknas avtal för ett nytt betalsnitt för trängselskatt, vilket även Trafikverket anser. I detta avtal ska det regleras vem som anlägger vad samt kostnadsfördelning.

Avtal

Innan planen förs till antagande behöver Staden och Trafikverket träffa en överenskommelse om hur frågorna gällande trafikpåverkan och trafiksäkerhet på Lundbyleden, i Lundbytunneln, vid Eriksbergsmotet samt vid Lindholmshotet ska hanteras. Om vidare utredning kring trafikåtgärder och trafiksäkerhet visar på att åtgärder måste vidtas för att säkra trafiksäkerheten, ska avtal som säkerställer åtgärder som löser identifierade problem slutas innan planen kan antas.

Gällande skyddsåtgärder längs Hamnbanan och längs Lundbyleden samt i Lundbyledens mittremsa måste genomförbarhetsstudien slutföras *samt* visa att nödvändiga skyddsåtgärder är genomförbara. Därefter måste överenskommelse om åtgärderna träffas mellan Staden och Trafikverket innan planen förs till antagande.

I kommande avtal om skyddsåtgärder ska projektering, produktion samt finansiering regleras.

Gällande nytt betalsnitt för trängselskatt ska även detta regleras i avtal innan planen går till antagande.

I kommande avtal om skyddsåtgärder längs Hamnbanan ska projektering, produktion samt finansiering regleras. Trafikverket kan behöva ett avtal om bevakandeprojektledare även om skyddsåtgärderna placeras utanför Hamnbanans verksamhetsområde för att säkerställa att Hamnbanan inte påverkas negativt.

Kommentar: Från det att granskningshandlingarna publicerades har trafikanalyserna fördjupats genom

- Fältstudier på plats med manuella trafikräkningar under högtrafiktimme vid två tillfällen
- Granskning och känslighetsanalys av den trafikåtgärden som sker från planområdet
- Capcalberäkning av de två korsningarna som ligger närmast Eriksbergsmotets ramp.

Det fördjupade analysarbete som skett lokalt inom detaljplanen för Karlavagnsplatsen kan användas som indata i det större arbetet och exempel på analys i lokala området som kan läggas samman med andra aktuella planers påverkan. För att kunna studera kapaciteten vid Lindholmsmotet och Eriksbergsmotet till exempel genom mikrosimuleringar av moten behöver analyserna ske med betydligt fler parametrar på ett större område vilket är en gemensam angelägenhet men innebär också en betydande arbetsinsats som inte ryms inom tidplanen för aktuell detaljplan utan får studeras vidare i det övergripande arbetet.

Trafikkontoret har i dialog med Trafikverket utrett hur Lundbyleden påverkas av den trafikökning som ett genomförande av planen innebär. Med föreslagen utbyggnad beräknas trafiken på Lundbyleden öka med cirka 4 200 bilar vardagsmedeldygn.

Baserat på en analys av dagsläget bedöms tillskottet av trafik från Karlavagnsplatsens planområde inte påverka kapaciteten i Eriksbergsmotet i någon större utsträckning då det finns kapacitet över i angränsande kommunala vägnät. Beräkning av berörda korsningar visar att korsningarna i nuläget med goda marginaler uppfyller Trafikverkets riktlinjer och även klarar tillskottet av trafik från planområdet. Fältstudierna visar att det i maxtimmen uppstår längre köbildning i Eriksbergsmotets avfart mot Kolhamngatan vid ett fåtal tillfällen. Dessa svarar mot 5-minuters toppen på morgonen (8.05-8.10) men avvecklas snabbt och blir inte bestående.

Utöver dialogen som sker inom ramen för detta planarbete så har även en process inletts mellan staden och trafikverket kring hur Lundbyleden ska hanteras på medellång och lång sikt i förhållande till den pågående och framtida stadsutvecklingen i området. Syftet är att uppnå samsyn kring hur stadens utbyggnad kan ske utan att riskera Lundbyledens funktion som viktig transportsled till Göteborgs hamn.

Genomförbarhetsstudien

Genomförbarhetsstudien angående risk- och bullerreducerande åtgärder utefter Hamnbanan och Lundbyleden är klar och överlämnad till Trafikverket. I denna rapport finns beskrivet hur de geotekniska förhållandena hanteras, hur själva skydden placeras och grundläggs samt hur framtida skötsel och underhåll ska regleras. Fastighetskontoret håller på att skriva ett medfinansieringsavtal med Trafikverket.

23. Västtrafik

har inte svarat

Sakägare

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

24. Industrihuset Polstjärnan Lindholmen 1:22

Som fastighetsägare till Lindholmen 1:22 har vi tagit del av granskningshandlingar daterade 2017-02-22 och vill framföra följande synpunkter.

Vi yrkar att nedanstående negativa konsekvenser av planförslaget hanteras inom ramen för det pågående planarbetet. Den föredragna planen strider direkt mot PBL 2 kap 9§, då den medför betydande olägenheter för Lindholmen 1:22.

Pågående verksamheter inom vår fastighet och möjligheterna till framtida utveckling av vår fastighet och området som helhet får inte begränsas så allvarligt, som blir innebörden av presenterad plan för granskning.

Det står att läsa i planbeskrivningen att "*I kvarteret mellan Karlavagnsgatan och Polstjärnegatan finns ett flertal verksamheter och lokaler, t.ex. Posten Företagscenter, akutboendeför personer med missbruk, lunchrestaurang, mekanisk och grafisk verkstad, lagerlokaler, trafikskola mm. Bebyggelsen är i två till fyra våningar med fasader av puts eller plåt. Samtliga befintliga byggnader planeras att rivas vid ett genomförande av planen*" (sid 19, Planbeskrivningen) - Vår fastighet, Lindholmen 1:22, ligger utanför planen och vi förutsätter att det som berör vår fastighet är en fatal felskrivning! Vi kan aldrig acceptera en rivning av byggnaderna på vår fastighet, där Postens Företagscenter i dag huserar, med anledning av den planerade Karlavagnsstadens genomförande.

Eftersom planläggarna tydligen haft helt felaktiga grundförutsättningar (att byggnader på vår fastighet skall rivas) vid utarbetandet av planen är det viktigt att nu noggrant ta del av och beakta våra nedan angivna synpunkter.

PÅVERKAN PÅ NUVARANDE VERKSAMHET/FASTIGHET

På Lindholmen 1:22 finns idag en byggnad innehållande bl. a utbildnings-, kontors-, verkstads-, lager- och postverksamhet. Dessa verksamheters möjligheter att fortgå kommer i hög grad påverkas av aktuell detaljplan.

Utrymningen

Säker utrymning från fastigheten är begränsad p.g.a. en smal trottoar på norra sidan av GATA mellan den planerade Karlavagnsstaden och vår fastighet. I planarbetets riskanalys/riskutredning anges att all utrymning måste kunna ske mot söder. Med en smal gata och med en minimal trottoar blir det svårt att härbärgera eventuell utrymning söderut på ett säkert sätt.

Tillgänglighet/fastighetstransporter

Tillgänglighet och angöring för de hyresgäster och de transporter till Lindholmen 1:22, som idag angör fastigheten från sydöst kommer att begränsas av de i planen föreslagna gatornas utformning och mått, vilket reducerar fastighetens funktion. Möjligheterna till ett flexibelt nyttjande av fastigheten för verksamheter begränsas nu och i framtiden. En redovisning av ett helhetsgrepp kring trafikföringen (även tung trafik) inom hela området (även för de delar av området som inte ingår i planen som är ute på granskning) behöver presenteras. I planen som är på granskning omöjliggörs in-/utfart med långtrådare till vår industrifastighet.

I planbeskrivningen anges att vår fastighets kontorshuvudentré på gavel är borttagen och potentiellt tung trafik/trädplantering etc. planeras precis invid vår fastighets huvudentré. Vi ser ej nyttan av detta och måste bibehålla huvudentrén.

Dagsljussituationen

De planerade byggnaderna i granskningsförslaget i direkt anslutning till det gemensamma gaturummet (Polstjärnegatans förlängning) har en byggnadshöjd på 7-36 (!) våningar, med tyngdpunkt på 10 våningar eller mer. Kvarteretsstrukturen anger långa sammanhängande fasader utan avbrott och gatt. De mycket höga och utbredda volymerna kommer permanent försämra ljusförhållandena för både gaturummet och tomtmarken inom Lindholmen 1:22. Byggnadernas fasadliv är placerat ca 13,5 meter från befintligt fasadliv på fastigheten 1:22, vilket gör det gemensamma gaturummet till ett djupt, smalt och mörkt schakt. Vår fastighet påverkas av skuggningseffekter och solreflexer från de höga omkringliggande fastigheterna. Vi måste försäkra oss om att hänsyn tas till framtida omkringliggande bebyggelse och att denna möjliggörs med avseende på ljusförhållanden/solskuggning. Vi kan inte acceptera att det resterande kvarteret, där vår fastighet ingår, vid en framtida utvecklingsmöjlighet inte kommer att ges likvärdiga förutsättningar att få bebyggas i linje med den planerade Karlavagnsstaden.

Då Karlavagnstornet och övriga planerade höga byggnader kommer avge solreflexer vill vi veta om det gjorts någon solreflexsimulering eller likvärdig 3D-analys av Karlavagnstornet och övriga byggnader inom planområdet.

Bullerstörningar/ljudmiljön

Bullerstörningar från byggtrafiken under byggtiden kommer försämra ljudmiljön inomhus under stor del av dygnet och därmed reducera användbarheten av lokalerna som undervisnings- och arbetslokaler. Mycket tung trafik kommer angöra hela planområdet.

Ljudmiljön inom Lindholmen 1:22 kommer att påverkas permanent, då området kommer generera mycket trafik genom sin höga exploatering. Infart till området och det underjordiska garaget sker via Polstjärnegatan och dess förlängning, där en av fasaderna utgörs av 1:22.

Bullerskyddande åtgärder kommer att erfordras för 1:22 för att uppnå en ur bullersynpunkt hälsosam och god livsmiljö.

Dagvatten/översvämningsrisk

Inom området kan stora översvämnningar förekomma med nuvarande marknivåer. Omhändertagande av skyfall från den planerade Karlavagnsstaden, som kommer ha utlopp till vår fastighet måste tas i beaktande och säkras, nu och i framtiden. Detta är inte acceptabelt !

PÅVERKAN PÅ FRAMTIDA UTVECKLINGSMÖJLIGHETER

Ljud- och ljusförhållanden liksom en fullgod tillgänglighet och säkerhet är grundläggande för en god livsmiljö enligt Plan- och bygglagen kap 2 Allmänna och enskilda intressen.

Idag har Lindholmen 1:22 dessa förutsättningar. Vi kräver att dessa värnas för fastighetens framtida utveckling.

Vi anser att förutsättningarna för grundläggande kvaliteter i framtida ny byggnation inom och i anslutning till fastigheten Lindholmen 1:22 begränsas genom intentionerna i aktuellt planförslag. I färdig plan behöver dessa begränsningar ha arbetats bort.

Enligt den framlagda planen som är ute på granskning anges att våra ventilationsaggregat på fastighetens tak ska försvinna genom att Postens verksamhet upphör. Vad har

man fått detta ifrån? Ventilationsaggregaten skall definitivt inte tas bort. Dessa är nödvändiga för den nuvarande och fortsatta verksamheten i fastigheten.

ÖVRIGT

Det är inte tillfredsställande att planläggarna är så hänfödda över det nya projektet att man helt försummar fastighetsägare i det absoluta närområdet. Vår fastighet berörs allvarligt av de kommande byggnationerna enligt planen men det finns möjliga lösningar på problemen. Vi kräver inga stora ändringar i projektet utan enbart detaljjusteringar som i stor grad förbättrar möjligheten att fortsätta bedriva verksamhet på vår fastighet utan försämring för fastigheterna inom detaljplanen.

Vi önskar också att Göteborgs stad tar ett helhetsgrepp kring hela området (DP Karlaplatsen Lindholmen 1:22, Lindholmen 1:21, Lindholmen 1:29 och Lindholmen 5:1) framtida utveckling, då de negativa konsekvenserna för intilliggande fastigheters framtida utvecklingspotential är betydande.

Aspekter kring påverkan på den goda livsmiljön i hela området vad gäller befintliga verksamheter, befintlig och framtida tillgänglighet och säkerhet, ljud- och ljusmiljö, logistik mm, enligt intentionerna i PBL kap 2, behöver säkerställas inom ramen för det pågående samrådet för Detaljplan för Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen inom stadsdelen Lindholmen i Göteborg.

Kommentar: Gällande detaljplan för fastigheten tillåter endast industriändamål. Planförslaget påverkar inte fastigheten negativt.

Planbeskrivningen har justerats.

25. Byggnadsbolaget Curt Lundahl & Co AB

Efter genomgång av den utställda planen finner bolaget ej skäl till annat än att vidhålla sin positiva uppfattning om förslaget till detaljplan.

Om förslaget till detaljplan genomförs i nuvarande utformning så har bolaget inga erinringar mot att förslaget blir detaljplan.

Kommentar:-

26. Castellum

Castellum Väst AB (tidigare Eklandia Fastighets AB) är idag den största privata fastighetsägaren på Lindholmen.

Vi ser positivt på planen att bebygga det aktuella området med bostäder och verksamhetslokaler. Vi tycker att det är positivt för Lindholmen att denna utbyggnad görs och de planerade höga byggnaderna gör det än mer spektakulärt och intressant.

Vi tycker dock att det finns en del frågor, framför allt om trafik, som borde varit besvarade redan när denna plan processas fram. De frågor som vi tycker borde belysas mer och besvaras innan planen antas är följande:

Hamnbanans och Lundbyledens framtida utformning/placering?

Frågorna kvarstår och har ej beslutats politiskt såvitt vi förstår. Det ser vi som en stor brist.

Biltrafik

Det anges i planbeskrivningen att Lundbyleden beräknas klara den trafikökning med ca 4 200 fordon/vardagsdygn som planen innebär. Vår uppfattning är att det redan före

utbyggnad är mycket trafik till och från området under rusningstid på morgonen och eftermiddagen och att det bildas kö på Lundbyleden vid infarterna till området. Vi förstår inte utifrån planbeskrivningen hur den beräknade trafikökningen ska lösa sig själv i de befintliga trafikmoten utan att ge ett stort trafikproblem i rusningstid. Hos oss och våra hyresgäster finns en stor oro för tillgängligheten till Lindholmen. Det blir också en viktig fråga för alla presumtiva nya hyresgäster när de ska välja var de ska etablera sig.

Kollektivtrafik

I granskningshandlingen anges att kollektivtrafiken är god idag men ökar sannolikt ytterligare. Vi håller med om att det är god tillgänglighet med kollektivtrafik idag men vi saknar fortfarande uppgifter om hur man ska öka kapaciteten på kollektivtrafiken för att ta hand om alla ytterligare resenärer. Ska det gå tätare bussturer, får det plats i Lindholmsallen? Ska det dras spårvagn i Lindholmsallen, det saknas fortfarande politiska beslut samt tidplan för detta?

Gång- och cykeltrafik

Det är otydligt hur gång- och cykeltrafiken ska ledas öster om planområdet, på nuvarande Karlavagnsgatan.

Parkering

Parkeringsutredningen som tagits fram visar på ett kommande underskott av bilparkeringsplatser, och en lösning för att hantera det kortsiktiga perspektivet bedöms kunna finnas framme 2017/2018. Vi ser för närvarande en stor efterfrågan från våra hyresgäster i området om fler parkeringsplatser för både deras anställda och besökare. I och med utbyggnaden av Karlavagnsplatsen och Lindholmshamnen så försvinner ett stort antal parkeringsplatser och vi befarar att det kommer bli ett stort problem för området och för oss som fastighetsägare.

Förutom de trafikala frågorna så har vill vi också lämna följande synpunkter:

Sopsugsanläggning

Castellum Väst AB är med i gemensamhetsanläggningen för den befintliga sopsugen i området. Vi förutsätter att ett avtal som reglerar ansvarsfördelning mellan exploitören för denna plan och den befintliga gemensamhetsanläggningen undertecknas före planen antas.

Angöring till Lundbyvassen 3:1

Vår fastighet, Lundbyvassen 3:1 på Lindholmsallen 9, ligger i direkt anslutning till planområdet. Planen innebär förändringar för transporter till denna fastighet och vi har behov av att säkerställa transporter till och från fastigheten även efter planförändringarna. Via Lilla Karlavagnsgatan sker idag transporter med 24-meters lastbilar som hämtar, lämnar och vänder vid Esabs godsmottagning som är belägen där. Detta måste kunna fortsätta även med den nya infartsväg som planeras. Det sker också gas- och varuleveranser samt soptransporter via Karlavagnsgatan, som också de behöver kunna fortsätta även efter att Karlavagnsgatan stängs av som planerat.

Lilla Karlavagnsgatan

Markområdet väster om Lundbyvassen 3:1, Lilla Karlavagnsgatan, är planerat för att bli anlagd park. Castellum skulle vilja att den ytan istället även fortsatt ligger kvar som lokalgata. Det startades en planprocess som avbröts 2010 för att utöka byggrätten på den befintliga parkeringsytan till Lundbyvassen 3:1. Vi vill kunna återuppta en sådan diskussion och då behöver vi kunna lösa angöringen för en eventuell tillbyggnad från lokalgatan.

Kommentar: Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret har gemensamt arbetat fram förslaget till trafiklösningar i området. Alla trafikfrågor som behövs för att genomföra

planen har beaktats. Hur den framtida kollektivtrafiken ska utformas vet vi inte idag. Castellum har i diskussioner med kontoret godkänt nu liggande förslag. Området PARK ska vara kvar.

27. Higab

Higab har som fastighetsägare till Lindholmen 14:1 samt Brämaregården 64:6 inget att erinra mot den föreslagna byggnationen utan ställer sig positiv till ytterligare bostäder och lokaler inom stadsdelen.

Kommentar: -

28. Lindholmens It- och sopsugsamfällighetsförening

Lindholmens IT-samfällighetsförening förvaltar Lindholmen GA:7 Lindholmens sopsug samfällighetsförening, förvaltar Lindholmen GA :8.

Gemensamhetsanläggningarna delägs för närvarande av 15 st fastigheter . Styrelserna består av representanter från Coor AB, Älvstranden Utveckling AB, Castellum Väst AB, SGS Studentbostäder, BRF Navet 2, Balder Fastighets AB och Platzer Fastighets AB.

Styrelserna önskar framföra följande yttrande;

Att befintlig byggrätt för byggnad för sopsugsterminal och IT-anläggning skall finnas kvar i den nya detaljplanen.

Att kostnader vid en eventuell flytt av anläggningarna inte belastar föreningarna.

Kommentar: Befintlig byggrätt försvinner när planen vinner laga kraft. Däremot kan sopsugsterminalen vara kvar till dess planens genomförande sker.

29. Tomträttshavare Lindholmen 7:11

Inför den här omgången kommer jag i stort att upprepa vad jag framfört tidigare. Men i slutet kommer jag med en brasklapp.

Som boende på Lindholmen sedan många år blir jag bestört över att man över huvud taget kan föreslå något sådant här. Framför allt reagerar jag på det extremt höga Karlatornet som kommer att dominera riksintresset Lindholmen var man än befinner sig. Lindholmen är en mycket småskalig stadsdel, och en så hög byggnad, inklusive ett flertal höga kringbyggnader, kommer att kännas som ett stort intrång i vår värld och väldigt tungt.

Över huvud taget tycker jag inte att det är motiverat med så höga hus i Göteborg. Att det platta Malmö kan behöva en skyskrapa kan jag förstå, men i Göteborg – som av naturen försetts med vackra berg som kantar älvmynningen – är det helt fel. Och det här med Nordens högsta hus – det känns närmast pinsamt. Vi har ju ingen brist på mark i den här glest bebyggda staden – den är ju inte Hong Kong precis

Därmed inte sagt att jag är motståndare till höga hus, men de ska vara på rätt ställe. Till exempel har jag i årtal propagerat för ett ”Hisingshattan” i Frihamnen. Där är det klockrent att bygga högt, bl.a. som ett svar till Erskine-skrapan ”Läppstiftet” på a sidan älven. Jag kan även tycka att Gothia Towers höghustrio är mycket vacker. Men en sådan här enstaka extremt hög byggnad som Karlatornet, med tydlig karaktär av fallossymbol och på den platsen är inte okej. Jag vill att man väsentligt minskar storleken på hela

projektet. Inte minst med tanke på den vackra Ramberget som ligger som en fantastisk och majestätisk jätteskulptur mitt på Hisingen. Med Karlatornet intill kommer Ramberget att se ut som vilken liten knalle som helst. Över huvud taget kommer Göteborgs storslagna topografi att förminska. Med ett sådant hus blir proportionerna helt galna; all harmoni försvinner. Jag tycker att de ansvariga borde inse detta.

I ert utskick står det att detaljplaneförslaget medger bl.a. skola, men om jag har förstått rätt kommer man att exploatera området så hårt att det inte finns plats för någon skolgård och därmed faller skolan bort.

Att det här projektet planeras just här beror, tror jag, på att det fortfarande råder lite av en Vilda västern-mentalitet när det gäller Hisingen; här är det inte så noga utan fritt fram att förverkliga de mest vansinniga idéer. (Tänk er det här projektet på Heden!) Vi verkar leva i entreprenörernas tid; det är de som sätter agendan, men de verkar ha tappat allt sinne för proportioner i sin strävan att bygga monument över sig själva. Jag önskar att Göteborgs politiker klarar av att stå emot, och att de tar tillbaka initiativet och säger nej till denna detaljplan. Det är inte fel att bygga där, men godta inte en så extremt hög utnyttjandegrad av marken och säg nej till den höga skrapan.

Sedan tycker jag att det är vanskligt att bygga så nära järnvägen som vi ju vet har transporter av mycket farligt gods. Och hur klarar brandkåren om det börjar brinna i det här huset?

Jag kan förstå att en del göteborgare tycker att det ska bli häftigt att se ett jättehögt hus på håll, långt ute på Hisingen, men för oss som ska leva i närheten med det här höga huset liksom hängande över oss är det inte lika roligt. Jag instämmer till 100 procent i vad Jöran Bellman, Claes Caldenby och Sören Olsson skrev i en debattartikel i GP 2017-03-15. Lyssna till dess kloka män!

Det finns en ytterligare aspekt som jag vill lyfta fram: Alldeles intill det aktuella området ligger Gothenburg Film Studios med många små kreativa filmföretag. Man behöver bara ser på skisserna så förstår man att någon ny byggbjässe (eller kanske Serneke) kommer att vilja glufsa i sig även denna bit. Men om Karlavagnsplatsen förverkligas är det av största vikt att Gothenburg Film Studios och annan kreativ verksamhet finns kvar. Det borde kommunen ta på sitt ansvar. Kulturutbudet på Hisingen är magert och här skulle man kunna ge plats åt restauranger, gallerier, målarskolor, jazzklubbar, kaféer, museer (Stadsmuseet har redan sitt magasin här) och mycket annat. Kommunen borde gå in och hjälpa till med nödvändig upprustning av området så att inte befintliga fastigheter förstörs. Det vore en fjäder i hatten för Göteborgs kommun om man här inte gav vika för ekonomiska intressen utan satsade på ”kulturkvarteret Polstjärnan”!

Kommentar: Detaljplanen är en del av det nya Göteborg som bl a tillåter höga hus på väl valda platser i staden. Även förskolor med gårdar på tak är oprövat tidigare i staden. Kontoret anser att projektet är ett led i det framtida Göteborg med tydlig blandning av bostäder, verksamheter, hotell mm. Planen möjliggör olika typer av verksamheter och kultur.

30. Serneke

Bakgrund

Serneke har i mer än tio års tid arbetat för att skapa förutsättningar för en ny attraktiv stadsdel vid Karlavagnsplatsen. Rubricerat detaljplaneförslag ger möjligheter att utveckla området enligt vår målbild av stadsdelen. Vi ställer höga gestaltningsmässiga krav på såväl byggnader som omgivande mark för att bland annat skapa goda förutsätt-

ningar för en attraktiv handel och utbud av caféer och restauranger, inte bara för stadsdelen, utan också för alla som redan arbetar och bor i Karlstadens närhet.

Vi vill lämna följande synpunkter på granskningshandlingarna. Synpunkterna syftar till att uppfylla den målbild som vi har av stadsdelen och är betydelsefulla för att en attraktiv blandstad ska kunna utvecklas över tid.

Avgränsning allmän plats GATA och kvartersmark "prickmark"

Serneke accepterar att avgränsningen mellan allmän plats och kvartersmark har justerats i den omfattning som nu redovisas och ställer sig positiv till att marken mellan kvarteren 7 och 8 i granskningshandlingarna är utlagd som kvartersmark "prickmark" istället för allmän plats GATA som redovisas i samrådsförslaget.

Horisontell avgränsning allmän plats och kvartersmark

Serneke är väl medveten om vikten av att parterna kommer överens om gränsdragning i det horisontella planet mellan allmän plats och kvartersmark för att underlätta blivande förrättningsprocess. För att möjliggöra både 20- och 30-fastighetsbildningsåtgärder avseende allmän plats och kvartersmark för underjordiskt garage önskar Serneke därför att bestämmelsen (P2) ses över. För att fastighetsrättsligt säkerställa denna möjlighet är vår bedömning att "under allmän plats" stryks i bestämmelsen.

Utskjutande byggnadsdelar

Inom allmän plats tillåts utskjutande byggnadsdelar med en minsta fri höjd av 4,7 meter från mark. Serneke vill säkerställa att bestämmelsen även möjliggör 30-fastighetsbildning. På motsvarande sätt behöver kvartersmark "prickmark" kompletteras med att utskjutande byggnadsdelar tillåts uppföras för att tex. möjliggöra byggnation av balkonger eller burspråk på vissa fasader. Detta är något som det planeras för inom kvarter 3, men även andra kvarter kan komma att bli aktuella.

Centrumverksamhet

Av bestämmelsen C1 framgår att i bottenvåning medges enbart centrumverksamhet. Serneke vill säkerställa att bestämmelsen även tillåter att funktioner i bottenvåning som är direkt kopplade till angränsande fastigheter i höjddled medges. T.ex. att en reception eller ett hissutrymme i en bottenvåning, som hör till en bostadsfastighet, kan utgöra en del av denna bostadsfastighet. För att fastighetsrättsligt säkerställa denna möjlighet är vår bedömning att "enbart" stryks i bestämmelsen.

Kvarter 1

Syftet med prickat u-område mellan kvarter 1 och fjärrkyleanläggningen är att det även ska nyttjas för transporter. Vi föreslår därför att området i planen regleras med ett T.

Parkområde

Serneke ställer sig nu, liksom under samrådet, positiv till att ett större parkområde föreslås i detaljplanen. Vi vill dock framhålla att behovet att få tillgång till att nyttja det föreslagna parkområdet för etablering av manskapsbodan, tillfällig parkering och upplag under byggtiden kvarstår för projektet, för en period om ca 6-10 år

Tekniska anläggningar

Inom befintlig byggnad inom den östra delen av planområdet inryms befintlig sopsugsanläggning och it-anläggning. Serneke menar att denna byggnad behöver användas under större delen av utbyggnadstiden. När anläggningarna är nödvändiga att flytta kommer berörda samfällighetsföreningar att hållas skadelösa. Anläggningarna förvaltas av Lindholmens Sopsug Samfällighetsförening respektive Lindholmens IT Samfällighetsförening Dialog mellan föreningarna och Serneke pågår.

Torg på markplan under byggnad

I detaljplanen föreslås allmän plats (TORG3) som ett utrymme under en byggnad. Det kommer att krävas bärande konstruktionsdelar från byggnaden ner på torgytan. Serneke vill säkerställa att det är fastighetsrättsligt möjligt att anlägga dessa inom allmän plats i erforderlig omfattning.

Paviljong mellan kvarter 2,5, 6 och 7

Staden och Serneke är överens om att byggnaden ska utformas med högarkitektonisk gestaltning för att ge karaktär till stadsrummet och markera platsens betydelse för Lindholmen. Serneke tror därför att man bör undvika höjdsättning av byggnaden i annat än våningsantal. Annan höjdsättning kan negativt begränsa både gestaltning och innehåll i byggnaden, tex. hindra en friare interiörgestaltning som skapar spännande rumsligheter och upplevelser.

Serneke är även här medveten om att parterna måste komma överens om gränsdragning i det horisontella planet mellan allmän plats och kvartersmark för att underlätta blivande förrättningsprocess. Tillträde till paviljongtaket förutsätts ske från allmän plats. Serneke vill säkerställa att denna möjlighet finns i planen.

Bulleråtgärder

De bulleråtgärder som föreslås i form av bullerskärmar mot Hamnbanan och Lundbyleden kommer ge förutsättning för utveckling även av fastigheterna angränsande till planområdet.

Dessa åtgärder är därför inte bara till nytta för nu föreslagen byggnation och vi anser därför att kostnadsansvaret ska fördelas även på framtida byggrätter.

Trafiklösning

I planbeskrivningen anges att en ny cirkulationsplats vid korsningen Karlavagnsgatan/Lindholmsallen ska anläggas. Denna åtgärd är inte direkt kopplad till genomförandet av planen varför kostnader föranledda av denna åtgärd inte ska belasta Serneke.

Älvkantsskydd

Serneke förutsätter att kostnader för ett framtida älvkantsskydd inte belastar genomförandet av detaljplanen.

Kommentar: Kontoret har i samråd med Serneke gjort mindre justeringar i planhandlingarna.

31. KS Projektfastigheter 1:13 AB – tidigare namn Serneke Karlavagnsplatsen AB

Vi ställer oss positiva till planförändringen.

Området är ett slitet område med gamla byggnader i vilka det bedrivs varierande verksamhet som inte passar i den nya och moderna stadsdelen Lindholmen med allt från forskningscentra, utbildningsenheter och en mängd företag som ligger i framkant i många forskningsområden.

Det som saknas i området är ett levande samhälle under dygnets alla timmar och därmed bostäder och handel. De planerade exploateringarna i området kompletterar detta väl genom såväl förskolor handelsverksamhet, restauranger, servicenäringar och bostäder i olika upplåtelseformer.

Bolaget såsom fastighetsägare är delaktig i denna exploatering och har tecknat avtal med exploaterande bolag att vara del i denna omvandling genom ombildning av befintlig fastighet till den nya Karlastaden.

Kommentar:-

32. Circle K Sverige AB

Circle K Sverige AB bedriver verksamhet på fastigheten Lindholmen 33:1, Polstjärnegatan 9B, där vi saluför drivmedel till konsument under varumärket INGO (tidigare JET). För driften av denna typ av verksamhet där hantering av brandfarlig vara sker ställs ett antal krav från myndigheter.

Anläggningen försörjs med produkt av tankbil med 24m släp och framkomlighet till anläggningens påfyllning får ej påverkas. Viktigt är att beakta alla skyddsavstånd till de olika verksamheterna som planeras i området så att inte hanteringstillstånd för brandfarlig vara, vilket krävs för fortsatt drift av verksamheten, äventyras. Skyddsavstånd att förhålla sig till gäller bl.a. byggnader, bostäder, cykelbanor etc. Brandmyndigheter och Räddningstjänst bör konsulteras i ett tidigt skede av planprocessen för att undvika framtida problem.

Kommentar: Räddningstjänsten är remissinstans. I Riskutredningen finns även er verksamhet medtagen. Såväl Räddningstjänsten som Länsstyrelsen har godkänt denna.

33. Fastighetsägare Rambergsstaden 733:152 och 733:153

En brygga mellan det högsta tornet och det näst högsta, för snabbare evakuering vid en utrymning skulle kunna ersätta den extra hiss som krävs för att bygga tornet så högt som ursprungligen var tanken.

Den blivande kabinbanan kan ha en station på någon av de högre byggnaderna om det passar med den planerade sträckningen.

Kommentar:-

34. Tomträttshavare Lindholmen 7:13

Idén med ett höghuskvarter insprängt mellan den låga bebyggelsen i Lindholmen och Kville känns inte som det svar man väntat på när det gäller Göteborgs segregerade bostadsmarknad. Hus av de här dimensionerna blir komplicerade och dyra och kommer knappast att bidra till den blandstad man säger sig vilja skapa. Snarare blir det ännu fler lyxbostäder och ökad segregering i stan. Husens höjd kommer också att skapa torftiga, mörka och människoovänliga gatumiljöer vilket man borde beakta i en stad så nära polcirkeln som Göteborg. Folk som rör sig på gatunivå eller bor i de nedre delarna av höghusen kommer att behöva stå ut med mycket skugga. Likaså de boende i Kville, vars kvarter hamnar i slagskuggan av Karlatornet.

Så här långt norrut i världen så finns det en anledning att låga och ljusa stadsdelar som Kungsladugård, Masthugget, Guldheden m.fl är de populäraste att bo i och vandra omkring i.

Det talas om att ge staden en attraktiv stadsdel men med handen på hjärtat, vem av er har åkt till Paris eller Rom för att flanera i höghuskvarteren?

Jag skulle önska att man tänkte om detta projekt från grunden och utifrån stadens invånares behov, inte lät exploatörer fullt ut förverkliga sina våta drömmar om att tjäna maximalt med pengar på centrala lägen. Vad betyder blandstad? Vad betyder socialt hållbart?

Kommentar: Området ska byggas ut med både hyresrätter och bostadsrätter i varierande storlekar och med varierande hyressättningar. De olika platserna har noga studerats med avseende på ljus- och vindförhållanden. Kontoret anser att detta blir ett bra område att bo och leva i. I blandstaden finns plats för såväl bostäder som olika verksamheter, hotell kultur mm.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

35. Boende på Plåtslagaregatan 6 B

Jag finner detaljplanen intressant med ett undantag. Karlavagnstornet och de intilliggande höga husen. Karlavagnstornet är ett "lyxprojekt" för folk med mycket pengar. Vad Göteborg behöver är hyresrätter med överkomlig hyra för framförallt ungdomar och personer med inte så höga inkomster. Jag anser inte att byggandet av lyxbostäder motverkar den oerhörda segregation som Göteborg "lider" av. Ett mål för kommunen är att minska segregationen i staden. Varför ska Göteborg göra om samma misstag som Malmö med sin Turning Torso? Göteborg behöver ingen "skrytbyggnad"! Varför skulle Göteborg ha Nordens högsta byggnad? Satsa på något vettigare!

Kommentar: Detaljplanen ska byggas ut med både bostadsrätter och hyresrätter med varierande hyresnivåer.

36. Boende på Lindholmsallen 53 (2 svar)

Utifrån ett barnperspektiv.

1. Göteborgs stad har tagit fram ett verktyg - Barnkonsekvensanalys - där man skall lyfta fram frågor som är relevanta för barn och som skall fokusera på barns behov och förutsättningar.

Då är min fråga. Hur kan man överhuvudtaget komma på tanken att lägga en förskola flera våningar högt upp i luften?

Att utgå från ett barnperspektiv innebär att politiken, enligt BKA, skall utveckla verksamheter, som tillgodoser barnens behov och inte låter ett vuxenperspektiv dominera. Målet med analysverktyget är att alla handläggare hanterar och hävdar barnperspektivet i sitt arbete med fysisk planering. Verktyget innehåller flera steg, där man skall komma fram till vilka konsekvenser förändringen i den fysiska miljön får för barnen.

Det finns en del faktorer som lyfts fram i dokumentet och som påverkar barns utveckling och lärande t.ex. platser för möten och samspel, platsens kvalitet, intensiv platsanvändning, trygghet, hälsa och säkerhet.

I dokumentet finns ett avsnitt om förskolegårdar som jag anser visar på hur snett det blir när vuxenperspektivet får gälla och där man mer tar hänsyn till ekonomi, kommersiella krafter och vuxnas behov än barns behov.

Citat "Barn som har tillgång till en god och varierad förskolegård har större förutsättningar att utvecklas psykiskt, fysiskt och socialt. Gården skall ge barnen möjlighet att skapa, den ska vara stor och ha olika karaktärer och platser."

För liten gård leder till fler konflikter istället för lärande.

Vad gäller trygghet så kan man undra vad som händer den dagen hissarna stannar eller en brand uppstår. Kan man bygga en förskola i två våningar, som på andra sidan gatan, borde det finnas plats och möjligheter att göra det även på Karlavagnsplatsen.

Jag läste på sista sidan av BKA att just nu är det formuleringar på papper, ord. Vad jag befarar är att det kommer att förbli en massa ord. Hela dokumentet genomsyras av fina ord, men det är vad som sker i handling som visar på vad stan vill göra för den kommande generationen. För precis som i allt annat är det vad du gör och inte vad du säger som räknas.

2. Göteborgs Stad hävdar att de utgår från ett BARNPERSPEKTIV, när de planerar inför nya fysiska miljöer.

Då kan man undra hur staden kan planera att förlägga en förskola flera våningar upp. Det kan i alla fall inte vara utefter ett barnperspektiv utan som vanligt är det ett vuxen vuxenperspektiv som gäller.

Staden har tagit fram ett verktyg, barnkonsekvensanalys, som skall användas för att ut-

veckla barnperspektivet i samhällsbyggnadsprocessen. Genom att använda detta verktyg är meningen att utveckla verksamheter som tillgodoser barnens behov och förutsättningar och inte låter vuxenperspektivet dominera.

I den analys som staden har gjort rörande förskolegård på tak framkommer en del oroande synpunkter och riskfaktorer:

Utemiljöer och grönområden

Förskolegården - betydligt mindre yta/barn än vad Göteborgs stads ramprogram anger

Trafikmiljön - buller

Naturlig grönska kraftigt begränsad på grund av att gården ligger upphöjd på bjälklag

Planerat grönområde - inte tillräckligt stort och skuggas av höga hus under större delen av året.

Fria lektytor och naturliga miljöer begränsade

Ytorna utspridda - sämre överblick

Solstudie visar att det blir skuggigt stora delar av året

Blåsiget vilket kan leda till mindre utevistelse, då det kan skapa oro hos personal

Otrygghet - svårt släppa ut barn utan uppsikt

Otrygghet vid hämtning/lämning

Otrygghet - vad händer vid brand? Hur skall brandövningar gå till? Vid utgång med små barn - personalens oro

Alla dessa faktorer är oerhört viktiga att ta hänsyn till för barns utveckling och lärande.

Enligt forskning, som det står i dokumentet, behöver barn friytor och naturliga miljöer för en god utveckling. Barn behöver utmaningar för att utvecklas och stimuleras i sitt lärande. Det finns goda exempel i vårt närområde t.ex. Herrgårdsskolan. Detta gäller även förskolan som byggs på andra sidan Lindholmsallen, där man bygger ett separat hus.

En hel del riskfaktorer, som jag ser det, som måste beaktas och hanteras innan man överhuvudtaget kan komma på tanken att utsätta barn för ett sådant här experiment. För det är vad det är - ett enda stort experiment, Att utsätta barn för detta i deras viktigaste utvecklingsfas är fruktansvärt. Det visar på bristande respekt för barns behov och vad all forskning säger.

Med detta inlägg vill jag ha sagt att utifrån alla fakta som har framkommit och utifrån ett barnperspektiv är det tydligt att förskola på tak INTE är någon bra lösning för barns utveckling utan enbart utifrån ett vuxenperspektiv. Nu gäller det att visa vems sida man står på - barnens eller de vuxnas. Utifrån mina erfarenheter vet jag vilken sida jag står och jag hoppas att Göteborgs stad finns där också.

Kommentar: Förskolor och gårdar på tak är ett nytänkande i Göteborg men har byggts på andra platser i Sverige. Projektering och detaljutformningen sker i samarbete med Lokalförvaltningen och allt ska utformas så att verksamheterna kan fungera bra.

37. Boende på Lindholmsallén 59

Tycker att det är oroväckande att man inte ens försöker lösa problem för barn och ungdomar. Att man inte lär sig det från tidigare projekt. Nu klämmer man flera förskolor utan att tänka igenom det. Och inte lösa skolproblemet innan, eller låta någon annan, som ska låta någon annan åtgärda skolproblemet. Redan idag är det 4 skolor i större område som inte har möjlighet till högstadiet. Och barn från många skolor samlas i en ny högstadieskola som inte har skolgård, är utspridd på flera inte sammanhängande byggnader och saknar gymna sal. Hur tänker man? Det är flera barngenerationer som drabbas av detta. Det känns lite som ett socialt experiment...

Det låter som en jättebra idé men en allmän tema lekpark för alla åldrar, men detta kan bli en väldig otrygg plats, med tanke att det finns inget annat i området för barn i alla

åldrar. Skolklimatet är tufft redan idag, men om man sätter in flera barn i redan stora barn grupper och flyttar från en lokal till en annan under några års tid pga brist på skolplatser och ombyggnationer kommer man inte att skapa trygga unga människor.

Kommentar: Detaljplanen innehåller inte någon kommunal skola då planområdet inte kan uppfylla de krav som ställs på egen skolgård. Pågående stadsutvecklingsprogram för Lindholmen kommer att belysa behovet av skolor och visa på lösningar till hur och var nya skolor kan byggas.

38. Boende på Ångaren Ernas gata 9

Detaljplaneförslaget avser i huvudsak några torn som skall ge kompletterande bostadsbebyggelse inom stadsdelen Lindholmen. Planerad byggnation innebär en mycket hård exploatering och en extrem avvikelse från stadsdelens befintliga byggnader och dess historia och miljö. Det högsta Tornet vill vara störst och bäst i Norden. Jag försöker med denna skrivelse mana Byggnadsnämndens politiker till eftertanke och ytterligare fördjupning innan beslut.

Kulturmiljö. Med hänvisning till PBL kap 2 hävdas att förslaget inte i något avseende har tagit hänsyn till omgivning särskilt då Lindholmens nuvarande och även historiska karaktär av blandstad med såväl äldre som nyare bostäder i moderat skala samt sin intressanta industriella bebyggelse i form av byggnader från varvsepoken men också mängder av andra enklare byggnader. De höga tornen tar över och dominerar. Riksinressen för kulturvård är främst Lindholmen men även Göteborgs innerstad, Majorna, Kungsladugård och Sandarna.

Mycket stor påverkan på Lindholmen... allt enligt MKB. Förslaget är inte i samklang med staden, platsens omgivning och historia vilket strider mot Kulturvård och PBL.

Blandstad. Befintliga verksamheter såsom småindustri, kultur och handel utplånas i ett slag vid antagande av DP.- Förslaget motverkar stadens ambition om att skapa blandstad.

Förslaget innebär tveklöst en ytterligare förstärkning av det segregerade boendet i Göteborg. Hyror och priser för bostadsrätter etc blir mycket höga innebärande att endast kapitalstarka bostadskonsumenter sannolikt kan efterfråga en lägenhet. - Förslaget ökar segregationen, stadens ambition är att minska segregationen.

Barnperspektiv. Planen saknar barnperspektiv- Att åka hiss i flera våningar för att lämna barnen till förskola kan knappast vara eftersträvansvärt och bör ej godtas av en stad med goda ambitioner.

Grön och Lekytter. Planen saknar för ett bra bostadsområde erforderliga grönytor och lekplatser vilket framgår av bla MKB. - Strider mot stadens ambition.

Buller. Bostäderna blir utsatta för kraftigt buller, godkänd ljudnivå överskrides vid några fasader enligt MKB. - Strider mot normerande riktvärden.

Luftmiljö. Beräknade partikelhalter överskrides i planområdets norra delar enligt MKB - Strider mot normerande riktvärden.

Lokalklimat. Kraftiga vindar befaras vid vissa passager och takterrasser enligt MKB.

Risk. Transporter av farligt gods sker bla på Hamnbanan, är en uppenbar risk enligt MKB.- bör utredas vidare

För övriga och i viss mån kompletterande synpunkter ansluter jag mig till fulla till de argument som framgår av bifogad skrivning.

Hemställer om att:

- Byggnadsnämnden i avstyrker förslaget sin helhet.
- att SBK får i uppdrag utifrån befintliga verksamheter uppemot 50 företag som idag finns inom planområdet och dess närområde
- utarbeta nytt detaljplaneförslag som syftar till upprustning av området och framför allt komplettera med nya handels- och verksamheter för småindustri, kultursamlings lokaler etc , grönområde/park
- Komplettera med bostäder gärna med fasader i trä och i skala som samverkar med miljön. Dvs utveckla, inte utplåna, den blandstad som i dag faktiskt finns i verkligheten. på Lindholmen

PS. Byggnationen enligt detaljplaneförslaget är komplex och udda. Projektkostnaden blir avsevärd. Ett samlat genomförande inom rimlig tidsram är nödvändigt inte minst om man värnar om kringboende. Om planen trots dess brister blir antagen så måste genomförandet garanteras.

Att anta en detaljplan av denna extrema karaktär utan ekonomiska garantier från byggherrarna innebär en uppenbar risk. Innan antagande är det därför nödvändigt att garantier lämnas av byggherrarna. **Planen bör ej antas av staden utan erforderliga ekonomiska garantier.**

Bilaga: Skrivning som jag hänvisar till och vars argument ingår i mitt yttrande till att ej anta detaljplaneförslaget

Bilaga till yttrandet gällande DP Karlavagnsplatsen Dnr 0735/13

Politiskt beslut om planen för Karlavagnsplatsen närmar sig. Planen har debatterats och varit igenom ett samråd utan att ta några intryck av den omfattande kritiken.

Hela planprocessen har från början varit ett beställningsarbete. En expansiv byggmästare, Ola Serneke, vill bygga ett monument över sig själv. Det har hela vägen stöttats av politiker och stadsarkitekt, utifrån föreställningen att ”Nordens högsta hus” ska få Göteborg att framstå som en dynamisk stad. Från att stadsarkitekten satte sig i juryn för en arkitekttävling utan föregående planprogram till hur man nu avfärdar samrådskritiken är det här ett haveri för en seriös samhällsplanering.

I samrådsredogörelsen hävdas att ”planförslaget är resultat av en internationell arkitekttävling”. Men de inbjudna stjärnarkitekternas kompetens utnyttjades inte för att studera vad som vore bäst på platsen och för det större området omkring. Byggmästaren bestämde både höjd och planyta. Man frågar sig vem som planerar staden.

Vidare står det: ”Stadsbyggnadskontorets bedömning överensstämmer med tidigare bedömningar kring höga hus på Lindholmen”. Detta är inte sant. Det höga hus som tidigare testades var en solitär i den etablerade göteborgska höghusskala där Gothia Towers, Lilla Bommen, Gasklockan och Bockkranen ingick. Kontoret var då helt enigt om att huset skulle hålla sig i detta ”härad”. Det två till tre gånger högre Karlavagnstornet tar ingen som helst hänsyn till omgivningen. Den totalt avvikande skalan gör att tornet ”slår ut” bebyggelsen i närområdet, däribland de riksintressanta arbetarbostäderna på Lindholmen. Ramberget förlorar sin kraft i landskapet och sin attraktion som utsikt. Från hamninloppet och Älvsborgsbron kommer Karlatornet på ett groteskt sätt att växa upp rakt igenom det småskaliga Slottsberget.

Tornet kommer att synas överallt runtom i staden, det är själva meningen med det. Vi förstår bara inte varför det här huset är viktigare än resten av staden. Den fromma förhoppningen att hänsyn till stadsbilden som allmänintresse ska tas redan i planeringen visar sig återigen köras över av kortsiktiga ekonomiska intressen.

Den extrema tätheten i planen är ett experiment utan motstycke i Sverige eller Europa. Tätheten innebär att grönytor saknas. En lekplats har placerats på det inre lilla torget. Den är som man säger väderskyddad med tak över sig, vilket döljer att solen inte ofta når ner. En lekplats för större barn har lagts intill hamnbanan där farligt gods transporteras. När Park- och naturnämnden dristar sig att påpeka att avsaknaden av skolgård ”är direkt olämpligt” väljer man att ta bort skolan hellre än att minska exploateringen.

Två förskolor förläggs en bit upp i husen, den ena i två hus med uteplats på tak på sjunde våningen med en bro mellan husen. I planen beskrivs detta som ”nytänk”, en cynisk ursäkt för krångliga miljöer och långa transportsträckor för barn och föräldrar. Som argument för förskolegårdar på taken anges att barnen skyddas för störningar och risker från trafiken (som alltså är prioriterad). Hur blåsten på taken ska hanteras mumlas det bara vagt om. Barn får helt enkelt inte plats i barnperspektivets Göteborg.

I plantexten sägs flera gånger att en ”blandstad” ska skapas med ett omväxlande och rikt offentligt liv med en blandning av människor, verksamheter och miljöer. Ändå ska befintliga byggnader rivs och existerande verksamheter köras iväg. Det är snarast en ensidig miljö med liten variation som planeras. Att detta är ”problematiskt” påpekas av SDN Lundby i samrådet. De mycket höga kostnaderna för den här typen av byggnader garanterar att det blir dyrt att bo här, både i hyresrätt och bostadsrätt. Några ansatser för att även människor med lägre inkomster ska kunna skaffa sig bostad här nämns inte.

Det finns många starka invändningar mot höga hus. De är ekologiskt ohållbara därför att de är resurskrävande att bygga och driva och skapar dåligt lokalklimat med blåst och skugga. De är socialt ohållbara därför att de blir dyra och därmed bara tillgängliga för en liten grupp som vill bo högt över alla andra. De är också socialt ohållbara om de som här vid Karlavagnsplatsen inte ger plats för barn. De är kulturellt ohållbara om de inte lämnar några spår av platsens historia och dessutom slår sönder stadsbilden i stora delar av staden. I samrådsredogörelsen påstås ändå att planen är ”ett led i arbetet med en hållbar stadsutveckling”. Det är att fullständigt urvattna begreppet.

Det enda argument som talar för höga hus är deras symbolvärde. Tron att Karlatornet ska sätta Göteborg på kartan är dock naiv. I besöksnäringen och fastighetsbranschen har det långt mer spektakulära konkurrenter. I planerarvärlden väcker det snarare åtlöje. Platsen Lindholmen är en av flera nya noder i Göteborg, men inte så mycket viktigare som tornets höjd markerar.

Reklamens fras om att det är ”Göteborgs nya stadskärna” är häpnadsväckande om man, mot förmodan, tar den på allvar. Höga hus har traditionellt stått för offentlig makt, som i kyrktorn och rådhus. Här är det privata lyxbostäder som manifesteras. Är det en bild av Göteborg som stadens politiker vill förmedla?

Politiken måste våga ta ställning mot de bakåtsträvare som driver höga hus som en lösning för Göteborg. De var moderna i Chicago och New York för mer än ett sekel sedan och de präglar oljestinna feodalsamhällen i arabvärlden idag. Vi vill att Göteborg säger ja till en socialt och ekologiskt hållbar stadsutveckling och nej till arkitekturens dinosaurier. Och vi förväntar oss en planering som inte bara expedierar exploatörernas intressen.

Jöran Bellman, tidigare planarkitekt, Claes Caldenby, professor emeritus i arkitekturens teori och historia, Sören Olsson, professor emeritus i socialt arbete.

Kommentar: Planens visuella påverkan på kulturmiljön har utretts i en kulturmiljöutredning och slutsatserna från den utredningen är att den föreslagna bebyggelsen i varierande grad påverkar (begränsad eller måttlig påverkan till mycket stor påverkan för riksintresse Lindholmen) men inte påtagligt skadar riksintressena för kulturmiljövård. Detta är avstämt med Länsstyrelsen som tillstyrker förslaget.

Området är planerat för både bostäder, hotell och olika former av verksamheter. Befintliga verksamheter kan därigenom antingen finnas kvar eller ersättas av nya.

Förskolor med gårdar på tak är nytt i Göteborg. All detaljutformning ska ske i samarbete mellan byggherren/exploatören och lokalförvaltningen.

Planen klarar alla riktvärden för buller och alla risker med avseende på transporter av farligt gods är utredda. Planen följer Plan och bygglagen.

39. Boende på Förmansgatan 7B

Förslaget ställs nu ut igen för granskning. Endast smärre justeringar har skett. Av samrådsvaren framgår att vi som bor i närheten förfäras av de monstruöst höga husen, medan Yimby m.fl. på andra sidan älven är mer positiva.

De invändningar mot förslaget som jag framfört i tidigare samrådsskede kvarstår. Den stora skalan och höjden på husen skadar hela Göteborgs stadsbild med Ramberget och Masthuggsberget på vardera sidan av den mäktiga Göta älv.

Mycket allvarligt skadas även riksintresset Lindholmen och Slottsberget. Riksantikvarieämbetets handbok (2014-06-23) påpekar att visuella förändringar kan skada riksintressen och att så ej får ske. Det är svårt att tänka sig en kraftigare visuell påverkan på ett riksintresse än detta

Kommentar: De riksintressen för kulturmiljövård som visuellt påverkas är främst Lindholmen, Göteborgs innerstad och Majorna, Kungsladugård och Sandarna. Denna visuella påverkan på kulturmiljön har utretts i en kulturmiljöutredning och slutsatserna från den utredningen är att den föreslagna bebyggelsen i varierande grad påverkar (begränsad eller måttlig påverkan till mycket stor påverkan för riksintresse Lindholmen) men inte påtagligt skadar riksintressena för kulturmiljövård. Planförslaget är avstämt med Länsstyrelsen som tillstyrker förslaget.

Övriga

40. Göteborg o Co

Göteborg & Co har i det tidigare samrådsförfarande inte yttrat sig kring ärendet och har inga synpunkter på innehållet i planen.

Bolaget är positivt till att det skapas förutsättningar för en levande stadskärna vilket bidrar till en attraktiv stad också för besökare. Byggnation likt Karlatornet kan också bidra till att ytterligare profilera Göteborg vilket är positivt utifrån ett besöksnäringsspektiv. Det är också positivt att det skapas förutsättningar för handel och hotellverksamhet i området.

Kommentar: -

41. Föreningen Arkitekturens Hus

Föreningen Arkitekturens Hus är ett Forum för samhällsbyggnadsfrågor i Göteborgsområdet. Den första årsredovisningen dateras 2001. Föreningen har sedan dess haft mer än 100 medlemmar (Medlemsantal 2017: 125 personer med olika yrkesbakgrund.)

Bakgrund till vårt granskningsyttrande:

Vi i Arkitekturens Hus är oroadade för planförslagets konsekvenser för Göteborg. Om Karlavagnstornet och angränsande höghus genomförs kommer detta att negativt påverka Göteborgs stads silhuett i flera generationer framåt.

Om detta hade gällt ett projekt, som inordnar sig i stadens höjdskala, vore skadan mindre för staden. Målsättning att bygga "norra Europas högsta skyskrapa", är en lek med siffror, som föreningen ställer sig negativ till.

1. Översiktsplan och exploatering

Detaljplaneförslaget för Karlavagnsplatsen hänvisar till att det överensstämmer med kommunens översiktsplan. Denna är från 2009 och den är kommuntäckande. Dess legalitet är inte stark och det finns ingen fördjupning för denna del av Hisingen. En sådan behövs för övergripande frågor om trafik och andra försörjningssystem. Detta framgår av t ex Trafikverkets yttrande sid 28 i samrådsredogörelsen och yttrande om utökning av planområdet (sid 37-38).

I översiktsplanen är hela området mellan Hamnbanan och Lundbyallén markerad som förnyelseområde för blandad bebyggelse på samma sätt som många andra utvecklingsbara industriområden. Det finns således stöd för att uppföra en blandad bebyggelse för bostäder och verksamheter (icke störande) i för Göteborg normal täthet. Något utöver detta har inte stöd i översiktsplanen.

Tidigare förnyelse av industriområden i centralt läge har haft en exploatering mellan 2,0-2,7.

Den centralt belägna gamla Prippstomten mellan Fattighusån, Åkareplatsen och Odinsgatan har en exploatering på ca 2,7 och har en blandad bebyggelse med hotell, bostäder och verksamheter i en blandning, som påminner om Karlavagnsplatsen. Läget intill Drottningtorget och Centralen är ett av de mest centrala i Göteborg. Den pågående förnyelsen av Kvillebäckens industriområde har en övervikt av bostäder och en exploatering på 2,0 (enligt Sbk). Kvillebäcken upplevs av besökare som hårdexploaterat.

Karlavagnsplatsen skulle få en exploatering på 9.2 (enl Sbk), som är tre gånger så högt som tidigare centrala områden i Göteborg. **Utan referenser beträffande miljö och stadsbild blir detta en ren chansning – ett experiment**

Närmare Älven vid Hamnbassängens inre del har tidigare funnits förslag med ett högre hus med ca 30 våningar. Detta är det enda tecknet vid tidigare planering på avvikande exploatering i form av höga hus i anslutning till området.

Vi anser att planförslaget för Karlavagnsplatsen med sin extrema exploatering är en "frimärksplan", som inte har något stöd i tidigare planarbete varken i översiktsplan eller fördjupad översiktsplan och inte heller i "göteborgsk tradition".

2. Planprocessen

Den extrema exploateringen har inte sitt ursprung i kommunens planering. Den är en följd av ett företags initiativ och påverkan. Detta framgår bl.a av Sernekes inläga, (sid39 i samrådsredogörelsen) där det ligger ett starkt egenintresse bakom processen – att ta "russinet ur kakan", för att sedan använda det kommersiellt.

Kommunen får inte medverka till att en enskild exploatör ges möjlighet att överexploatera ett litet område, där byggrätterna sedan blir handelsvara, som redan i planeringsstadiet kan säljas vidare.

3. Landmärke

Göteborgs topografi präglas av älvdalen, bergen och dalgångar. Stadens lågskaliga bebyggelse breder ut sig i de lägre delarna och på några av bergen. Läppstiftet är ett landmärke vid älven som kompletteras med några höghus i 15 -25 våningar i bl a Gårda, vid Liseberg och i Almedal.

Ramberget är ett av Göteborgs starkaste landmärken. Utsiktsplatsen på berget är tillgänglig alla tider på dygnet och ger en imponerande bild av staden och av den fria axeln längs Älven och ut mot Västerhavet. Platsen är magisk och tydliggör Göteborgs tillkomst och utkomst. Den tydliggör förbindelsen västerut mot världen.

Mycket höga byggnader framför berget, skulle reducera Ramberget till att bli en plats att beskåda ett dominant och okänsligt ingrepp – en extrem privatisering.

Vi anser att Göteborg inte behöver någon skyskrapa som landmärke för staden. Det är ett allmänt göteborgskt intresse att byggnader underordnar sig Ramberget, så att horisonten därifrån och västerut förblir obruten. Lokalisering av nya höghus måste vara genomtänkta avseende landskapsbild och innehåll i staden.

4. Stadsdelsmiljö

Karlavagnstornet och övriga höghus i planområdet påverkar hela stadsdelens miljö. Detta visas på enstaka perspektiv mot Karlavagnstornet från marknivå på Slottsberget. Byggnaden blir alltför dominerande i förhållande till den äldre bebyggelsen på Lindholmen/Slottsberget

Vi anser att Karlavagnstornet plus höghus kommer att negativt påverka Slottsberget och övriga närliggande kontors- och bostadsområden. Utformningen av Karlavagnstornet är inte tillfredsställande.

5. Närområdesmiljö

Bostäder för normalfamiljer kräver enligt BBR en god boendemiljö såväl i tillgänglighet som utemiljö. Den föreslagna planen visar "kompakta kvarter", utan gårdar med uteplatser på mark.

Flera takterrasser på de kompakta kvarteren" redovisas som lekgård till förskolor och övriga som uppehållsytor. Dessa takterrasser avskuggas under delar av dagen - se solstudierna!

Den föreslagna utformningen avviker från den "Blandstad", som redovisats i "Älvstaden". Där föreslås en "kvarterstad", som innehåller bostäder i slutna kvarter runt "öppna gårdar" med lokaler i bottenplan.

Karaktären i Karlavagnsplatsens "kompakta kvarter" avviker från våra normala behov av markytor för bostäder och har mer likhet med högexploaterade kontorsområden i världens nyrika storstäder.

Vi anser att denna täthet saknar motsvarighet i landet och att det saknas erfarenhet av vad det innebär i vårt klimat och våra solförhållanden. Förutom allvarliga stadsbildsproblem anser vi att de föreslagna bostäderna ej uppfyller kraven på en god yttre bostadsmiljö.

6. Brukarmiljö

Bostäder för normalfamiljer kräver enligt BBR en god boendemiljö beträffande tillgänglighet och inre miljö. Krav på soljus och genomluftade lägenheter är svårt att tillgodose i de "kompakta kvarterens" nedre sex våningar. Höghusen över dessa sockelvåningar har bättre förutsättningar för dagsljus - men har problem med kontakt mellan bostäder och uteplatser på mark.

Solstudierna visar en omfattande avskuggning från höghusen mot områdets nedre våningsplan.

Vi ifrågasätter denna överexploatering med stort inslag av bostäder! Med avsikten att bygga ett bostadsområde krävs en redovisning, där bostädernas kvaliteter uppnås.

Vi anser att denna bostadsbebyggelse inte har förutsättningar att uppfylla BBR:s krav på närmiljö för normalfamiljer!

7. Sammanfattning av granskningsyttrandet:

Föreningen Arkitekturens Hus anser att Göteborg inte behöver någon skyskrapa som nytt landmärke.

Detta gäller i synnerhet framför Göteborgs redan existerande landmärke, Ramberget.

Planförslaget för Karlavagnsplatsen med Karlavagnstornet är med sin extrema exploatering en så kallad "frimärksplan", som inte har något stöd i tidigare planarbete.

Varken i översiktsplanen för Göteborg eller i en fördjupad översiktsplan för stadsdelen.

Den höga exploateringen innebär påtagliga risker för att kvaliteter beträffande stadsmiljö och bostadsmiljö inte kan uppnås.

Föreningen anser att planförslaget inte kan godkännas i nuvarande form. Det måste sättas in i en planering för området som helhet och genomgå en omfattande omarbeting.

Kommentar: Planförslaget är en del i det nya framväxande Göteborg. Här tillåts även höga hus på väl valda platser. Detaljplanen har stöd i översiktsplanen och dess påverkan på omgivningarna har noga studerats.

Kontoret anser att området, även om det är högt exploaterat och annorlunda utformat, kommer att tillföra en spännande ny del i staden med bra bostäder, verksamheter, hotell mm och miljöer för många, såväl göteborgare som turister.

42. Boende på Sörhallstorget 21

Jag lämnade synpunkter vid samrådet för ett år sedan. (Boende Sörhallstorget 21)

Jag har inte något direkt nytt att komma med, men efter att ha besökt stadsbyggnadskontoret 2017-03-08 kl 17 - 18, vill jag än en gång framhålla mina synpunkter för denna

i Göteborg ojämförligt höga koncentration av människor på en mycket begränsad yta då jag upplever att man uppvisar en otrolig naivitet främst när det gäller påverkan från cyklar/cyklister och alla nödvändiga transporter inom området.

Gående: Prioritera gående. Allt på de gåendes villkor. Gör hela området så bil och cykelfritt det bara går. Planera för väderskyddade gångstråk mellan bostäder, verksamheter och kollektivtrafik.

Cyklar: Gör området lika cykelfritt som bilfritt. Se till att cyklar inte kan framföras med högre hastighet än bilarna, och bara på de markerade gågatorna. Gör en detaljerad plan för var och hur de 6.500 cyklarna skall "parkeras". Har man gjort någon undersökning över hur man tror de boende kommer att vilja förvara sina allt dyrare cyklar? Personliga mindre låsbara utrymmen? Skall hissarna i höghusen dimensioneras efter att många tar med sina cyklar upp till lägenheten/balkongen? Det räcker inte att hoppas att byggherrarna skall ta sitt ansvar. Det måste till tydliga och genomtänkta krav. Dessa cyklar kommer att kräva i stort sett samma yta som dom planerade bilparkeringarna och borde hanteras med samma noggrannhet.

Infart till cykelparkeringarna skall i första hand göra utifrån området på samma sätt som för bilarna. Var och hur skall "gäster" ställa sina cyklar?

Transporter: Färre egna bilar och utökad näthandel gör att andra transporter ökar lavinartat. Se till att transporter till alla husen nås antingen utifrån området eller från parkeringsplanet. Parkeringsplanet måste, till alla husen, klara av storleken på flyttbilar vilka kommer att bli ett ständigt inslag med den höga frekvens på omflyttningar som idag verkar vara standard. (utflyttning - renovering - inflyttning)

När området är fullt utbyggt, hur många "lägenhetsbyten" har man kalkylerat med att det sker per vecka? Runt "transportgatorna" på parkeringsplanet skulle man kunna ha en lösning för självparkerande fordon så att två eller tre ryms på motsvarande höjden för en lastbil.

Kommentar: Kontoret har i samarbete med Trafikkontoret arbetat fram de trafiklösningar som är bra för området och staden. Planen tillåter alla trafikslag men olika platser prioriteras för olika former av trafik tex biltrafik på de gåendes villkor mm. Detaljutförning av gaturummen sker vid projekteringen.

43. Boende på Tvistevägen 11A Umeå

Gillar förslaget. Hade gärna sett tornet bli som sagt från början 266m högt istället för 240, men tycker att det fortfarande känns bra! Låt det inte kapas på höjden mer bara. Tycker också att de nyare versionerna av detaljplanen är bättre med de andra högre byggnaderna också, tycker att de har en viktig roll i området och hur den nya skyline kommer utformas - det ser bättre ut med ett litet kluster av höga byggnader istället för ett enstaka torn som sticker upp från ingenstans (tänker på turning torso i Malmö). Tror att byggnaden kommer spela en väldigt viktig roll i stadens framtid och den skickar verkligen en signal av att staden är på väg någonstans, att Göteborg växer och vågar ta plats. Göteborgarna vill ha byggnaden!

Kommentar: -

44. Boende på Mölndalsvägen 33 Göteborg

Görbra! Skyskrapekluster med aktiva bottenvåningar är receptet för att göra Göteborg till en pulserande världsmetropol.

Kommentar: -

45. Boende utan angiven adress

På sid 26 av 96 står att det finns en byggrätt för Lindholmens centrum för ett högt hotell på 40 våningar, att detta varit på gång länge, och tidigare nedlagts.

Men att man vill markera Lindholmens centrum. Detta vore väldigt bra ett 40 vånings hotell, skulle skapa mycket arbetstillfällen till Hisingen. Tänk restaurang i toppen av byggnaden. Dessutom är hotellmarknaden inte mättad i stan ännu. Skulle bli fantastiskt, speciellt med bra förbindelser till stan.

Vad händer med detta? Hoppas på denna goda nyhet.

Kommentar: Detta ingår inte i detta planområde.

46. Boende på Nordostpassagen 43

I den första planen för bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen ingick Karlatornet med en höjd på 266 meter. Utgångspunkten för höghuset var det förslag som vann arkitekttävlingen om gestaltningen av ett höghus. I det vinnande förslaget hade Karlatornet en höjd på 231 meter. ORDFÖRANDE i Serneke AB:s arkitekttävling var Göteborgs stads stadsarkitekt Björn Siersjö.

I det nu aktuella detaljplaneförslaget har Karlatornet en bygghöjd på 245 meter (72 våningar). Huset har ändrat utformning (toppen på tornet har fått ett nytt utseende). Trots detta kan man i bygghandlingarna läsa att "huset kan bli upp till 260 meter..." (sidan 7(92)). Och trots de arkitektoniska förändringarna återanvänds motiveringen till att Karlatornet vann arkitekttävlingen.

Under planeringstiden har byggnadsnämnden samtidigt tagit beslut om att Karlatornet inte får bli lägre än 230 meter. Varför just 230 meter? I detaljplanen hittar jag ingen motiveringen till just "lägsta" höjden 230 meter.

Stadsarkitekt Björn Siersjö har uttalat sig i Göteborgs-Posten (17 december 2016) att det krävs en ny detaljplan om Karlatornet blir lägre än 230 meter. Han säger samtidigt att det är ekonomin som styr (priset på Karlatornet), som gör att Göteborgs "stolthet" har kapats från 266 meter till nuvarande 245 meter.

Kan det vara så att byggnadsnämnden som "lägstahöjd" på Karlatornet rakt av har köpt den höjd som vann arkitekttävlingen, där stadsarkitekt Björn Siersjö alltså var ORDFÖRANDE.

Om det är så att det är "ekonomin som styr", varför kan inte Göteborgs stad acceptera ett "billigare" Karlatorn som är exempelvis 223 meter utan krav på en helt ny detaljplan? Karlatornet blir ju ändå Nordens högsta byggnad, vilket tycks vara ett mål som upprepas i byggnadshandlingarna med rejäl envishet -bara det blir högst i Norden så blir det bra.

Turerna kring höjden och Björn Siersjös motivering till "lägstahöjden" tycks märklig mot bakgrund av hans roll som ordförande i arkitekttävlingen. Att Björn Siersjö uttalar sig i handläggningen av Karlatornet blir inte mindre märklig mot bakgrunden att stadsbyggnadsdirektör Agneta Hammer uttalat att Björn Siersjö inte ska delta i myndighetsutövningen av arbetet med Karlavagnsplatsen. Genom hans roll som ORDFÖRANDE i arkitekttävlingen finns risk för jäv.

Jävsreglerna gäller vid all ärendehantering och riktar sig till den som på något sätt kan påverka ärendets utgång. Reglerna gäller inte bara den som beslutar i ett ärende, utan även den som bereder ett ärende.

Är det så att Karlatornet, som det står i detaljplanen, "...kan bli upp till 260 meter hög..." (sidan 7)?

Var finns motiveringen till att det krävs en helt ny detaljplan om Karlatornet blir just 230 meter eller lägre?

Varför får stadsarkitekt Björn Siersjö uttala sig om planeringsarbetet kring Karlatornet, trots risken för jäv som en följd av att han intog rollen som ORDFÖRANDE i juryn för arkitekttävlingen kring Karlatornet?

Kommentar: Resultatet av en arkitekttävling utgör grunden för den tillkommande detaljplanen. Under arbetets gång måste projektet och detaljplanen förfinas/förändras med anledning av de mer ingående studierna av byggnaderna och resultaten av alla utredningar. Utförda volymstudier visade bl a att spannet mellan 230 – 260 m var det optimala för tornets höjd. Den slutliga detaljplanen ska vara möjlig att genomföra med alla de krav som ställs av PBL, BBR.

En av stadsarkitektens uppgifter är att säkerställa kvaliteten på byggnaderna genom att bl a vara med i juryarbetet. Kontoret anser inte att jäv föreligger i denna plan.

47. Boende i Gamlestaden och Umeå Universitet 2 svar

1. Serneke och Siesjö ger med sin vansinneshöga karlvagnsskrapa den nuvarande stadsdelen Lindholmen med dess bebyggelse och småskaliga industri **ett kraftigt underkännande**. Jag har gått igenom det flesta remissvaren på Stadsbyggnadskontoret angående Karlavagnsplatsen och drar några första slutsatser.

Länsstyrelsen meddelar att Karlaskrapan **helt kommer att förstöra utsikten** och upplevelsen av Stora Hamnkanalen. Göteborg och dess politiker borde vilja erbjuda stadens historiska centrala delar samma skydd som andra städer ger sina känsliga 1700-talsmiljöer.

SDN avstyrker planerna och hänvisar till att det redan idag finns olösta problem med tillgång till skolor och förskolor. Yimby låter uppemot 20-25 personer skriva varsitt kort mail efter en gemensamt mall. Bara en person är kvinna. Hur många som är medelklass framgår inte.

Göteborgs Innerstad brer ut sig på ett område som innefattas av **Wieselgrensplatsens, Getebergsängs, Härlandas, Kungstens** och **Kvibergs** hållplatser i kollektivtrafiken, då det är dessa områden som utgör en historisk förlängning 1800-talets stenstad.

De har växt fram som en organisk utveckling av den och har anpassats till bebyggelse som fanns tidigare.

Detta skiljer dem tydligt från miljonprogrammet geografiskt isolerade satellitförtorter, med deras lössläppta formspråk, som kopplats mer till produktionsmetoderna och internationella trender, än till platsen och de lokala geografiska förutsättningarna vad, gäller exempelvis **lokal topografi** och **lokala byggnadsmaterial** som lera, trä och tegel.

Göteborg har en **skala på 7 våningar** max i innerstaden, och det är också så man nu bygger vid Odinsgatan (byggår 2017). Den korta miniskyskrapan vid Trädgårdsföreningen (2015) fick heller inte många våningar.

En arkitekt påpekar att Siesjö suttit med i någon kommitté som godkänt Sernekeskrapan och dess plötsliga höjökning för något år sedan, som nu 2017 oplanerat förvandlats till en höjdsänkning. Det är inte seriöst. Det är skenande exploatering.

Det finns **stora demokratiproblem** och stora stadsbyggnadsproblem med hur dessa processer sköts, vilket Stadsbyggnadskontorets egen personal inte var sen att berätta för besökarna på bokmässan i september.

I frågor och svar om skrapan svarar man att på grund av "den korta tidplanen har det inte varit möjligt att göra en trovärdig dialogprocess", och kommer på så sätt, genom att besluta att det ska vara för bråttom för att man ska kunna ta hänsyn till demokratiska processer, undan **hundrausentals göteborgares syn på sin egen stad**.

Serneke är nutidens Göta Lejon, fastighetsföretaget som köpte upp och rev stora delar av Göteborg, så som Serneke nu gör på Hisingen. Ola Serneke säger i propagandamaterialet att han minsann inte är en sådan människa som hakar upp sig på problem. Med det menar han att alla som inte vill radera ut Göteborgs skala och förstöra Ramberget hänger fast vid "problem".

Men det är inte ett problem att Göteborgare känner och älskar sin stad. Istället är det Serneke som har problem med den, och likt alla de mörka perioder då människan förgripit sig på sin miljö, ser både natur och stad som något som ska besegras, skövlas och ersättas av en intensivare kolonisering, ett brutalare avtryck, en missriktad kortsiktig **kukmätning** med stockholm/malmö.

2. Mer om den nya Göteborg och den nya vågen av planer på skrapor;

De planerade cityhöghusen, till stor del kontorsskrapor, blir en parad av blockerande grå avgasfång i kolossalformat som skymmer älven. En berlinmur. Att från Stenpiren se den svartbeiga datorburk på 20 våningar som står vid Hj. Brantingshallplatsen kan göra vem som helst ledsen, och kommer man närmare den blir det inte bättre.

I propagandaskriften "Vårt Göteborg" hänvisar man minst tre gånger till Gasklockan, och hur charmigt det kommer att bli att promenera vid den när man byggt kontorsskraporna där. När man delar ut skriften, i mars 2017, är gasklockan redan riven och finns inte ens kvar som genuint och igenkännbart mål i landskapet att gå till.

Staden kommer inte närmare vattnet.

Man **skymmer vattnet** för invånare, förutom den promille som får bo i de utsiktskymmande kontorsliknande lågbudgetskraporna, och betala sina **skuldbostäder med mångmiljonlån**. De får ett nytt underjordiskt parkeringshus när man **bygger bort älven** och brer ut marken i den för att bilparken ska få extra plats, trots att de som kommer att bo där har full tillgång alla spårvägslinjer, expressbussar och alla tåg på hela Göteborgs Central.

Skillnaden mellan miljonprogrammet och idag är att medan 60-talets höghus erbjöd höjd standard till befolkningen, ljus och luft nära naturen, innebär **de nya datorburkarna** trånga högexploaterade passager, noll solljus, noll natur och mångmiljonlån. Endast välbeställda ska göra sig besvär. Husen är inte till för göteborgarna och inte för Göteborg, vars centrala delar får sin skala förstörd.

Det är **krass överexploatering**. Stadens politiker ser på staden som ett köpcentrum som vilken kapitalstark investerare som helst, likt Serneke, kan få köpa upp och missbruka obegränsat.

GÖTEBORG – STADEN UTAN STOLTHET

Det planeras för bostäder på de tomma parkeringsytorna i centrala Göteborg och en ny lägre **bro till Hisingen**, och det är mycket bra. De har behövts länge. Samtidigt verkar man inte alls ha analyserat vad staden är och vilken identitet den har, var stenstaden börjar och slutar och vad som är värt att skydda.

Jag har flyttat till Göteborg två gånger, 1996 och 2012. Första gången var det som att komma hem. En varm, lugn, stor stad. Andra gången, som fortfarande pågår, är det som att komma till en galleria, inte minst i centralstationens överexploaterade shoppingkaos.

Staden ska nu bebyggas ohämmat mitt i city med allt annat är karaktäristiska skyskrapor till jubileumet 2021, berättar guiderna i utställningslokalen Älvrummet vid Operan. Men Göteborgs identitet är inte skyskrapor på 29 våningar eller mer. **Göteborg är inte Shanghai.** Det är som om ingen, allra minst politiker eller guider, har minsta aning om vad som gör Göteborg till Göteborg, som om de aldrig tänkt en sekund på **vad staden har för identitet**, vad som skiljer den från andra städer. Det är som om de hatar staden och vill hämnas på den, liksom de S-politiker som på 70-talet lät Olskroken, Gårda och Haga förfalla och pyromanhärjas så att de skulle kunna radera det de såg som gamla omoderna fattigkvarter utan WC, ” mogna ” för rivning. Göteborgare talar än idag om att dessa hus faktiskt var rivningsfärdiga. Och hur tror man att de blev det??? **Idag är landshövdingehus svindyra bostadsrätter** som kräver miljonskulder för att man ska kunna bo i dem. Och göteborgarna står återigen och bara ser aningslöst på.

Jag flyttade tillbaka till Göteborg med underbara minnen av 90-talet.

Heden, Rambergsutsikten, det charmiga och lite gamla Järntorget, med den oexploaterade och gemytligt slitna 2:a Långgatan, unik för Sverige. Allt detta mindes jag och längtade efter. Nu ska allt det överexploateras och trångbebyggas med ett 29-våningshotell vägg i vägg med folkets hus, och ännu fler skrapor därtill.

Den som vill få en aning om hur det kommer att bli ska besöka det nybyggda miljöprogramsområdet i Kville, vid Backaplan. Det är rena betonghöghus, trångt och ljusfattigt mellan fasaderna. Sovjet är tillbaka. Järntorget många redan höga hus kommer att bli dvärgar invid de nya skraporna, Det kan man se på modellen i utställningslokalen, även om kuberna färgats vita för att ge ett neutralare intryck.

Det är ingen som har något emot att de öde parkeringsplatserna vid Masthuggskajen bebyggs, men det måste finnas åtminstone en grundläggande medvetenhet om vilken stad man bygger i. Inte ens under rivningsvansinnet på 60-talet, då man skapade modernistmonstren som kantar Masthuggstorget och 1:a Långgatan, kastade man all tidigare kunskap om stadens skala helt överbord och byggde skrapor.

Det har tidigare publicerats böcker om att bygga höghus i Göteborg, om hur illa dessa stämmer med den centrala stadens skala, och vem som helst som passerar Centralstationen eller Ullevi blir idag tvungen att se de hotfulla svärtade klossar som skymmer och skuggar stadskärnan, liksom tvålade block, insmorda med mörker och cigarettaska.

På **Kungsgatan** fanns på 90-talet unika affärer innan den degraderades till den galleria utan tak och fortsättning på Nordstan som den är idag; Bräutigams, UFF, Café Mecka, två biografier och en skivaffär fanns. Idag är allt kedjor.

Nordstan brer istället ut sig över Fredsgatan, Kungsgatan och Centralen, vilket gör staden till en likriktad köpgalleria av stockholmsförortskvalitet.

De officiella skälen till att man måste bygga allt detta just i centrum sägs vara flera;

Man måste stävja bostadskrisen, undvika kostnadsineffektiv låghusbebyggelse, Öka tillväxten och inflyttningen, skapa förutsättningar för mer kollektivtrafik, samt föra staden närmare vattnet.

De flesta av argumenten är lögnar och halvsanningar.

Den svenska bostadskrisen blir inte löst av att man bygger nästa Bergsjön på några parkeringsplattor mitt inne i city och förstör Järntorgsområdet.

Hade man menat allvar med att vi alla måste bo i i höghus i city, att det är för ”dyrt” att ha låghusbebyggelse, hade man bara rivit Haga rakt av, som ju ändå mest innehåller maskerade 1980-talshus.

Då hade man plötsligt kunnat bygga hur många skyskrapor som helst, men när Haga kommer på tal, går det som en kort tillfällig stöt av neurologisk aktivitet genom huvudet på den exploateringsivrande, och under mindre än en sekund vandrar en automatiserad skyddsreflex genom dennes medvetande.

Haga får inte innehålla skrapor, det finns en stadsidentitet i Göteborg, signalerar reflexen. Ändå är de skrapor man vill bygga så höga att de kommer att synas från, och skymma solen för, alla andra stadsdelar, inklusive Haga. De hade lika gärna kunnat byggas även i dessa stadsdelar, om det är stadens utseende man bryr sig om.

Ralph Erskines brutalistiska höghus vid brofästet, ”läppstiftet”, syns vida omkring, men är mindre än ingenting i jämförelse med de planerade höjderna. Ett höghus i en äldre innerstad, blir bara lyckat om det tar hänsyn till skalan och förhåller sig till den plats det ska uppföras på, likt det lyckade kopparhöghuset vid Skeppsbron, ”**Otterhällan**”, från 1920-talet. Den plats ett höghus i Göteborg ska förhålla sig till är Göteborg. Inte Shanghai. Inte New York. Inte Stockholm.

Om man värdesätter **tillväxt och befolkningsökning**, så är det knappast Göteborg, av alla orter i Västra Götaland, som det är mest synd om, och som behöver tillväxten bäst, tvärtom. Det är redan slut på bostäder, och staden har ändå underligt nog som uttalat mål att många fler måste flytta in för att vi inte ska bli omsprungna av andra kommuner i regionen som... Varberg(!!!).

Det sista både vår planet behöver är ännu fler invånare.

Kollektivtrafiken och närheten till vattnet är klassiska skenargument, för trots att man bygger bostäderna på Skeppsbron i stadens mest centrala läge, med gångavstånd till det näst största lokaltrafiknavet i hela landet, bygger man ändå ut kajen, **krymper älven**, och placerar 700 parkeringsplatser i den för de boendes räkning, som ju ska lockas med kollektivtrafik och närhet till ett vatten som kommer allt längre bort.

Inne på Älvrummet säger somliga guider att den som inte gillar de nya husen kan flytta härifrån. Jag tycker att man ska vända på det istället. Den som inte vill ha Göteborg, med den karaktär, den identitet och de kännetecken staden har, kan flytta härifrån. Om ändå någonsin **Göteborg** kunde komma ur sin paralysering inför det eviga spöket i öster – det kungliga stockholm, och utforska och känna stolthet inför **sin egen identitet**.

Hisingsskrapan ”Karlatornet” måste också få byggas sägs det, och då spelar stadens utsikt mot Ramberget ingen stor roll tycker Stadsbyggnadskontoret och Stadsarkitekten, men när **spekulationskarusellen** kring alla miljonbelånade skuldlägenheter och skrytbyggen i Sverige har spruckit, och det hälsar nu Finansinspektionen, Riksbanken och Konjunkturinstitutet samfällt att den kommer att göra, står den dominerande skrapan kvar, likt en symbol för något okänt och skrämmande korttänkt, likt en sedan länge bortglömd exploatering i en stockholmsförort, likt ett gammalt rivningsraseri ingen längre vill kännas vid. En symbol som kommer att symbolisera allt mellan himmel och jord utom just Göteborg, grå och blåsig.

Ingen av dem som lever idag kommer att få se den riven i sin livstid. Att en världsberömd arkitektfirma har ritat det sägs vara ett skäl att vilja ha den. Om en sådan arkitektfirma arkitektfirma så hade tagit fram **världens mest väldesignade hundskit** skulle jag inte köpa den. Eller låta dem lägga den på min gräsmatta.

Gör motstånd! Acceptera inte! Skriv. Ta upp det i medierna.

I andra städer i Sverige skulle man aldrig tillåta **att vyn från staden mot Ramberget** bara skövlas och exploateras bort. I alla andra städer hade denna stadens enda kvarvarande naturglimt fått ett omfattande skydd, men stadsbyggnadskontor och stadsarkitekt

tycks anse att göteborgarna inte bryr sig mer om sin stad än om en anonym övergiven parkeringsplats från 70-talet.

Därför tycker de inte att de behöver **lära känna Göteborg**, utan skämtar om alla miljöer de ska förstöra, hånar staden, och föreslår att den får precis den typ av behandling som man ger en vindsvept övergiven parkeringsplats från 70-talet. Här måste skrapan, om den byggs, placeras precis framför Ramberget. Bara i Göteborg !!!

Göteborg, jubileumsåret 2021- inte mycket vackrare än en spya.

Vi måste göra motstånd!

CITAT UR LITTERATUR OM STADENS FÖRNYELSE OCH OMVANDLING:

Göteborg före grävskoporna, Garellick, Robert, Borås 2001:

”När förnyelsetempot övergick från hälsosam dynamik till rivande i ej förr skådad omfattning kände människor inte igen sig. Utvecklingen skenade ifrån dem de skulle tjäna.”...” In på 1950-talet revs det mesta för hand och mycket återanvändes.”

Ett välmående samhälle ersattes hela miljöer av ”en social och estetisk fattigdom utan motsvarighet.”(s.7) Endast krig och kungar hade skövlat så utbrett tidigare.

Rivningarna som påbörjades under sent 1950-tal kom att innebära ” det mest omvälvande skedet i Göteborgs bebyggelsehistoria. Hela stadsdelar bytte skepnad inom loppet av några få år. Nu var det inte bara hus som försvann, även landskapet stöptes om och naturliga gamla gatumönster utplånades. Miljöer som utgjort hembygd och trygghet för generationer raserades plötsligt i ett svep. Långsamt framväxta sociala strukturer slogs sönder och skingrades och en i många fall flerhundraårig kontinuitet bröts.”(s. 9).

”1931 års stadsplaner införde ”nybyggnadsförbud som innebar att om planutredning förelåg för ett område så tilläts inget nybyggande.” vilket också innefattade ” varje förändring i befintlig byggnad, alltså i princip även moderniseringar.”...”i princip allt underhåll av äldre bebyggelse stannade av.” och ägande av äldre fastigheter blev en dålig affär” då hyrorna frystes på 1942 års nivå (s.11).

”Göta Lejon började förverkliga det kommunala saneringsprogrammet genom uppköp förslag till exproprieringar, förvaltning, tömning och rivning av det utdömda beståndet.”(s.12)...

Göteborg rev lika många lägenheter som stockholm trots ett mycket mindre invånarantal.

Landshövdingehuset, som nästan varannan göteborgare växt upp i påminde styrande svåra tider och fattigdom men ägde ”kvaliteter ovanliga även i dagens byggande. De var billiga och enkla att uppföra och genom sin lätta konstruktion väl lämpade för göteborgska grundförhållanden”...”skalan var mänsklig... lägenheterna hade generösa mått och var genomlysta och genomluftbara. Närt miljöerna gav tillfällen till informella möten... snickeridetaljer varierades till en harmonisk och upplevelserik arkitektur.”(s.14).

lägenheterna hade generösa mått och var genomlysta och genomluftbara. Närt miljöerna gav tillfällen till informella möten... snickeridetaljer varierades till en harmonisk och upplevelserik arkitektur.”(s.14)...

”Byggmaterialen var naturliga och beprövade och kunde enkelt underhållas”... ”sanitära moderniseringar var inte heller svåra att åstadkomma.”...

Många trivdes med småstadskänslan och den lägre hyran.

”Allt det som grannskapsteoretikerna önskade att arkitekterna skulle åstadkomma i nya områden fanns redan här”. (s.15).

Höga hus i Göteborg, Caldenby, Claes, Göteborg 1990, utgiven av stadsarkitektavdelningen vid Göteborgs stadsbyggnadskontor;

Gunnar Jansson, Stadsarkitekt: De höga hus som byggts ”är ett avsteg från den göteborgska traditionen”... ”vi vill inte oreflekterat följa tidsandans svängningar.”... att man bör ’tänka efter före’ vilket ”kräver en omsorgsfull genomgång av argumenten för och emot de nya husen.”(s.7).

Höjdens betydelse ”markeras av den ständiga kampen mellan Chicago och New York om titeln världens högsta byggnad.” (s.9).

Ada Louise Huxtable, am. Arkitekturkritiker; Höghusen är på gott och ont ” en hyllning av vår konsumtions- och företagarkultur.”(s.17).

Ej lämpliga för barnfamiljer enligt utredningar.

Det är i Manhattans låghusområden som kulturlivet frodas.

Höghuset ”är en sluten och från gatan avskärmad enhet.”... ”Allt tycks tala för att ett höghus med samma antal människor som ett stadskvarter alstrar färre oväntade möten och att dessa möten inte heller har den valfrihet mellan anonymitet och intimitet som är så karaktäristisk för staden. Ett kvartersstort höghus har vanligen bar en entré. Resten är baksidor.”(s.29).

”Att bygga stort och högt har alltid varit ett tecken på ekonomisk styrka och även på ideologisk makt.... I en tid när kyrkan ännu hade stark makt över sinnena var det naturligt att lägga en kyrka högt upp och väl synlig i hela älv dalen.... Åttiotalets höga hotell och kontorshus kan i så fall ses som ett tecken på maktens och pengarnas förskjutning från den offentliga sektorn till den privata.”(s.33).

Tidningen Byggmästaren (1957); ”Önskan hos de kommunala myndigheterna, arkitekterna m fl att manifesteras sig torde mången gång ha varit mer avgörande vid valet av höghus.”

”ibland kan de stoppas ”med hänvisning till allmänintressen i stadsmiljön, vilket också är en manifestation av offentlig makt”. (s.35).

”en manifestation av en plats i staden”...

Kan störa orienteringen på ett psykologiskt plan...gör omgivningen minder och betydelslösare, både på nära håll och i det större landskapets skala.”(s.39).

I kluster förtar det utsikten för varandra och kan bli ”en exklusiv kvalité för några på fleras bekostnad.”(s.41).

HOPPET – DE VACKRA NYBYGGDA HUSEN

Det finns hopp också i nutiden, trots alla ansträngt uttryckspressade fasader som i hög hastighet nu ska produceras vid vattnet;

De vackra rappade pastellhusen vid Amhults Resecentrum (byggår 2014-), och det utsökt traditionella tillägget med en extra uppgång/förlängt hus (färdigställt 2015), På Wingårdgatan 12 i Källtorp (2015), är härliga exempel på att det även idag är fullt möjligt att bygga varma, vänliga hus i mänsklig skala, trots alla kyligt storstilade marknadsplaner som styr i Sverige nu, och som gör Göteborg till en klon av Malmö, som i sin tur blir en klon av Stockholm, när städerna, alla fast i samma trend, blir förutbestämda bostadsrättspaket för dem som har råd.

GÖTEBORG VÄXER OCH BLIR STOCKHOLM

Det är en **missuppfattning**, som många tjänstemän och politiker har, att Göteborg absolut ständigt behöver växa, och att det är jättebra att man aktivt försöker få över **100.000 nya människor** att flytta in, för ett sådant uttalat mål finns det tyvärr, enligt vad de

själva berättar. Istället för evig tillväxt, som hade gjort större nytta i många andra delar av regionen, behöver Göteborg fortsätta **att vara Göteborg**, den **mindre, varmare och mänskligare** stad som den idag till stor del fortfarande är. Det vet alla som försökt få sittplats på vagn 7 vid någon tid på dygnet eller året. Redan idag har man nått till den punkt då många spårvagnslinjer skulle behöva dubbleras med bussar.

Det enda som kan hända en stad av den här storleken om den tvingas växa, är att den förr snarare än senare måste skaffa tunnelbana och **bli stockholm**. Redan nu arbetar kohorter av Siesjöanhängare, inom Yimby och på andra ställen på att få tanken att verka "spännande", verka vara ofrånkomlig "framtid", det ser man i remissvar och vid utställningar och i reklamtexter. Det går att tänka sig många värdigare öden för en stad som Göteborg.

SERNEKE

Serneke verkar helt sakna vilja att redovisa en konsekvensanalys av skrapan.

Den kommer inte bara att radera ut hela parkupplevelsen på Ramberget, den kommer också att radera ut **den centrala stadens sista naturglimt**, alldeles fränsett att skrapan till sin natur bara är en vulgär patriarkal kukmätning med sthlm/malmö. Vem har råd att bo i den? Inte pensionärer, kvinnor, studenter, barnfamiljer, invandrare...

Den symboliserar istället kontor och gentrifiering, för det är vad den egentligen är till för.

Det kommer sannolikt inte heller att drälla av europeiska turister som behöver få uppleva fula skrapor, då de redan har Frankfurt och **Canary Wharf** i London, den döda zon varifrån den här förstörande omvandlingen av den absoluta citykärnan i Göteborg tagits.

Det handlar om krass överexploatering och svaga oinformerade politiker som inte klarar av att hålla emot.

Om du tycker samma sak som jag, och vill värna Göteborgs innerstad, säg det och **arbota** för det.

Jag vet inte vilken press exploitörer som **Serneke** sätter på stadens politiker för att få dem att stå över demokratin ochoreflekterat gå **hans ärenden**, kanske är den hård. Göteborg har tidigare drabbats av mutskandaler. Det tar inte ifrån människor ansvaret att göra motstånd, även om det inte alltid känns bekvämt, kommunicera och ta dusten med den här världens alla **världsfrånvända exploitörer**.

Kommentar: Detaljplanen är en del i det nya framväxande Göteborg. Här tillåts även höga hus på väl valda platser. Detaljplanen har stöd i översiktsplanen och dess påverkan på omgivningarna har noga studerats.

Kontoret anser att området, även om det är högt exploaterat och annorlunda utformat, kommer att tillföra en spännande ny del i staden med bra bostäder, verksamheter, hotell mm och miljöer för många, såväl Göteborgare som turister. Olika sorters uttryck ska vara tillåtna i staden. Den planeras för såväl nutidens invånare som för framtidens.

48. Anonym

Snälla lyssna till dessa herrar! Tänk om, tänk om tänk om! De här planerna kommer att vara Göteborg död.

INGEN människa trivs i den här typen av miljöer! Det skapar hårda attityder och otrevlig ohållbart samhällsklimat! Lyssna och tänk totalt om! Tänk hållbarhet och framtid! Tänk människor och natur!

Det är Människan och jorden som skall leva här. Visa prov på mod och intelligens för

en gångs skull! Avblås dessa planer!

Det är en djup vädjan!

Läs mera här: <http://www.gp.se/nyheter/debatt/karlavagnstornet-ett-monumentalt-misslyckande-1.4195391>

Kommentar:-

49. Boende utan angiven adress

Vill som privatperson med detta brev kraftigt invända mot planen på uppförande av en högbyggnad inom detaljplanen för "Karlavagnsplatsen", enligt skisser, som finns presenterade på Göteborgs stads hemsida (www.goteborg.se/planochbyggprojekt).

Högbyggnaden, kallat "Karlatornet" av arkitekt- och initiativtagargruppen, innebär med sin föreslagna utformning, skala och höjd en uppenbar avvikelse från gällande bestämmelser i Plan- och bygglagen, vad gäller krav på anpassning av ny byggnad till befintlig bebyggelseskala, utformning samt topografi.

Tornets höjd är fullständigt överdimensionerad i förhållande till såväl tidigare placerad bebyggelse/höjdpunkter i jämförbart läge i staden, liksom till Göteborgs och älvrums topografi. Dess utförande ansluter på inget sätt till något i vare sig Göteborgs befintliga bebyggelseskala, den omgivande miljön, eller till områdets betydelsefulla sjöfarts- och varvshistoria.

Genom sin solitära placering, utan någon överhuvudtaget i skala jämförbar närliggande byggnad, kommer Karlatornet att utgöra en högst negativ visuell dominans, som direkt berör områden av riksintresse i den fysiska miljön: Göteborgs centrum/Skeppsbron samt Lindholmen/Slottsberget.

Avvikelsen är inte endast direkt tillämpbar mot "Karlatornets" föreslagna utformning. Planutförandet innebär också att en anmärkningsvärd frånvaro av invändning mot förslaget i förhållande till Plan- och bygglagens bestämmelser, tycks ha gjorts av stadens arkitekturansvariga personer.

Undertecknad föreslår ett avslag av nuvarande utformning av "Karlatornet" samt krav på omarbetning av byggnadsutförandets skala och material, med stöd av gällande Plan och bygglag, samt med hänvisning till definitioner av miljöer av riksintresse, i direkt anslutning till planförslaget.

Kommentar: Kontoret har noga studerat byggnadernas påverkan på stadsbilden från olika platser i staden och från älven. Kontoret anser att platsen tål höga hus. Något jäv i planen föreligger inte och kontoret följer Plan och bygglagen.

50. Västsvenska handelskammaren,

Remissvaret i korthet

- Vi är i grunden positiva till detaljplanen för bostäder och verksamheter i stadsdelen Lindholmen.
- Vi vill särskilt framhålla planens stadskvaliteter med hög täthet och blandade verksamheter samt olika upplåtelseformer, som positiva.
- Planområdet ligger i en del av Göteborg som redan har god kollektivtrafik och planerar för ytterligare utbyggnad. Även det är positivt.
- Vidare blir Karlatornet ett nytt landmärke i Göteborg och en markering av att Lindholmen och Hisingen är en betydelsefull och växande del av staden.

Brist på både bostäder och kontor

I Göteborg, precis om i stora delar av landet, råder akut bostadsbrist. Detaljplaner med stort bostadsinnehåll är därför välkomna. I det här skedet med stark byggkonjunktur är det dock extra viktigt att bygga en funktionsmässigt blandad stad.

Förutom bostadsbrist har Göteborg också enorm brist på kontor och verksamhetslokaler. Både bostäder och lokaler behövs alltså. Som bonus ger ett område med blandande verksamheter ofta en känsla av trygghet eftersom människor rör sig där under många av dygnets timmar.

Hittills har planområdet och stora delar av Lindholmen dominerats av kontor och utbildning. Att tillföra fler bostäder är därför en god idé.

Vikten av en attraktiv stad

Att en stad upplevs som attraktiv är en väsentlig faktor för näringslivet när företagen ska rekrytera kompetens. Attraktivitet beskrivs ofta i termer som mångfald och möjligheter. Att hitta en lämplig bostad är viktigt, men också att staden uppfattas som mångfasetterad när det gäller annat utbud, till exempel utbildning, arbetsmarknad, rekreation och kultur.

Städer som upplevs som attraktiva är nästan alltid platser där det är lätt att röra sig till fots eller med kollektivtrafik, som har en kvartersstruktur och där det händer mycket i gatunivå. Detaljplanen för Karlastaden betonar den typen av kvaliteter, vilket vi tycker är utmärkt.

Göteborg ska växa till en miljonstad

Västsvenska handelskammaren verkar för att Göteborg ska växa och bli en miljonstad i en region med tre miljoner invånare. För att detta ska ske behöver vi förtäta och komplettera området runt Göta älv, Älvstaden. Fler människor och arbetsplatser här ökar stadens möjligheter att attrahera och behålla arbetskraft och ger ett bättre underlag för en större regional arbetsmarknad.

Karlatornet, som blir Nordens högsta byggnad, kan i detta sammanhang bli en tydlig symbol för viljan att växa och bli en liten storstad istället för en stor småstad.

Kontakt med vattnet och nya stråk

Göteborgarna är måna om kontakten med vattnet. Detaljplanen orienterar hus och stråk för att överbrygga den barriär som Lindholmsallén skapar och för att också möjliggöra en framtida kontakt för delar av Hisingen norr om Hamnbanan och Lundbyleden. Det behövs.

Tillgängligheten för alla göteborgare är också väsentlig för att den nya stadsdelen ska uppfattas som ett positivt tillskott i staden. Därför är de offentliga platsernas utformning av stor vikt och betonas på ett bra sätt i planen.

Miljö- och klimathänsyn

En tät stad ger möjlighet för god kollektivtrafik, vilket minskar behovet av bil. Exploatören har betonat vikten av att erbjuda alternativ till eget bilinnehav genom till exempel bilpools. Det är utmärkt, liksom de miljöhänsyn som tas genom att hela projektet miljöcertifieras i Breeam.

Behovet av översiktlig planering för samhällsfunktioner

Planen möjliggör en förskola vilket är en nödvändighet i ett område som redan i dag lider stor brist på förskoleplatser. Från Västsvenska handelskammaren menar vi att det finns ett stort behov av en översiktlig planering så att samhällsfunktioner som skolor, förskolor och äldreboenden tillgodoses, men att detta inte behöver ske i varje enskild detaljplan.

Påverkan på stadsbild

Vi har med intresse, och viss oro, följt diskussionen om hur Karlstaden kommer att påverka stadsbilden från olika vinklar i Göteborg. Från Västsvenska handelskammarens sida välkomnar vi nya inslag av höga hus i staden, antingen de är placerade vid Centralstationen eller på Lindholmen. De visar att staden växer och gör en ny årsring i den historiska staden. Naturligtvis är utformning och detaljering viktigt för att de nya byggnaderna ska upplevas som ett positivt tillskott.

Vi menar, avslutningsvis, att detaljplanen för bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen har just dessa kvaliteter och ställer oss positiva till den.

Kommentar: -

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att några planbestämmelser samt planbeskrivningen har kompletterats i enlighet med synpunkter från remissinstanserna. Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning.

Kompletterande planbestämmelser:

- Så länge hamnbanan ligger kvar i sitt nuvarande läge och är en transportled för farligt gods får parkområdet utefter Hamnbanan inte förseas med anläggningar för lek och idrott som uppmuntrar till stadigvarande vistelse för större folksamlingar.
- Friskluftsintag ska placeras så högt som möjligt och med intagen vända bort från Hamnbanan. För byggnader lägre än 20m ska friskluftsintag placeras på tak. För byggnader högre än 20m placeras intagen lägst 20m ovan mark. Friskluftsintag placerade högre än 50m kan riktas åt alla håll. Ventilationssystem ska förseas med nödavstängningsmöjlighet.
- Lägsta höjd på färdigt golv ska vara beläget minst 0,3m över marknivå i förbindelsepunkt, för att dag- och spillvattenanslutning med självfall ska tillåtas.

Birgitta Lööf
Tf Planchef

Anna Rudholm
Planarkitekt

Tore Hjelte
Planarkitekt

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi AB (Fjärrkyla)
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Stads Parkerings AB
Göteborgs Hamn AB
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretslopp och vattennämnden
Kulturnämnden
Lokalnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Social resursnämnd
Stadsdelsnämnden i Lundby
Stadsledningskontoret
Lokalsekretariatet
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Luftfartsverket
Polismyndigheten
Länsstyrelsen
PostNord Produktion VO Göteborg
Försvarmakten
Sjöfartsverket
Skanova Nätplanering
Swedavia AB
Statens geotekniska institut
Trafikverket, Region Väst
Västtrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

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

Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt
Förvaltnings AB Framtiden
Got Event AB
Göteborg & Co
Göteborgs spårvägar
Handikappfören. Samarbetsorgan
Higab
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Svensk Handel
Tillgänglighetsrådgivare
Västfastigheter, Distrikt Göteborg
Västsvenska handelskammaren
Älvstranden Utveckling AB



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten

Yttrande
2017-04-05

Diarienummer
402-5971-2017

Sida
1(8)

Bilaga 2

Göteborgs stad
sbk@sbk.goteborg.se

Granskningsyttrande över detaljplan för bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen inom stadsdelen Lindholmen Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2017-02-07 för samråd enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL2010:900)

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. Planeringsförutsättningarna för planen behöver förtydligas för att planen ska kunna accepteras.

En beskrivning av trafikpåverkan och trafiksäkerhet på Lundbyleden saknas och behöver tas fram av Göteborgs Stad. De åtgärder som kan komma att krävas för att klara trafiksäkerheten måste identifieras.

Den genomförbarhetsstudie som pågår när det gäller uppförande av buller- och riskskydd måste slutföras och visa att nödvändiga åtgärder går att genomföra.

Planens lämplighet ska vara säkerställd vid dess antagande. Länsstyrelsen anser att alla skydd, både inom och utanför plan, behöver vara säkerställda (både genomförbarhetsmässigt och avtalsmässigt) innan antagande.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar att:

- Riksintresse kan komma att skadas påtagligt
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Riksintresse för kommunikation

E6.21 Lundbyleden

Trafikalstring till följd av planen

Trafikverket har i sitt yttrande över planen (daterat 2017-03-29) utförligt beskrivit förutsättningarna för trafiken på Lundbyleden, och den risk för påtaglig skada på riksintresset för kommunikation som genomförandet av

planen kan innebära. Länsstyrelsen delar denna uppfattning och anser att trafikallstring och trafiksäkerhetsfrågor måste klargöras för att en bedömning av planens lämplighet ska kunna göras. Det krävs fördjupade studier särskilt av kapaciteten vid Lindholms- och Erikbergsmotet. Detta kan ske genom mikrosimuleringar av moten där den beräknade tillkommande trafiken adderas. I detta arbete anser Länsstyrelsen att trafikallstring som uppkommer till följd av exploateringsplaner i Lundby och stängningen av Inlandsgatan behöver tas med. Trafikverket har identifierat Eriksbergsmotet som allra viktigast att studera då köer på avfarten i Eriksbergsmotet kan medföra köer i Lundbytunneln, vilket inte kan accepteras av trafiksäkerhetsskäl. Länsstyrelsen bedömer att en sådan köbildning skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer E6.21 Lundbyleden.

Visar det sig att köer kan uppkomma måste Göteborgs Stad redogöra för vilka åtgärder man avser att vidta för att motverka detta innan planen antas.

De fördjupade samråd som Trafikverket föreslår behöver genomföras och leda till en överenskommelse mellan parterna om hur trafikfrågorna ska hanteras innan planen antas.

Ett klargörande av beskrivningen av godstågstrafikens omfattning behöver göras i enlighet med Trafikverkets synpunkt.

Skyddsåtgärder vid/på Lundbyleden och längs Hamnbanan

Göteborgs Stad har i planen gjort antaganden om hur buller- och riskskydd ska utformas. En genomförbarhetsstudie har påbörjats och Trafikverket medverkar i detta arbete. Länsstyrelsen anser att buller- och riskskydden utgör nödvändiga förutsättningar för planens lämplighet. Göteborgs Stad måste därför slutföra genomförbarhetsstudierna av skydden både längs Hamnbanan och Lundbyleden samt visa att de skydd som krävs går att uppföra och att man är överens via undertecknade avtal med Trafikverket ~~om detta~~ innan planen antas. Avtalen behöver reglera finansierings-, projekterings- utförande-, och driftansvar för skyddsanläggningarna mot väg E6.21 och Hamnbanan och behöver vara utformade på ett sådant sätt att det säkerställs att skydden uppförs innan bebyggelsen uppförs.

De skydd Göteborgs Stad haft som utgångspunkt för buller- och riskberäkningar behöver alltså säkerställas. Om genomförandestudien visar att det inte är möjligt kan utredningar om buller och risker behöva uppdateras med det nya skyddets förutsättningar och ev. konsekvenser av detta få genomslag i planutformningen.

De skydd som uppförs måste utformas och placeras på ett sådant sätt att det inte stör riksintressets funktion (både drift och underhåll) eller ger upphov till skador på anläggningen på något sätt. Trafikverket har i sitt yttrande lämnat en utförlig beskrivning av förutsättningarna för uppförande av skydd, vilket behöver beaktas i genomförbarhetsstudien. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att det är viktigt att bevara förutsättningarna

för dubbelspår på den aktuella delen av Hamnbanan. Detta måste beaktas i det fortsatta arbetet med genomförandestudien.

Hälsa och säkerhet

Det finns en rad frågor som behöver utredas ytterligare och säkerställas i planen innan den antas, för att den ska vara lämplig med avseende på människors hälsa och säkerhet.

Geoteknik

Statens geotekniska institut (SGI) har yttrat sig över granskningsförslaget. SGI saknar fortfarande en komplettering av geotekniskt underlag som klargör förhållandena för planerad bullervall (inom planområdet) och som visar att vallen uppfyller en fullgod stabilitet. Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning och anser att Göteborgs Stad behöver klargöra frågeställningen som SGI lyft i både samrådsyttrandet (dat 2016-02-24) och nu granskningsyttrandet (dat 2017-03-14). Båda yttranden bifogas.

Förorenad mark

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen har infört en planbestämmelse som reglerar att startbesked inte får ges innan markens lämplighet har säkerställts genom sanering enligt gällande krav för föreslagen markanvändning.

Däremot kan Länsstyrelsen inte se att källan till föroreningen av klorerade lösningsmedel som påträffats har utretts, något Länsstyrelsen tidigare har påpekat behöver ske. En bedömning behöver göras av hur omfattande föroreningen av klorerade lösningsmedel är i grundvattnet och vilka risker som föreligger. Eventuellt behöver ytterligare undersökningar utföras för att identifiera källan och avgränsa föroreningen. Om föroreningskällan inte utreds finns det en risk för att marken återkontamineras, vilken kan innebära risker för de boende inom området i framtiden.

Risk

Skyddsåtgärder

Riskskydden mot Hamnbanan måste säkerställas i enlighet med vad som angivits ovan för att planen ska vara lämplig för det föreslagna ändamålet.

Det finns ett par otydligheter i riskbedömningen som behöver klargöras. I planbeskrivningen beskrivs att skyddet mot Hamnbanan utgörs av en 3 meter vall samt ett 3 meters plank ovanpå och att denna utformning bedöms uppfylla de funktionskrav som ställs på vallen enligt riskbedömningen. På plankartan beskrivs dock vallen som 3 meter med ett 2 meters plank ovanpå. I bedömningen att vallen bedöms uppfylla ställda funktionskrav finns inte riskreduktionen på 50 % kopplat till explosion med. Uppnås den effekt som antagits i riskbedömningen vad gäller vallens funktionskrav kopplat till explosion? Vilken effekt på funktionskraven har ett lägre plank? Det måste redovisas.

I riskanalysen understryks det att friskluftsintag ska placeras så högt som möjligt och bortvänt från riskkällan, i detta fall Hamnbanan. På plankartan står det i tillägg ”inte lägre än 7 meter”. Finns det en spridningsberäkning som visar att 7 meter är en tillräcklig höjd?

Grönområdet/Parken

Det finns en konflikt mellan Hamnbanan och det grönområde direkt söder om denna som kommunen önskar planera för rekreationsyta. Storleken på grönområdet söder om Hamnbanan är nu i stort sett halverat jämfört med samrådsskedet. Till granskningen har kommunen tydligare lyft fram det kvarvarande området som en rekreationsyta/kommunal lekya för de förskolor som planeras i området. Det är olyckligt och går i strid med den uppmaning som görs i riskanalysen att inte uppmuntra till stadigvarande vistelse i detta område. Skyddsåtgärden som anges i riskanalysen att utforma grönområdet utan större lekplatser, idrottsplatser eller liknande verksamheter, som kan uppmuntra till stadigvarande vistelse, visar på vikten av att minimera risken för att mycket människor vistas i detta område. Länsstyrelsen inser att det är svårt att styra var människor kommer att vistas men den framställning som kommunen gör av detta grönområde som en yta för förskolor att nyttja (beskrivs som utemiljöer till förskolan), som gör att de personer som kan komma att vistas där sannolikt kommer att vara förskolebarn, är mindre lämplig.

Länsstyrelsen anser därför att kommunen ska införa en planbestämmelse som reglerar att lekplatser, idrottsplatser eller liknande inte får uppföras i området för att säkerställa att det inte tillkommer någon sådan verksamhet framöver.

Buller

Även ur bullerhänseende är planens lämplighet som tidigare nämnts avhängig att skydden längs med Hamnbanan och Lundbyleden säkerställs.

Trafikbuller

Ljudnivåer har redovisats för tre förskolegårdar. Av plankartan framgår att skola/förskola tillåts även i övriga kvarter, exklusive Karlatornskvarteret. Det framgår av planbeskrivningen att planen inte möjliggör någon kommunal skola eftersom det inte går att uppfylla de krav som ställs på en funktionell skolgård. Länsstyrelsen gör därför bedömningen att skola/förskola inte ska tillåtas i övriga kvarter. Om det ska tillåtas ska det i detaljplanen redogöras för hur skolgårdar ska lösas och hur dessa förhåller sig till högst 50 dBA ekvivalentnivå dagsvärde för de delar av skol- och förskolegårdar som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet, i enlighet med rekommendationerna i Boverkets rapport 2015:8.

Industribuller

Genomförd bullerberäkning avseende industribuller vid byggnaden Polstjärnan visar att riktvärde för externt industribuller riskerar att överskridas dag- och kvällstid. Enligt plankartan kan bostäder uppföras i dessa lägen. På grund av byggnadernas utformning bedömer Länsstyrelsen

att det är svårt att åstadkomma en ljuddämpad sida för alla lägenheter. Det framgår av planbeskrivningen att verksamheten vid tegelhuset Polstjärnan ska flyttas. Det behöver också framgå när verksamheten ska flyttas och om det sker innan inflyttning i bostäderna. I det fall flytt av verksamheten kommer att ske efter inflyttning i bostäder, behövs en planbestämmelse avseende industribuller införas på plankartan.

Av plankartan framgår att en sopsugsanläggning ska anläggas i parken mot hamnbanan. Det framgår inte om denna kommer ge upphov till buller vid bostäder i planområdet. I det fall den ger upphov till buller behöver det bedömas om denna kan ge upphov till överskridande av riktvärde för industribuller vid närliggande bostäder.

Synpunkter på granskningshandlingen

Kulturmiljö

Länsstyrelsens synpunkter vad gäller påverkan på kulturmiljön ovan mark kvarstår sedan samrådsyttrandet. Karlavagnstornet innebär ingen fysisk påverkan på kulturmiljön men dess höjd och placering medför en stor visuell negativ påverkan på upplevelsen av kulturmiljöerna för riksintressena Lindholmen och Göteborgs innerstad (O 2:1-5). Länsstyrelsen bedömer dock att det inte innebär påtaglig skada på riskintresseområde för kulturmiljövård.

I MKB hänvisas till en kulturhistorisk förstudie: ”Karlavagnsplatsen - kulturhistorisk stadsbildsanalys” (Melica, 2015). Denna finns dock inte bilagd MKB:n.

Översvämning

Risken för översvämningen för skyfall är hanterad enligt Länsstyrelsens samrådsyttrande.

Brandgasventilationen i garageplanen föreslås via röschakt centralt placerade över garageplanen och beskrivs i planbeskrivningen påverka planeringen av markytan. Underjordiskt garage under allmän plats (P2) ligger enligt plankartan under ytvattenvägar för skyfall. Länsstyrelsen angav i sitt samrådsyttrande att brandgasschaktens placering och utformning bör beakta ytvattnets rinnvägar vid skyfall. Länsstyrelsen förutsätter att denna aspekt har beaktats/kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Riskvärdering

Länsstyrelsen framförde i samrådet att det bör framgå i planhandlingarna att samhällsrisken för området överstiger kommunens antagna acceptanskriterier och att man i denna plan väljer att förhålla sig till DNV:s (Den Norske Veritas) kriterier. Ett tydligt ställningstagande och motivering till avsteget saknas fortfarande i planbeskrivningen.

Miljökonsekvensbeskrivning

Enligt Miljökonsekvensbeskrivningen (dat 2016-01-28) från samrådet, stycke 4.10.2, står det att andra konsekvenser än masshantering under byggtiden bör beaktas i det kommande planeringsarbetet. I den uppdaterade miljökonsekvensbeskrivningen (dat 2017-02-02) saknas fortfarande beskrivning av övriga konsekvenser.

Länsstyrelsen ser att det i synnerhet är konsekvenser av buller och vibrationer under anläggningsskedet som kan bli betydande. Detta med tanke på den mycket stora mängd transporter som kommer att krävas, både för bortschaktade massor och byggmaterial som tillförs planområdet, samt det anläggningsbuller och vibrationer som uppstår av byggandet. Konsekvenser av buller och vibrationer behöver därför beskrivas och bedömas och förslag på åtgärder behöver ges. Även konsekvenser på yt- och grundvatten (t.ex. vid marksanering, länshållning av schakter, och djupa schakt) under anläggningsskedet bör nämnas.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskyddsdispens

Om det blir aktuellt med ingrepp i närliggande allé behöver dispens sökas hos Länsstyrelsen. Nedtagna träd ska i första hand kompenseras med nya träd planterade i rader. I andra hand kan trädgrupper accepteras i det fall det visar sig vara omöjligt att plantera nya alléer.

Artskyddsdispens

Om den fridlysta arten knölval behöver tas bort krävs dispens från artskyddsbestämmelserna. Dispens söks hos Länsstyrelsen.

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen påminner om att om det skulle bli aktuellt med bortledning av grundvatten är det tillståndspliktig vattenverksamhet om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas av vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena.

Detta beslut har fattats av enhetschef Helena Carling efter föredragning av Anna Hendén. I den slutliga handläggningen har även företrädare från Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg, medverkat.

Helena Carling

Anna Hendén

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Yttrande
2017-04-05

Diarienummer
402-5971-2017

Sida
7(8)

Bilagor för kännedom:

Kopia av yttranden till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2016-02-24 och
2017-03-14

Kopia av yttranden till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2017-03-29

Kopia till:

SGI

Försvarsmakten

Trafikverket

Länsstyrelsen/

Naturavdelningen, Helena Irencsson

Miljöskyddsavdelningen, Susann Lundman, Annika Svensson, Uffe Schultz

Samhällsavdelningen, Lena Emanuelsson, Andreas Morner Åhman, Patrik Jansson

Vattenavdelningen, Delilah Lithner