



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2016-05-17

Diarienummer: 0468/13

Sirpa Antti-Hilli

Telefon: 031-368 16 09

E-post: sirpa.antti-hilli@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Järnvägstunnel under Krokängsparken inom stadsdelarna Bräcke och Sannegården i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 17 mars 2015 att genomföra samråd om Detaljplan för Järnvägstunnel under Krokängsparken. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1, sist i denna handling. Samrådstiden pågick från 1 april till 12 maj 2015. Ett öppet hus hölls i klubbhuset vid Krokängsplan den 22 april.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på Kyrkbyns bibliotek under samrådstiden. Förslaget har även varit tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Under samrådet har 22 yttranden inkommit till Stadsbyggnadskontoret. Av dessa är hälften från kommunala nämnder och bolag, 8 från statliga och regionala myndigheter, ett yttrande från en sakägare som har del i en samfällighet i form av parkering i anslutning till planområdet och resterande två yttranden från en boende i Angered samt från en lokal partiavdelning.

Bland de kommunala nämnderna och bolagen så framför Göteborg Energi frågor angående påverkan på ledningar samt önskemål om E-område för befintlig transformatorstation. Kretslopp och vatten framför att hänsyn ska tas till en djupt förlagd ledning under planområdet. Miljö- och klimatnämnden önskar bland annat ett förtydligande kring hur föroreningar i marken påverkas under extrema flöden samt en utvecklad beskrivning av hur de rekreativa värdena kan förbättras i och med projektet. Park- och naturnämnden framför att Krokängsparken kommer att påverkas starkt av ett genomförande av detaljplanen men anser även att förslaget är positivt vad gäller kopplingar mellan Eriksberg och Bräcke/Pölsebo. SDN Lundby delar åsikten om att planen möjliggör ett framtida sammanlänkande av områdena. Nämnden anser dock att man borde göra ytterligare in-

satser för att öka tillgängligheten för rekreation så att områdets fulla potential kan utnyttjas. Trafikkontoret framför detaljerade synpunkter om användningsområden och andra bestämmelser i plankartan.

Länsstyrelsen meddelar att ett antagande av detaljplanen enligt förslaget inte kommer att prövas. Vidare yttrar de sig bland annat angående yta för brandbekämpning och anläggning för Räddningstjänst, att konsekvenserna av åtgärden att flytta fotbollsplanen behöver beskrivas avseende påverkan på växt- och djurliv samt att planen bör reglera att den ledning som behövs vid kraftig nederbörd verkligen kommer till stånd.

Trafikverket framför detaljerade synpunkter i och med att arbetet med Järnvägsplanen fortgått och arbetena behöver synkroniseras och de båda planerna överensstämmer.

En sakägare som har del i en samfällighet för parkering framför synpunkter på att projektet inte kommer att innebära en förbättring för kringboende så som det framställs. Brister kring säkerhet och trygghet för barn befaras. En företrädare för en lokal partiavdelning framför önskemål om att projektet kompletteras med två pendeltågstationer.

Överväganden och ändringar efter samråd

Framförda synpunkter har i vissa fall föranlett ändringar av planförslaget. Dessa listas under rubriken *Ändringar* i denna handling. Processen med järnvägsplanen har fortskridit parallellt med planarbetet och behovet att justera detaljplanen har uppkommit då järnvägsplanen reviderats och utvecklats i olika delar.

Kontoret har bedömt att detaljplanen efter genomförda justeringar och kompletteringar kan ställas ut för granskning.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, Trafikverket och andra förvaltningar för kännedom och eventuellt beaktande vid planens genomförande.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Nämnden tillstyrker förslaget till detaljplan och godkänner den sammanfattning av genomförandefrågor som redovisas i Fastighetskontorets tjänsteutlåtande.

Kommentar:

Noteras.

2. Göteborg Energi AB med dotterbolag

Bolaget förutsätter att exploatören, för möjliggörande av förändrad markanvändning enligt planförslaget, initierar och bekostar erforderliga omläggningar av fjärrvärmeledningen, av driftsatta gasledningar och av befintliga nätstationer och elledningar med tillbehör fullt ut. Såvida inget annat särskilt avtalats med koncernen Göteborg Energi förutsätts ledningsrätt erhållas för koncernens samliga anläggningar och ledningar med tillbehör inom planområdet.

Göteborgs Energi Nät AB har några 10 kV och 0,4 kV kablar som korsar järnvägen under Ivarsbergsmotet i den västra sidan av planområdet. Befintlig transformatorstation som finns på kommunens fastighet Bräcke 729:163 kan komma i konflikt med ombyggnaden av Hamnbanan eller med gång- och cykelbron. Om stationen kan ligga kvar på sin plats ska ett E-område avsättas på samma ställe. Om stationen flyttas ska ett E-område avsättas i närheten av det befintliga läget för att minimera flyttkostnaden. Två 130 kV kablar korsar den tänkta tunneln under befintligt läge för fotbollsplanen i det nordöstra hörnet. Under 2015 kommer dessa flyttas några meter österut så att ingen konflikt kommer att uppstå med fotbollsplanen. Genab vill delta i tidigt skede för utplacering av nätstationer och ledningsstråk.

Längs den norra sidan av befintlig fotbollsplan är en fjärrvärmeledning förlagd som idag försörjer Eriksbergsområdet. Vid utbyggnaden föreslås ledningen placeras på en rörbrygga över schaktet för tunneln. Vid detaljprojekteringen av betongtunneln förväntas fjärrvärmeledningen ges ett nytt permanent läge. Även den del som korsar tunnelschaktet bör ges ett permanentläge för att erhålla så få avbrott som möjligt. Alternativet att förlägga ledningen under tunneln kan bolaget inte tänka sig.

Det finns driftsatta gasledningar inom planområdet, dessa har beaktats med u-område på plankartan.

Gothnet har inget att erinra men påpekar att befintliga optokablar och rör i området ska beaktas.

Kommentar:

Fortsatt dialog har skett mellan Trafikverket och ledningsägarna angående ledningsdragning och nödvändiga utrymmen för ledningar. Plankartans u-områden justeras.

Transformatorstationen kan finnas kvar i befintligt läge. Ett E-område införs i plankartan för att säkra dess placering.

Fjärrvärmeledningen intill fotbollsplanen bedöms kunna ligga kvar i befintligt läge längs bollplanen i öster. Ledningen kommer att korsa över järnvägstunneln. Detaljplanen möjliggör att korsa ledning över tunneln i område som i plankartan betecknas som parkmark.

3. Göteborgs Hamn AB

Hamnbolaget betonar att utbyggnaden av Hamnbanan till dubbelspår är mycket viktig för att kunna utveckla Göteborgs hamn. Bolaget är positivt till detaljplanen samt att stadsbyggnadskontoret och Trafikverket valt att jobba vidare med tunnelalternativet.

På illustrationskartan saknas de nya anslutningarna som ska skapas till de befintliga industrispåren mot Skarvik och Rya. Det är även svårt att se vad som är nya spår respektive tunnelvägg.

Enligt bolagets prognoser kommer antalet tåg till och från hamnen 2035 vara 119 tåg per dygn. I prognosen ingår inte tomloksrörelser och rörelser som uppkommer i samband med dragning till och från lok- och vagnsverkstad. Godstågens längd ska i närtid förlängas från 550 meters medellängd till 750 meter.

Hamnbanan, som är av riksintresse för kommunikation, ingår även i riksintresset för Göteborgs hamn, vilket bör framgå av planbeskrivningen. Det bör även framgå hur riksintresset påverkas av planen.

Kommentar:

Illustrationsritningen och planbeskrivningen justeras och kompletteras i enlighet med synpunkter från Göteborgs Hamn AB. Illustrationskartan

förtydligas med de nya anslutningarna till de befintliga industrispåren och planbeskrivningen kompletteras med information om riksintresset.

4. Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

Bolaget framför att idrottsplatsen (fotbollsplanen) idag har 21 parkeringsplatser vid klubbhuset. De parkeringsplatser som tas bort vid klubbhuset, kommer att ersättas vid det nya klubbhuset. Eftersom parkeringsfrågan är omhändertagen, har bolaget inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar:

Noteras.

5. Idrotts- och föreningsnämnden

Nämnden ser positivt på att Hamnbanan förläggs i tunnel för att ta bort den barriär den utgör idag. Fotbollsplanen förblir en del av området och föreslagen placering fungerar väl då planen kommer upplevas som mer lättillgänglig. Det är även positivt att Trafikverket ombesörjer att föreningsverksamheten kan fortgå under byggtiden.

Kommentar:

Noteras.

6. Kretslopp och vattennämnden

Nämnden har inga synpunkter angående avfall som påverkar utformningen av detaljplanen.

Inom planområdet finns ett flertal viktiga ledningar som kommer att påverkas av utbyggnaden. I området runt Säterigatan och befintlig fotbollsplan kommer ett flertal ledningar att behöva flyttas eller förändras i enlighet med vad som bestämts med Trafikverket. I tunnelns mynning kommer Trafikverket anlägga dagvattenpumpstation för att förhindra att vatten rinner in i tunneln. I dagsläget finns inte kapacitet i befintligt dagvattennät nedströms tunneln. Diskussion kring olika alternativ till lösning diskuteras för närvarande mellan Kretslopp och vatten och Trafikverket.

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på 4 meter mellan trädets rothals och ytterkant ledning ska hållas.

Planområdet ligger ovanför en befintlig berganläggning. Vid projekteringen ska samråd ske med Kretslopp och vatten (Gryaab). En djupt förlagd spillvattenledning inom planområdet är viktig att beakta i samband med schaktning för betongtunneln i Krokängsparken.

Kostnader för ledningsomläggning ska inte belasta VA-kollektivet.

Kommentar:

Fortsatt samarbete har skett mellan Trafikverket och Kretslopp och vatten. Planområdet justeras så att dagvattenpumpstationen ingår i järnvägsområdet.

En upplysning införs i plankartan för att ange att hänsyn ska tas till berg, rum, tunnlar och kulvertar under området. Vid sprängning och större markarbeten i området ska anläggningsägaren kontaktas.

Trafikverket bekostad eventuell nödvändig ledningsomläggning till följd av projektet.

7. Kulturnämnden

Nämnden anser att detaljplanen visar att den tar hänsyn till det kulturhistoriska landskapet och dess lämningar i den fortsatta handläggningen. När det gäller kulturmiljövärdena i parkmiljön är det viktigt med parkens koppling till arbetarrörelsens historia. Det finns dock inga konkreta fysiska spår att skydda och enligt planen kommer inte berg-tunneln att påverka marken ovanför. I nuläget bedöms det inte bli någon påverkan på kulturhistoriska värden.

Kommentar:

Noteras. Synpunkterna vidarebefordras till Trafikverket och Park- och naturförvaltningen för framtida beaktande.

8. Miljö- och klimatnämnden

Miljö- och klimatnämnden anser att planförslaget är bra. Att förlägga Hamnbanan i tunnel medför en kraftig förbättring av ljudnivåer, vibrationer, samt minskar den barriäreffekt som Hamnbanan innebär idag. Krokängsparken består av värdefull natur i form av gamla stora ekar som bland annat är livsmiljöer för många insekter knutna till ihåliga träd. De negativa effekterna på flora och fauna bedöms som relativt stora på lokal och regional nivå, då många träd kommer att tas bort.

- Nämnden förutsätter att stor försiktighet tas till de stora naturvärden som finns knutna till Krokängsparken, då arbetet med att bygga tunneln påbörjas. Arbetet med kompenserande åtgärder är positivt.
- Nämnden önskar ett förtydligande av hur föroreningar i marken påverkas under extrema flöden, som exempelvis ett 100-årsregn.
- Nämnden önskar även ett förtydligande av den långsiktiga hållbarheten i ballast, som föreslås användas för rening av dagvattnet. Exempelvis vilken strategi som finns för hur ballasten ska hanteras då den inte längre förmår rena vattnet.
- En beskrivning av hur de rekreativa värdena kan förbättras ska finnas med i det gestaltungsprogram som ska tas fram till järnvägsplanen.

Nämnden delar den bedömning som gjorts i planarbetet om att miljö kvalitetsnormerna inte riskerar att överskridas till följd av projektet. Slutligen vill nämnden påpeka att statusen i Göta älv och Rivö fjord inte får försämrats.

Kommentar:

Frågan om markföroreningar och 100-årsregn beskrivs av Trafikverket i planbeskrivningen hörande till Järnvägsplanen: Riskerna för översvämning av nya Hamnbanan är i första hand inte kopplade till höga nivåer i Göta älv eller i havet, utan förknippade med kraftig nederbörd. Hamnbanans avvattningsystem dimensioneras för nederbörd med 100 års återkomsttid och dagvattenledningarna under järnvägstunneln vid Säterigatan för upp till närmare 200 års återkomsttid. Att de korsande dagvattenledningarna vid Säterigatan är dimensionerade för regn med mycket lång återkomsttid ger en extra säkerhet i det instängda och sårbara området. Pumpstationer vid tunnelmynningarna kommer dessutom att fånga upp och pumpa bort den nederbörd som rinner mot tunnelmynningarna och som annars skulle rinna in i tunneln. När den nya Hamnbanan är i drift kommer föroreningsgraden inom området vara lägre jämfört med nuvarande situation. Därmed minskar också risken för exponering av förorenad jord. I och med att de förorenade jordmassorna kommer att schaktas ur vid planerade markarbeten innebär detta att risken för grundvattenförorening kommer att minska, men lokalt kan åtgärder för att motverka spridning av

till exempel oljeföreningar och lösningsmedel bli nödvändiga. Åtgärder kommer vid behov att vidtas för att förhindra förändrade grundvattenförhållanden.

Ballasten som anläggs i tunneln har inte som huvudsyfte att rena dagvatten. Materialegenskaperna hos järnvägsballast är strikta och kontrollerna av egenskaperna beskrivs väl i Trafikverksdokument. Avseende nötning finns att läsa i BVS 585.52 "Makadamballast för järnväg": *Bestämning av motstånd mot nötning för makadamballast klass I skall utföras med en längre micro-Devaltrumma än som normalt används enligt SS-EN 1097-1, se Bilaga E i SS-EN 13450. Prövningsförfarandet skall modifieras i enlighet med Bilaga E i SS-EN 13450.*

Utifrån de resultat som man kommit fram till i rapporter, resultatet av genomförda marktekniska undersökningar i projektet samt de skyddsåtgärder som vid behov föreslås för att minimera risken för att föreningar når banvallens dränering bedöms också dräneringsvattnet från Hamnbanans banvall ha mycket låga föroreningshalter. Trafikverkets bedömning är att det inte heller är tekniskt eller ekonomiskt motiverat att rena detta dagvatten.

Gestaltningssprogrammet hör till Järnvägsplanen och inte till aktuell detaljplan. Synpunkterna har vidarebefordrats till Trafikverket som meddelat att de inte har för avsikt att revidera gestaltningssprogrammet. I planbeskrivningen redovisas konsekvenser av att Hamnbanan förläggs i tunnel, såsom en övergripande förbättrad koppling mellan Eriksberg och Pölsebo, fler kopplingar över järnvägen och minskat buller. Ytterligare påverkan på de rekreativa värdena kan hanteras i det kommande planarbetet för området norr om Eriksbergsdockan där dagens järnvägsområde kan omvandlas och skapa en koppling in i Krokängsparken söderifrån.

9. Park- och naturnämnden

Nämnden framför att utbyggnaden enligt detaljplanen starkt kommer att påverka Krokängsparken. Naturvärden går förlorade på grund av att gamla ekar på Bratteråsberget och i Krokängsparken tas ned. Förslaget är positivt vad gäller kopplingar mellan Eriksberg och Bräcke/Pölsebo. Bullernivån kommer att minska och även känslan av en otrygg barriär i området kommer att minska.

De främsta synpunkterna som framförs är att intrången i befintlig markmiljö behöver minimeras för att säkerställa att så många uppvuxna träd som möjligt kan bevaras. Plankartans bestämmelser ska kompletteras med att marklov krävs för fällning av träd.

Kompensationsåtgärderna kopplade till genomförandet behöver beskrivas mer utförligt. Konsekvenserna för den befintliga miljön i och med en sänkning av Hamnbanan behöver beskrivas tydligare, även redovisa i planbeskrivningen hur genomförandeprocessen ska gå till.

Under rubriken ekonomiska konsekvenser för Trafikverket behöver det tydliggöras att det även handlar om finansiering av åtgärder på gatu- och parkmark under genomförandetiden. Dessa åtgärder ska tydligt regleras i ett genomförandeavtal mellan Göteborgs Stad och Trafikverket.

Kommentar:

Krokängsparken kommer att påverkas av Hamnbanans föreslagna dragning, bland annat beträffande träden i parken. Efter samrådet har det dock framgått att det finns en del oklarheter kring omfattningen på påverkan av

trädbeståndet. En diskussion pågår mellan de berörda parterna och det är angeläget att arbetet med bedömningen av påverkan på träd och naturmiljö slutförs.

Efter fortsatt dialog mellan stadsbyggnadskontoret och park- och naturförvaltningen efter genomfört samråd så har förvaltningen tagit tillbaka sitt önskemål om bestämmelse om att marklov ska krävas för fällning av träd.

Kompensationsåtgärder hanteras inte separat i detta planärende utan avser att ingå i den åtgärdsplan som tas fram och ska kopplas till genomförandeaftalet. Ett antal åtgärder kommer att genomföras för att ersätta det som förändras i och med byggnation av tunneln, såsom gångvägar i parkområdet intill den flyttade fotbollsplanen och i anslutning till tunnelmynningen i väster. Planbeskrivningen kompletteras med information om att delar av parken kommer att vara ianspråktagen under tiden byggnation av tunneln pågår. Konsekvenser för den befintliga miljön i och med en sänkning av Hamnbanan beskrivs redan i planbeskrivningen.

Genomförandeavsnittet i planbeskrivningen redovisar redan att finansiering av åtgärder även sker på gatu- och parkmark, men avsnittet utvecklas för att tydliggöra detta. Åtgärdsplanen, vilken avses kopplas till genomförandeaftalet, kommer att redovisa de åtgärder som ska göras. Arbetet med denna pågår och avtalet där åtgärdsplanen ingår ska tecknas innan detaljplanen antas.

10. Stadsdelsnämnden i Lundby

SDN Lundby har i sitt yttrande beskrivit de sociala konsekvenserna av projektet Hamnbanan samt lämnat synpunkter på planförslaget. Nämnden anser att järnvägstunnel under Krokängsparken är ett viktigt steg i att koppla samman stadsdelen samt leva upp till målet ”hela staden” som uttalas i Vision Älvstaden. Utbyggnaden av järnväg i tunnel ger positiva konsekvenser för närboende avseende hälsa och säkerhet, möjliggör mål om ökad trafikkapacitet på järnvägen samt möjlighet att utnyttja markområden för stadsomvandling där järnvägssträckningarna går idag. Planens utbyggnad är mycket betydelsefull när det gäller att rumsligt koppla ihop Norra Älvstranden med övriga Lundby. Med en mer sammanhängande bebyggelsestruktur och starkare kopplingar skulle områdena på respektive sida järnvägen knytas ihop bättre. Det är positivt att Bratteråsberget får viss upprustning med slyröjning samt förbättring av stigar då tillgängligheten i dagsläget är låg. Nämnden anser dock att man borde göra ytterligare insatser för att öka tillgängligheten för rekreation så att områdets fulla potential kan utnyttjas.

Gång- och cykelvägar bör utformas enligt trafikstrategins intentioner. Förvaltningen vill särskilt trycka på vikten av att sära på gående och cyklister. För att koppla samman Norra Älvstranden med övriga Lundby är det även viktigt att huvudstråken blir tillgängliga för alla.

För barn och ungdomar är tre år en lång tid. Nämnden vill särskilt trycka på vikten av att en plan för åtgärder i byggskedet tas fram då byggandet sker i ett område där barn och ungdomar går i förskola, skola och dagligen vistas både i undervisning och på fritiden. För att påverkan ska bli så positiv för barn och unga som möjligt vill nämnden trycka på att föreslagen fördjupning beträffande byggskedets konsekvenser och åtgärder görs när produktionsplanen och masshanteringsplanen är framtagna.

Kommentar:

Planområdet berör endast ett fåtal gång- och cykelvägar. Flera av dem kommer behöva läggas om i nya lägen utanför och delvis inom planområdet.

det. I plankartan fastslås inte läget för dessa och även deras utformning är möjlig att anpassa till behov och lämplighet i respektive del.

Tillgängligheten bedöms bli god. Ramper kommer att finnas vid gång- och cykelbron som flyttas. Även i anslutning till den nya överfarten vid tunnelmynningen väster om Krokängsparken kan ramper finnas som komplement till trappor. I illustrationskartan visas ett möjligt sätt att utforma detta. Fortsatta studier kommer att ske inför genomförandet.

Som underlag inför genomförandet och upphandling innan byggnation kommer Trafikverket ta fram en utredning kring Mobility Management där konsekvenser och effekter under byggskedet beskrivs vidare. Detta utreds inte vidare i samband med planarbetet.

11. Trafiknämnden

Nämnden anser att detaljplanen skapar möjligheter för en god stadsutveckling i området. I Trafikkontorets yttrande föreslås ett antal mindre justeringar och kompletteringar i planbeskrivning och plankarta.

De faktiska och upplevda avstånden i gång- och cykelnätet minskar. När gång- och cykelbron över Pölsebobangården flyttas kopplas Londongatan och Pölsebo till Astris gata med Taubeskolan med en gen och attraktiv förbindelse. De kommunikationsstråk som skapas över det västra tunnelpåslaget skapar en ökad genhet och tillgänglighet till buss-hållplatsen Pölsebo på Västra Eriksbergsgatan för de som bor norr om Hamnbanan. På grund av tunneln genom Krokängsberget försvinner ett av gång- och cykelstråken i parken som legat under Trafikkontorets huvudmannaskap.

För flytt av gång- och cykelbron krävs en begränsad justering av Västra Eriksbergsgatan utformning.

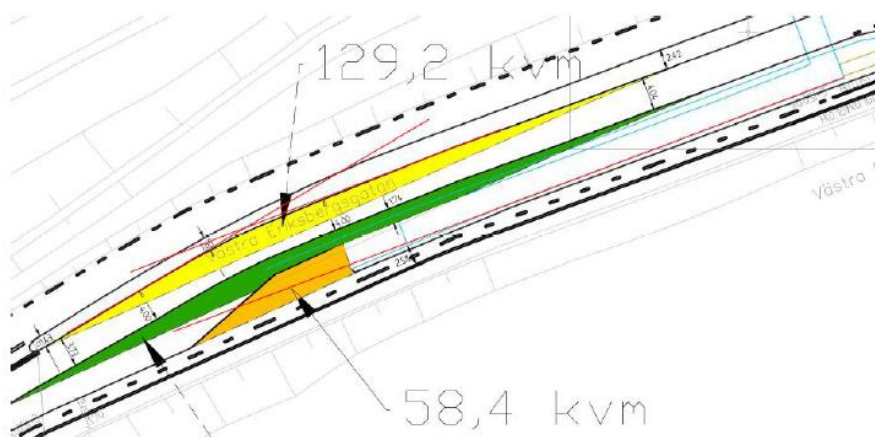


Bild: Justering av Västra Eriksbergsvägen

För underbyggnad av allmän gata så som vid Säterigatan skall utformning och dimensionering följa Trafikkontorets Tekniska handbok.

Funktionen som anges med bestämmelsen gång₁ vid Västra Eriksbergsgatan kan rymmas i bestämmelsen HUVUDGATA och redovisas i illustrationen.

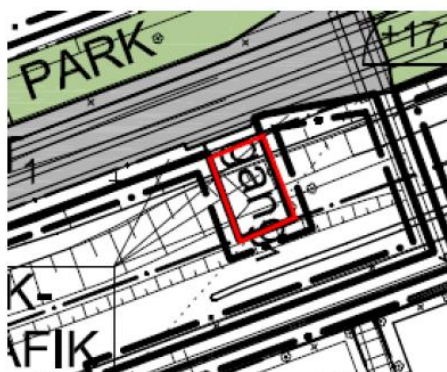


Bild: Gångväg vid Västra Eriksbergsgatan för räddningsinsats.

Sydöstra hörnet av kvartermark för idrottsändamål påverkar befintlig gång- och cykelväg. Länken längs Säterigatan utgör en del i det övergripande cykelvägnätet och behöver utrymme för att kunna fungera och utvecklas. Därför föreslås en justering av gränsen för idrottsområdet, där gränsen flyttas västerut.

Nordöstra hörnet av parken söder om Pilegårdsgatan bör utgöra gång- och cykelväg. Stråket längs Säterigatan bör kunna anslutas mot Pilegårdsgatan och stråket från Biskopsgatan.

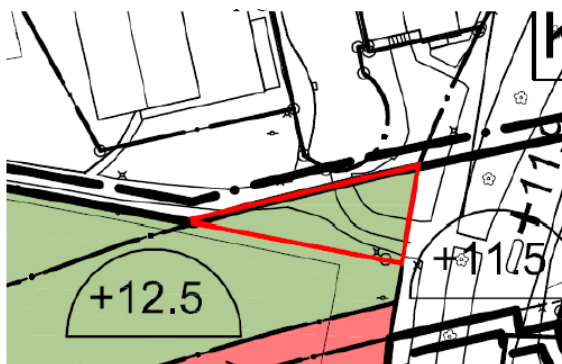


Bild: GC-VÄG syd Pilegårdsgatan

Vid Västra Eriksbergsgatan, på norra sidan av Hamnbanan finns en mindre yta med bestämmelsen PARK. Denna bör i den västra delen ersättas av HUVUDGATA så att befintlig gång- och cykelväg inkl dike inryms.

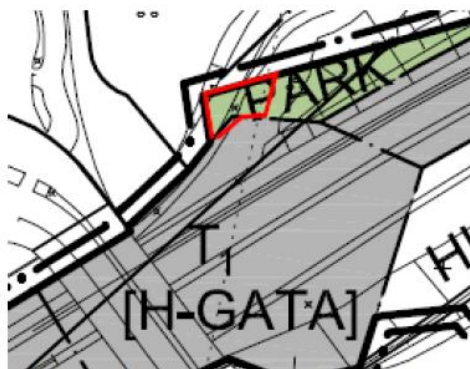


Bild: PARK överförs till T1/H-GATA

För gång- och cykelbron över Västra Eriksbergsgatan anser Trafikkontoret att den fria höjden ska vara minst 4,7 meter och det kan övervägas om inte detta bör framgå av planbestämmelser eller höjdsättning i plankartan. Bron bör ha användningsbestämmelsen GC-VÄG eller GC-BRO även på norra sidan av Hamnbanan, vid Londongatan.



Bild: Område för GC-VÄG norr om Hamnbanan

I planbeskrivningen bör framgå en bedömning av parkeringsbehov för idrottsanläggningen utifrån Göteborgs Stads parkeringstal. Parkeringarna kan med fördel skisseras på illustrationsritningen.

Kommentar:

Gång- och cykelbrons nya läge finns med inom planområdet. Dess anslutning till befintliga gång- och cykelbanan längs Västra Eriksbergsgatan ligger utanför planområdet men en anslutning kan hanteras enligt gällande plan, då detta område är planlagt för allmän plats, HUVUDGATA.

Frågan om underbyggnad vid Säterigatan är avstämd med såväl Trafikkontoret som Trafikverket. Lägsta nivå för schaktning sammanfaller med planerad nivå på gatan, +11,9 meter. Fortsatt samverkan kommer att ske i samband med byggnation.

En fortsatt diskussion har skett angående insatsvägar för Räddningstjänsten med utgångspunkt i de krav som Räddningstjänsten ställer. Insatsväg möjliggörs över kommunens mark, allmän plats. Området betecknat med egenskapsbestämmelsen gång₁ breddas i plankartan för att möjliggöra en mer flexibel placering av angöringsficka längs Västra Eriksbergsgatan.

Läget för gångväg längs bollplanens östra sida kommer behöva justeras i samband med genomförandet av detaljplanen. Trafikverket har i järnvägsplanen illustrerat alternativa sträckningar för ett flertal gång- och cykelvägar vars läge kommer behöva justeras. Aktuell gång- och cykelväg ligger utanför planområdet. Tillräckligt utrymme för dess funktion bedöms finnas mellan Säterigatan och den flyttade fotbollsplanen.

Även gång- och cykelvägen norr om fotbollsplanen finns illustrerad i ett nytt läge i järnvägsplanen. Fortsatta studier kommer att ske i samband med genomförandet. Området planläggs som allmän plats, PARK, för att ansluta till kringliggande användningsområden i gällande planer. Användningen park möjliggör att gång- och cykelvägar finns inom området men dragningen är flexibel. Vilken förvaltning som ska ansvara för driften är inte en fråga som hanteras inom ramen för detaljplanen. Även området vid Västra Eriksbergsgatan på norra sidan av Hamnbanan ligger kvar som parkändamål eftersom intilliggande områden där befintlig gång- och cykelväg ligger också är planlagda som park. Gång- och cykelväg inom området är möjligt.

Efter fortsatt dialog med Trafikkontoret efter genomfört samråd så finns inte längre önskemål om planbestämmelse som reglerar fria höjden. Någon justering görs därför inte i plankartan. Regleringen av gång- och cykelbron i planförslaget är gjord för att möjliggöra viss flexibilitet i dess placering. Plankartan justeras inte avseende detta.

Parkeringstal för idrottsplats finns inte upptaget i stadens parkeringstal. Det är dock rimligt att dagens parkering ersätts med samma antal platser då verksamheten förväntas vara densamma och erforderligt utrymme bedöms finnas. Ett förtydligande görs i illustrationskartan där parkeringsplatserna ritas in.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

12. Business Region Göteborg (BRG)

Business Region Göteborg betonar att Göteborgs hamn är viktig för att driva tillväxt och utveckling i hela landet och är en attraktionskraft för Göteborg. BRG ställer sig bakom planförslaget. I och med tunneldragningen blir det möjligt att på sikt komplettera området med fler arbetsplatser i området. En blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd. Hamnbanan är en av Sveriges viktigaste järnvägs-länkar och utbyggnaden är av stor regional och nationell betydelse. Det är viktigt att genomförandet sker i högsta möjliga tempo.

Kommentar:

Noteras.

13. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

GR ser positivt på att Hamnbanan förläggs i tunnel och att kapaciteten utökas till dubbelspår. För att Göteborgs hamn ska kunna fortsätta att utvecklas krävs robust kapacitet i järnvägssystemen och god tillgänglighet i det övergripande transportsystemet. När Hamnbanan förläggs i tunnel minskar barriäreffekten och bullernivån för boende i området. Det öppnar även upp möjligheter för att t ex öka tillgängligheten till Krokängsparken.

Kommentar:

Noteras.

14. Lantmäterimyndigheten, Göteborgs Stad

Lantmäterimyndigheten uppmärksammar att planbestämmelsen ”u” (allmännyttiga underjordiska ledningar) gäller inom hela idrottsområdet. Ett olokaliserat u-område innebär i regel att området inte kan bebyggas.

Kommentar:

u-områdets utbredning inom idrottsområdet begränsas i plankartan.

15. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning är att planförslaget väl uppfyller syftet att ge planstöd för pågående järnvägsplan för Hamnbanan.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10§ PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Länsstyrelsen befarar inte att riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken inte följs, att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser eller att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Råd enligt 2 kap PBL

Insatsvägar för räddningstjänsten är inte tydligt redovisade på plan- och illustrationskartor vilket gör det svårt att avgöra var järnvägsområdet och tunnel blir åtkomliga. Länsstyrelsen hänvisar till TSD avseende säkerhet i järnvägstunnlar, där framgår att området i det fria runt utgångspunkten för brandbekämpning ska ha en yta på minst 500 m². En

sådan yta ges lämpligen markanvändning T₁ och bör omfattas av detaljplanen. Om ytan omfattas av annan detaljplan bör hänvisning till denna ske.

Ett eller flera skyddsvärda träd berörs av flytten av fotbollsplan. I järnvägsplanens MKB markeras några träd som kommer att påverkas, men det framgår inte varför. Konsekvenserna av åtgärden att flytta fotbollsplanen behöver beskrivas avseende påverkan på växt- och djurliv. Den förändrade markanvändningen behöver motiveras. Handlingarna behöver också beskriva vilka skydds- och kompensationsåtgärder som kommer att vidtas.

Fornlämning ska markeras på plankartan och planen bör upplysa om att intrång kräver tillstånd av länsstyrelsen. Fornlämningar måste beaktas vid planering och anläggande av de gångvägar som behöver ledas om.

Flera miljöskyddsfrågeställningar saknas i detaljplanen men behandlas i MKB för järnvägsplanen för Hamnbanan som är fogad till detaljplanen. Därför räcker det att dessa frågor tas upp i kommande järnvägsplan och i MKB för Hamnbanan och ska inte regleras i detaljplanen för järnvägstunneln. För att öka förståelsen av detaljplanen bör det däremot tydligare framgå av planbeskrivningen att skyddsåtgärder omfattas av järnvägsplanen. Bullerskydd kan med fördel markeras på illustrationsplan.

Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Klimatförändringar i form av ökad och intensivare nederbörd, höjda medeltemperaturer och värmeböljor, samt stigande havsnivåer, medför konsekvenser för i stort sätt alla samhällssektorer och anpassningsåtgärder är därför nödvändiga.

Av planbeskrivning och MKB framgår att extrem nederbörd från område norr om planområdet (fotbollsplanen) inte kan tas om hand dagvattenssystemet utan behöver evakueras via ledning genom planområdet. En planbestämmelse bör reglera att ledningen kommer till stånd. Vid utformning av ledningen är det viktigt att inlopp och utlopp inte utgör fara för lekande barn och att den inte medför erosion eller andra olägenheter.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att Göta älv inte kommer påverkas på ett sådant sätt att statusen kommer försämrats. Vad gäller påverkan på grundvattnet har det tidigt i processen konstaterats att åtgärderna är tillståndspliktiga enligt 11 kap Miljöbalken, det vill säga det krävs tillstånd för vattenverksamhet. Ett tidigt samråd har initierats och detaljfrågor kring påverkan på vattenmiljöer kommer att hanteras mer ingående i den kommande prövningen.

På plankartan förekommer mindre områden med markanvändning kollektivtrafik, syftet behöver tydliggöras.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt att förslaget innebär betydande påverkan på miljön. Då planen endast avses ge planstöd för järnvägsplan har till planen därför fogats järnvägsplanens MKB.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

Kommentar:

Planområdet innefattar två insatsvägar för räddningstjänsten till tunneln – den ena vid tunnelmynningen i väster och den kommer inrymmas i ett kombinerat hiss- och trapphus direkt öster om Säterigatan. Efterfrågad yta finns inom allmän plats, på gata, i direkt anslutning till respektive insatsväg. Inga särskilda ytor planläggs inom T₁ för detta. Befintliga gator kan fungera som räddningsplatser.

Krokängsparken kommer att påverkas av Hamnbanans föreslagna dragning, bland annat beträffande träden i parken. Efter samrådet har det dock

framgått att det finns en del oklarheter kring omfattningen av påverkan av trädbeståndet samt vad påverkan innebär. En diskussion pågår mellan de berörda parterna och det är angeläget att arbetet med bedömningen av påverkan på träd och naturmiljö slutförs.

Planbeskrivningen kompletteras med information angående påverkan på växt- och djurliv med anledning av flytt av fotbollsplanen.

Plankartan förtydligas med gräns för fornlämningsområde samt upplysning om att intrång i fornlämningsområde kräver tillstånd av länsstyrelsen.

Planbeskrivningen förtydligas så att det framgår att skyddsåtgärder omfattas av järnvägsplanen. Vilka material som ska användas i tunnelträget och hur bullernivåerna ska hållas nere regleras inte i detaljplanen utan hanteras inom ramen för järnvägsplanen.

Fortsatt utredning i dagvattenfrågan har skett sedan samrådet och en bestämmelse beträffande ledningen är inte aktuell.

De områden markerade med markanvändning kollektivtrafik som åsyftas regleras likt befintlig intilliggande mark. Detta är således en anpassning till befintliga kringliggande planförhållanden.

16. TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har kanalisationsstråk som försörjer befintliga hus inom planområdet. Diskussion pågår med Trafikverket gällande eventuell flytt av kablar och kanalisation. Skanova har inget att invända mot planförslaget.

Kommentar:

Noteras.

17. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har inga ledningar inom aktuellt område och har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

18. Trafikverket

Trafikverket är positivt till att detaljplanen tas fram eftersom den är en förutsättning för att en utbyggnad av Hamnbanan till dubbelspår ska kunna ske. Trafikverket framför ett flertal detaljerade synpunkter på mindre justeringar som bör ske i planbeskrivning, plankarta och bestämmelser för att stämma överens med järnvägsplanens innehåll.

Kommentar:

Fortsatta diskussioner och samarbete mellan Göteborgs Stad och Trafikverket har skett inför granskningen. Flera av de framförda synpunkterna anses av Trafikverket vid fortsatt diskussion inte vara nödvändiga att justera. Övriga synpunkter tillgodoses genom att planhandlingarna kompletteras och förtydligas enligt nedan:

- Avsnitt i planbeskrivningen förtydligas och justeras enligt framförda synpunkter för att överensstämja med järnvägsplanen.
- Frågor beträffande avtal vidarebefordras till fastighetskontoret för beaktande.
- De i plankartan angivna höjderna för tunneln revideras enligt levererade höjder från Trafikverket.

- Utbredningen av område markerat med n_1 , intill tunnelmynning, revideras enligt önskemål och med utgångspunkt i senaste underlag från Trafikverket.
- Område $R(T_2)$ med byggrätt för klubbhus norr om fotbollsplanen kompletteras med en planbestämmelse p_1 som anger att "Byggnad får genom placering och utformning ej begränsa framtida åtkomst för drift och underhåll av järnvägstunnel."
- Område gång₁, insatsväg för räddningstjänsten, ses över så placeringen överensstämmer med järnvägsplanens intentioner.
- u-områden ses över och justeras i plankartan.

Angiven höjdsättning på Säterigatan kvarstår. Frågan har stämts av med såväl Trafikkontoret som Trafikverket. Fortsatt samverkan om genomförande i denna punkt får ske i samband med byggnation av tunneln.

b_1 reglerar en befintlig ledning under fotbollsplanen och ska därför finnas kvar som bestämmelse.

För område e_1 regleras inte taklutning.

19. Västtrafik

Västtrafik har inga synpunkter på planförslaget men påminner om att vikten av att framkomligheten för kollektivtrafiken säkerställs under byggtid och efteråt.

Kommentar:

Noteras.

Sakägare

20. Fastighetsägare Sannegården 82:12 som ingår i S:19 (parkering), (Carmencitas gata 24)

Det måste ses som ett stort misslyckande att trots den stora investeringen i en järnvägstunnel så blir det ingen förbättrad koppling mellan Färjenäsparken/Taubeskolan/Platån och de äldre bostadsområdena i Bräcke/Pölsebo. Planbeskrivningen hävdar att kopplingen förbättras vilket måste ifrågasättas. En mer korrekt beskrivning vore önskvärd när en satsning som vi boende ska leva med för lång tid framöver beskrivs. Det som står om förbättrad säkerhet och trygghet för barn att kunna röra sig själva under rubriken *Sociala konsekvenser och barnperspektiv; Vardagsliv* på sidan 29 är direkt felaktigt.

Med dagens placering av gång- och cykelbron kan man från Astris gata korsa Västra Eriksbergsgatan och järnvägen för att nå det "trafiksäkra" gång- och cykelstråket som går norrut i den gamla spårvägsträckningen. En viktig länk mellan de gamla och de nya delarna av Lundby, där inte minst barn kan cykla själva. Med den nya placeringen av bron kräver denna passage av gatan och järnvägen två 180-graderssvängar, med stor risk för att barn cyklar omkull eller krockar med cyklister/mopedister på cykelbanan utmed Västra Eriksbergsgatan, som är en cykelbana med höga hastigheter då den bland annat används av långpendlare.

Ny övergång med trappa och ramp landar så att Västra Eriksbergsgatan måste korsas i plan. Att det skulle underlätta för barn att röra sig själva mellan sidorna är tveksamt. Det blir viktigt att utforma en trafiksäker korsning av gatan där trappa och ramp landar, vilket inte visas i planförslaget. Eftersom denna länk kan upplevas som närmsta vägen för många kommer troligen barn att välja denna och då korsa Västra Eriksbergsgatan i plan.

Resultatet av denna stora satsning blir två kopplingar över järnvägen istället för en, dock lösningar som känns sämre och motsatsen till vad planbeskrivningen säger om ökad trygghet och säkerhet för barn och ett förenklat vardagsliv där man vågar släppa barnen själva. Med planförslaget kan kopplingen till Krokängsparken bli bättre, den viktigaste kopplingen är dock den mellan Färjenäsparken/Taubeskolan/Astris gata och gång- och cykelstråket som går utmed den gamla spårvägssträckningen. Det är denna koppling som borde bli riktigt bra, inte minst för barnen att använda. Detta kräver att kommunen menar allvar med sammankopplingen av det nya och gamla Hisingen och kräver av Trafikverket att förlänga sänkningen av järnvägen så att en bra koppling kan ske. Fundera även över lämpligheten med en cykelöverfart som kräver snäva 180-graderssvängar.

Vi är boende på Platån och våra barn rör sig norrut till kompisar, Sälöfjordsplan mm, men det finns en ännu större rörelse av barn från de gamla delarna av Lundby och närliggande stadsdelar till Färjenäsparken, Taubeskolan mm. Dagens planskilda korsning är inte bra för sammankopplingen (en sammanhållen stad), men den är ändå bättre än två ännu sämre och farligare lösningar.

Kommentar:

Projektet att Hamnbanan på flera sträckor förläggs i tunnel kommer att innebära stora positiva konsekvenser för staden. Aktuellt planområde i sig begränsas till att i princip omfatta tunnelns dragning och fotbollsplanens förändrade läge, men ett genomförande av planen innebär att mark frigörs som tidigare utgjorde järnvägsspår i markplan. Denna mark kan på sikt få en annan användning vilket leder till förbättrade kopplingar över det som i dagsläget utgör en barriär i område. Aktuell plan innebär dels att den befintliga gång- och cykelbron får ett nytt läge, dels en tillkommande övergång över tunnelmynningen vilket blir ett komplement.

Ett exempel på hur trappa och ramp intill västra tunnelmynningen kan utformas redovisas i illustrationsritningen. Exakt utformning av trappa och ramp samt övergångsställen på allmän plats regleras inte i detaljplanen utan bestäms i ett senare genomförandeskede. Området är planlagt som allmän plats.

Kommunen ställer inte ytterligare krav på Trafikverket vad gäller sänkning av spårområdet, utöver den del som förläggs i tunnel. En sänkning av spåret vid denna punkt får en allt för stor påverkan på befintlig Älvsborgsbro för att vara ekonomisk försvarbar.

Eftersom det är den befintliga gång- och cykelbron som återanvänds så kommer anslutningspunkterna till ramper se ut likt idag. Exakt utformning regleras inte i detaljplanen utan hanteras vidare i samband med genomförandet. Synpunkterna har framförts till Trafikkontoret.

Övriga

21. Boende på Muskotgatan 51, Angered

Den boende framför att när spårvägen till Norra Älvstranden byggs vore det bra om den kunde förlängas till Eketrägatan på den befintliga banvallen sedan 50-talet. Detta föreslås för att ge Biskopsgården direkt förbindelse med Norra Älvstranden. Då behövs en tunnel under järnvägen.

Kommentar:

Trafikkontoret utreder frågan om ytterligare spårväg på Hisingen. Frågan hanteras inte inom ramen för aktuell detaljplan men hänsyn har tagits för

att inte omöjliggöra en dragning av spårväg i anslutning till planområdet. Synpunkterna har framförts till Trafikkontoret.

22. Företrädare för Norra Hisingen och Lundby Centerpartiavdelning

Synpunkt framförs att projektet ska kompletteras med planering av två stycken pendeltågsstationer; en pendeltågsstation vid Eriksbergs köpcentrum i närheten av eller i anslutning till den östra tunnelmynningen och en vid Pölsebo i närheten av eller i anslutning till den västra tunnelmynningen.

Ovanstående är i enlighet med tidigare tjänsteutlåtande av SDN Torslanda och SDN Lundby 2006-04-21 och tjänsteutlåtande av Göteborgs stad 2007-11-01 vilka citerat i kort sammanfattning säger att: *I framtiden tror vi att pendeltågstrafik byggs ut till sydvästra Hisingen. Det är viktigt att alla åtgärder som görs för Hamnbanans utveckling och kapacitetsanpassning i det korta perspektivet inte försvårar eller hindrar en utveckling för persontrafik på räls till västra Hisingen. Förvaltningen föreslår att inriktningen bör vara att framtida pendeltågspår väster ut kan placeras i nuvarande Hamnbanans "spårzon".*

Hisingen är idag den mest expansiva regionen i Göteborg. Hisingen är också väldigt viktig för Västra Götalandsregionen, för Sverige och för hela Skandinavien. Här finns Skandiahavnen som är Sveriges största hamn för containertrafik och är avsedd att fungera som svensk huvudhamn för enhetstrafik - styckegods. Lindholmen är centrum för teknisk kompetens och utveckling av svenskt näringsliv. På Hisingen finns också Volvo och flera stora företag.

Syftet med framtidsvisionen är att den positiva utvecklingen med Vision Älvstaden som ett regionalt centrum med till exempel Lindholmen som en viktig kunskapsnod inte ska avstanna. I den målsättningen är det mycket viktigt att alla möjligheter till att bygga en snabb och effektiv kommunikation med pendeltågstrafik och spårvagnstrafik tas till vara. Utbyggnaden av Hamnbanan ger möjlighet till att kunna utveckla också pendeltågstrafik för att i framtiden ytterligare stärka och utveckla denna viktiga region och hela Västra Götalandsregionen.

Vision Älvstaden är en mycket viktig framtidsvision för regionen som enkelt kan stärkas med ytterligare innovationspunkter utan att det leder till ytterligare omfattande kostnadskonsekvenser om redan befintliga projekt kompletteras enligt intentionen.

Pendeltågstrafik till Hisingen underlättar också det stora nyttopendlandet till och från kranskommuner och inom Västra Götalandsregionen. När miljövardande och kostnadseffektiva kollektiva kommunikationsmedel görs bättre och attraktivare blir dessa mer attraktiva att nyttja relativt att nyttja egen bil. Det medför minskande bilköer, ett minskat fossilberoende, en bättre livsmiljö samtidigt som det är lönsamt.

Hisingen har kommit att utvecklas till att vara den mest expansiva delen i Göteborg och i regionen. Bästa möjliga kommunikationer i form av pendeltågstrafik är därför höginträsant för en fortsatt positiv utveckling av näringslivet och av regionen. Ett modernt och mångsidigt kommunikationsutbud är värdeskapande och främjar en god och hållbar livsmiljö i det moderna samhället när resurser tas till vara.

Kommentar:

Frågan om pendeltågstrafik hanteras inte inom ramen för aktuell detaljplan. I plankartan regleras användningen järnvägstrafik och syftet är idag att användas för godstransporter.

Hamnbanan trafikeras av godstrafik och är av nationell betydelse eftersom den ansluter till Göteborgs hamn och flera industrier på Hisingen. Gods-

trafiken är redan i dagsläget omfattande och det finns behov av ökad kapacitet.

2009 togs beslut i förstudien för Hamnbanan som utgår från en etapputbyggnad i eller i anslutning till befintligt läge. I nationell plan för transportsystemet 2014 – 2025 ingår finansiering av flera etapper för utbyggnad av Hamnbanan så som Eriksberg–Pölsebo, Pölsebo–Skandiahamnen och Kville bangård samt ny Marieholmsbro. Dessa åtgärder genomförs för att säkerställa godstrafikens behov av robusthet och kapacitet. Hamnbanan trafikeras inte av persontåg och Trafikverket har inget uppdrag att förbereda för att Hamnbanan i framtidens ska kunna trafikeras av persontåg.

Yttrandet vidarebefordras till Trafikkontoret och Trafikverket för kännedom.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar och tydliggöranden i planhandlingarna föreslås följande justeringar utifrån de synpunkter som framförts:

- Plankartans u-områden justeras.
- Ett E-område införs i plankartan för att säkra befintlig transformatorstations placering.
- Illustrationsritningen och planbeskrivningen justeras och kompletteras i enlighet med synpunkter från Göteborgs Hamn AB.
- Planområdet justeras så att dagvattenpumpstationen ingår i järnvägsområdet.
- Planbeskrivningen kompletteras med information om att delar av parken kommer att vara ianspråktagen under tiden byggnation av tunneln pågår.
- En upplysning införs i plankartan för att ange att hänsyn ska tas till bergrum, tunnlar och kulvertar under området. Vid sprängning och större markarbeten i området ska anläggningsägaren kontaktas.
- Plan- och användningsgränser justeras för att överensstämma med föreslagen järnvägsplan.
- Genomförandeavsnittet i planbeskrivningen utvecklas för att tydliggöra att finansiering av åtgärder även sker på gatu- och parkmark.
- Området betecknat med egenskapsbestämmelsen gång₁ breddas i plankartan för att möjliggöra en mer flexibel placering av angöringsficka för Räddningstjänsten längs Västra Eriksbergsgatan.
- Illustrationsritningen kompletteras med parkeringsplatser vid föreslaget klubbhus.
- Planbeskrivningen kompletteras med information angående påverkan på växt- och djurliv med anledning av flytt av fotbollsplanen.
- Plankartan förtydligas med gräns för fornlämningsområde samt upplysning om att intrång i fornlämningsområde kräver tillstånd av länsstyrelsen.

- Avsnitt i planbeskrivningen förtydligas och justeras enligt framförda synpunkter av Trafikverket för att överensstämma med järnvägsplanen.
- Frågor från Trafikverket beträffande avtal vidarebefordras till fastighetskontoret för beaktande.
- De i plankartan angivna höjderna för tunneln revideras enligt levererade höjder från Trafikverket.
- Utbredningen av område markerat med n1, intill tunnelmynning, revideras enligt önskemål och med utgångspunkt i senaste underlag från Trafikverket.
- Område R(T₂) med byggrätt för klubbhus norr om fotbollsplanen kompletteras med en planbestämmelse p₁ som anger att ”Byggnad får genom placering och utformning ej begränsa framtida åtkomst för drift och underhåll av järnvägstunnel.”

Ytterligare justeringar görs efter avstämning mot föreslagen järnvägsplanen och samordning med Trafikverket:

- En belastningsrestriktion införs inom den del av Sannegården 25:1 som ingår i planområdet.
- Justeringar görs i planbestämmelserna i syfte att tydliggöra syftet.

Karoline Rosgardt
Planchef

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Hamn AB
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretslopp och vattennämnden
Kulturnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Lundby
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Länsstyrelsen
Skanova Nätplanering
Svenska Kraftnät
Trafikverket, Region Väst
Vattenfall Eldistribution AB
Västrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckningen

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

Naturskyddsföreningen i Göteborg