



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Granskningsutlåtande

Datum: 2016-11-22
Diarienummer: 0468/13
Aktbeteckning: 2-5331

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

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 17 maj 2016 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 1 juni – 21 juni 2016.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under samrådstiden. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Under samrådet har 19 yttranden inkommit till Stadsbyggnadskontoret. Av dessa är 10 yttranden från kommunala nämnder och bolag, 4 från statliga och regionala myndigheter, tre yttrande från sakägare, (en från fastighetsägare inom området, en med servitut inom området och en från marksamfällighet utanför området) ett yttrande från boende i området och ett yttrande från en småstugeförening.

Inkomna yttranden från de kommunala nämnderna berör i huvudsak beskrivningen i miljökonsekvensbeskrivningen av hur träd- och trädmiljöer påverkas i anslutning till tunneln. Miljö- och klimatanämnden samt park- och naturnämnden påtalar brister i MKB rörande omfattning och påverkan av träd och önskar ett tydliggörande tillägg till planhandlingarna.

Kulturnämnden och Pölsebo Småstugeförening informerar om att det i området finns en stenlagd gångväg som bör uppmärksammas eller skyddas. Trafikkontoret upplyser om konsekvenser som en flytt av gång- och cykelväg längs med Säterigatan medför samt framför synpunkter på illustrationen. Kretslopp- och vattennämnden har synpunkter rörande avfallshantering.

Länsstyrelsen vill, förutom mindre redaktionella synpunkter och frågor, se en tydligare redogörelse av konsekvenserna med en flytt av Krokängsplan.

Lantmäteriet har mindre synpunkter på utformningen av höjdsättningen i plankartan.

Vidare har ägare till fastighet Sannegården 25:1 inkommit med ett yttrande där man motsätter sig planläggning utifrån att del av fastigheten samt mindre del av en ej bebyggd byggrätt påverkas.

En sakägare önskar att tråget längs med Västra Eriksbergsgatan täcks över så att det istället blir en tunnel längs med gatan.

Överväganden och ändringar

Framförda synpunkter har i vissa fall föranlett mindre revideringar av planförslaget. Dessa listas under rubriken revideringar i denna handling. Kontoret bedömer att detaljplanen efter genomförda revideringar kan presenteras byggnadsnämnden för ett godkännande.

Kvarstående erinringar finns från Miljö- och klimatinämnden, Park- och naturnämnden, fastighetsägare för Sannegården 25:1 samt sakägare boende på Pepitas gata 15.

Från samrådet finns kvarstående erinringar från sakägare och fastighetsägare för Sannegården 82:12 samt företrädare för Norra Hisingen och Lundby Centerpartiavdelning.

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. Kulturnämnden har svarat på detaljplaneärendet i ett tidigare skede och kommer inte att ändra sitt tidigare ställningstagande till planen.

Men informationen om den stenlagda gångväg, även kallad "Kärleksstigen", som Pölsebo Småstugeförening upplyst om, kom som en ny och värdefull information. Stads museet har tillsammans med Pölsebo småstugeförening rekognoscerat den aktuella gångvägen och bedömt att det finns tydliga, anlagda partier av stigen kvar.

Man instämmer i att det borde finnas en ambition att kartlägga stigen och pröva att göra en typ av skyddsbestämmelser för gångvägen. Alternativt kan man genom namnberedningen utreda möjligheten att ge ett namn åt stigen och på det sättet ge en vink om platsens historiska betydelse.

Kommentar:

Tillsammans med kulturförvaltningen konstateras att kärleksstigen i huvudsak ligger utanför de delar av planområdet där tunneln har en påverkan ovan mark. Exakt placering är inte möjlig utan en inmätning.

Stigen är i sig inte en fornlämning eller ett byggnadsminne.

För att tillmötesgå förvaltningen kommer att på plankartans illustration införas en information om stigen.

Vidare har gemensamt beslutats att kulturförvaltningen vidarebefordrar sitt förslag att i anslutning till kärlekstigen sätta upp en informationskylt till park- och naturförvaltningen som förvaltare av parken. Då stigen i huvudsak inte berörs av planläggningen bedöms arbetet med att ta fram en skylt samt kostnader för densamma kunna hanteras utanför detaljplanen.

2. Fastighetsnämnden tillstyrker det utställda förslaget

Kommentar:

Noteras

3. Miljö- och klimatinämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att våra synpunkter nedan beaktas.

Naturvärden

Naturmiljön i Krokängsparken kommer att påverkas som en följd av byggandet av järnvägstunneln för Hamnbanan. Trafikverket har tagit fram en MKB inom arbetet med järnvägsplanen, som innehåller både skyddsåtgärder och kompenserande åtgärder för naturen i Krokängsparken. Vi förstår att det pågår ett arbete mellan staden och Trafikverket med att uppdatera arbetsmaterialet till MKB. I skrivande stund är dock MKB inte uppdaterad med avseende på omfattning av påverkan på träd och trädmiljöer. I arbetsmaterialet framgår att cirka 220 träd kommer att behöva avverkas. I den MKB som bifogades detaljplanen står det att cirka 75 stycken träd kommer att behöva tas bort. Det innebär att nästan tre gånger så många träd kan komma att behöva avverkas vilket kommer att medföra en mycket större negativ påverkan på trädmiljöerna i området. Den bild MKB ger nu riskerar därför att vara missvisande.

Vi anser att det är väldigt angeläget att ett PM som innehåller ett förtydligande av vilka nya kompensationsåtgärder och skyddsåtgärder som krävs med de nya förutsättningarna måste tas fram nu. PM bör också innehålla en sammanställning av vilka skyddsvärda träd som finns i parken, samt vilka kumulativa effekter som förväntas med de nya uppgifterna.

Kommentar:

Miljö- och klimatinämndens yttrande överensstämmer med park- och naturnämndens yttrande och bemöts under punkt 6.

4. Stadsdelsnämnden i Lundby tillstyrker fortsatt planarbete till detaljplan för järnvägstunnel under Krokängsparken.

Fortsatt dialog hålls med Trafikverket kring sociala konsekvenser och påverkan på barn och unga av järnvägstunnelns genomförande, inklusive kommunikation till berörda boende och verksamheter.

Förvaltningen har i övrigt ingenting att tillägga utöver tidigare framförda synpunkter.

Kommentar:

Noteras

5. Idrott- och föreningsnämnden noterar att planens syfte är att möjliggöra att Hamnbanan kan förläggas i tunnel i ett nytt läge under Krokängsparken och fotbollsplanen Krokängsplan.

Idrotts- och föreningsförvaltningen har avtalat om ersättningsåtgärder för den befintliga konstgräsytan. Trafikverket river nuvarande Krokängsplan och färdigställer ny konstgräsyta och nytt klubbhus efter bygget. Under byggtiden finns en temporär lösning för föreningarnas aktiviteter på *Seamen centers* anläggning.

Idrotts- och föreningsnämnden har inga övriga synpunkter på rubricerat ärende.

Kommentar:

Noteras

6. Park- och naturnämndens främsta synpunkter handlar om att den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som hör till detaljplanens granskningshandling inte är uppdaterad med avseende på omfattning av påverkan på träd och trädmiljöer. Förvaltningen anser därför att MKB ger en gravt missvisande bild av påverkan på träd och trädmiljöer och att projektet kommer att innebära en mycket större negativ påverkan än vad som beskrivs i MKB. Förvaltningen anser att den korrekta omfattningen av detaljplanens påverkan på träd och trädmiljöer behöver beskrivas i MKB så att det framgår vilken påverkan detaljplanen får på park- och naturmiljöerna i området.

I MKB framgår inte heller om, och i sådant fall i vilken omfattning, skyddsvärda träd påverkas. Förvaltningen anser att detta behöver beskrivas i MKB så att det framgår vilken påverkan detaljplanen får på skyddsvärda träd i området.

Ekonomiska konsekvenser

Planförslaget innebär att förvaltningen får ökade driftskostnader för den mark (allmänplats park/natur) som överförs till park- och naturnämnden med 44 tusen kronor/år. Det gäller det område som varit järnvägsområde och som enligt denna detaljplan övergår till allmän plats parkmark. De ekonomiska konsekvenserna bör därför beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet. Vid genomförande av planen ska en ny kalkyl tas fram.

Ett genomförande av rubricerad detaljplan kommer starkt att påverka Krokängsparken. Det är positivt vad det gäller kopplingar mellan Eriksberg, Bräcke och Pölsebo. Även bullernivån kommer att minska samt känslan av en otrygg barriär i området. Det är negativt vad gäller de naturvärden som går förlorade på grund av nedtagning av gamla ekar både på Bratteråsberget och i Krokängsparken.

Förvaltningen ser positivt på det samarbete staden har med Trafikverket för att tillsammans hitta lösningar som gör att så många träd som möjligt kan bevaras under bygget av Hamnbanans nya tunnel. Förvaltningen bedömer dock att den negativa påverkan på träd och trädmiljöer i området ändå kommer att bli mycket omfattande.

Hamnbanans nya tunnel kommer dock att få stora negativa konsekvenser för träd och trädmiljöerna i området, då många gamla och värdefulla träd kommer att behöva tas ned under byggtiden. Detta kommer att få en stor negativ påverkan på Krokängsparkens sociala, ekologiska och kulturella värden, under en lång tid framöver.

Göteborgs 12 miljö kvalitetsmål

Förvaltningen bedömer att detaljplanen får en positiv påverkan på miljö kvalitetsmålen ”Begränsad klimatpåverkan”, ”Frisk luft” samt till viss del ”God bebyggd miljö”.

Förvaltningen bedömer att detaljplanen får en negativ påverkan på miljö kvalitetsmålen ”Ett rikt växt- och djurliv”, ”Levande skogar” samt till viss del ”God bebyggd miljö”.

Den negativa påverkan beror på att ett stort antal träd behöver tas bort vid markintrång. Många sällsynta svampar, insekter med flera artgrupper är beroende av de gamla ekarna i Krokängsparken och på Bratteråsberget.

Natur, Kultur och Sociotop

I Krokängsparken och på Bratteråsberget växer många stora och värdefulla ekar. Dessa träd förser fåglar, insekter och fladdermöss med boplatser och mat. Byggandet av nya Hamnbanan innebär att många av dessa värdefulla ekar kommer att behöva tas ned för att bland annat ge plats åt de nya tunnelmynningarna. Vidare kommer schaktarbeten, transporter, bergsprängningar, massförflyttningar, omläggning av vägar etc. att medföra olika typer av störningar.

I inledningen av den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som hör till detaljplanens granskningshandling står det att läsa att syftet med MKB är att beskriva effekter och konsekvenser för människors hälsa och miljön, som uppstår till följd av projektet. I MKB anges även de skyddsåtgärder som behöver genomföras för att minimera negativa konsekvenser. MKB togs fram i februari 2015 och reviderades i februari 2016. Vad gäller påverkan på träd och trädmiljöer är MKB dock inte uppdaterad och därför baserad på inaktuella och undermåliga underlag. Trafikverket och Staden samarbetar för att hitta lösningar i syfte att kunna bevara så många träd som möjligt under byggtiden. Under detta arbete har det blivit tydligt att påverkan på träd och trädmiljöer är långt större än vad som beskrivs i MKB.

Förvaltningen anser därför att MKB ger en gravt missvisande bild av påverkan på träd och trädmiljöer. Ett stort antal träd i MKB är klassade som ”ej bedömd; åtgärd föreslås i detaljprojekteringen” vilket borde innebära att en riktig konsekvensbeskrivning är svår att göra utan att bedöma om träden påverkas och i sådant fall hur. Som exempel på detta anges det i MKB att cirka 75 stycken träd kommer att behöva avverkas. Detta motsägs av det uppdaterade arbetsmaterial från Trafikverket som förvaltningen tagit del av. I detta arbetsmaterial framgår att långt fler träd kommer att behöva avverkas. Förvaltningen bedömer att det rör sig om ett trefaldigande av antalet träd som kommer att behöva avverkas, jämfört med vad som framgår i MKB. Detta kommer att medföra en mycket stor negativ påverkan på trädmiljöerna i området. Förvaltningen anser att detta behöver beskrivas i MKB så att det framgår vilken påverkan detaljplanen får på park- och naturmiljöerna i området.

I MKB finns ett flertal skyddsåtgärder för naturmiljö listade. En av skyddsåtgärderna gäller skyddsvärda träd. I MKB framgår dock inte om, och i sådant fall i vilken omfattning, skyddsvärda träd påverkas. Förvaltningen anser att detta behöver beskrivas i MKB så att det framgår vilken påverkan detaljplanen får på skyddsvärda träd i området.

Sociotopvärden

Krokängsparken är det viktigaste rekreationsområdet inom planområdet, men även Bratteråsberget har rekreativa värden. Genom parkerna går flera gångstråk ner mot Göta älv. Under byggtiden kommer störningar och tillfälliga avspärningar att försämra upplevelsevärdet i framförallt Krokängsparken, som används flitigt av de närboende för promenader, motion, friluftsliv och rekreation. Fotbollsplanen i området kommer tillfälligt att flyttas, för att sedan flyttas tillbaka till ett nytt läge något söder om det befintliga läget. Även om påverkan under byggtiden är tillfällig och övergående, kommer bygget att pågå under flera år. Det är därför viktigt att under byggtiden säkerställa alternativa sätt för människor att röra sig i området.

Förvaltningens naturvårdsprogram

I förvaltningens naturvårdsprogram står att mängden död ved ska öka i våra parker och naturområden. Genom att låta nedtagna träd och stockar ligga kvar bidrar de till att gynna den biologiska mångfalden. Högstubbar är en annan åtgärd man kan göra för att främja mångfalden.

Trädpolicy

Både i Krokängsparken och på Bratteråsberget växer flera värdefulla träd, majoriteten uppvuxna ekar med en ålder på 50-200 år. De träd som står precis i schaktet för Hamnbanan går tyvärr inte att spara. De träd som står i anslutning till schaktet kan med hjälp av olika åtgärder bevaras. Det kan handla om att förbereda rötterna så det skapas en god tillväxt, beskära vissa träd för att kunna spara det eller binda upp grenar under genomförandetiden för att dessa inte ska ta skada vid arbetet. Allt detta ska preciseras i åtgärdsplanen som tas fram inom projektet samt regleras i genomförandeavtalet.

De träd som står i alléer eller huserar fridlysta arter och som påverkas av arbetet med Hamnbanan kräver dispens från Länsstyrelsen.

Logik i skötselytorna

Vid den nya tågtunnelns södra mynning, invid Londongatan, föreslås en del av ytan ovanpå tunneln att planläggas som allmän plats park med bestämmelsen n¹. Bestämmelsen n1 anger att ”Marken ovan tunnel ska utformas för att inte inbjuda till lek eller uppmuntra till stadigvarande vistelse.”. Med allmän plats avses ett område som i en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Förvaltningen anser att bestämmelsen n1 gör att ytan inte är lämplig att planläggas som allmän plats park.

Tillgänglighet

Det föreslagna läget för Hamnbanans nya tågtunnel under Krokängsparken innebär att en del av de gångvägar som finns i parken behöver flyttas och läggas om. Det är viktigt att parken även efter avslutad tunnelbyggnation är fortsatt tillgänglig och att det går att röra sig i parken på samma vis som idag. På illustrationsritningarna syns två föreslagna kopplingar, en mellan Jyllandsgatan och Västra Eriksbergsgatan samt en mellan Londongatan och Västra Eriksbergsgatan. Det är viktigt att dessa kopplingar utförs så att de är tillgängliga för alla människor.

Dagvatten och grundvatten

Dagvatten i parken förändras inte mer än den befintliga bäcken norr om fotbollsplanen. Förvaltningen undrar över grundvattenförhållandena och påverkan på dessa i och med ett genomförande av detaljplanen. Hur kan en försäkran göras för att inte påverka träd inom och intill detaljplanen?

Kommentar:

Kontoret delar Park- och naturnämndens och klimat- och miljönämndens uppfattning att Miljökonsekvensbeskrivningen kunde varit tydligare rörande påverkan på träd och trädmiljöer. Park- och naturnämndens och klimat- och miljönämndens yttrande förtydligar konsekvenserna för träd och trädmiljöer som framkommit efter det att MKBn tagits fram och redovisas i denna handling.

Stadsbyggnadskontoret bedömer dock att en uppdatering alternativt ett tillägg till MKBn inte är aktuellt. Bedömningen grundar sig på följande;

Länsstyrelsen har godkänt Miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen som enligt stadsbyggnadskontorets bedömning (avstämd med Länsstyrelsen) även ska gälla som underlag för detaljplanen.

Länsstyrelsens bedömning utgår från en maximal påverkan på träd utifrån vad som redovisas i MKB. Detta bör innefatta även de träd som kräver åtgärder/behöver flyttas för att bevaras samt de som ej bedömts där åtgärd föreslås i detaljprojekteringen. Länsstyrelsen drar ändå slutsatsen att detta kan accepteras för att möjliggöra järnvägsplanen och detaljplanen och har därmed godkänt MKBn.

Efter det att Miljökonsekvensbeskrivningen godkändes har arbetet med träd och trädmiljöer fortskridit vilket gett en mer detaljerad bild av vilka träd som påverkas samt riskerar att påverkas. Vidare finns en tydligare bild av på vilket sätt de påverkas eller riskerar att påverkas. Park – och naturförvaltningen tillsammans med Trafikverket arbetar gemensamt fram ett underlag för att minimera påverkan på träd och trädmiljöer. Kompensationsåtgärderna säkerställs i avtal genom en gränsdragningslista som beskriver åtgärder i anslutning till bland annat träd och vem som bekostar respektive utför dessa. Kopplat till detta material finns en trädlista som beskriver åtgärder på individnivå för varje träd som påverkas eller riskerar att påverkas.

För att tydliggöra hur avtal och åtgärdsplan utformats redovisas valda delar (i nuläget ett utkast) från dessa nedan;

Utdrag ur avtal mellan staden och Trafikverket

Trafikverket bekostar fullt ut den natur- och rekreationsvärdeskompensering som krävs för att kompensera den negativa påverkan järnvägsprojektet medför i området.

*Trafikverket ska senast 2016-12-31 ha färdigställt **PM åtgärdsplan**. Med denna PM avses den redovisning som projekt Hamnbanan tagit fram för att visa påverkan på träd och naturmiljö med anledning av järnvägsprojektet, samt vilka åtgärder som föreslås och planeras för att skydda och ersätta befintliga naturvärden.*

Trafikverket förbinder sig att bekosta och utföra projektering och iordningställande av park och naturmark samt alléer. Projekterade handlingar ska godkännas av kommunen genom park- och naturförvaltningen, för anläggningar nämnda i punkt 8.1.

*Trafikverket ansvarar för att ta fram en **Återställandeplan** som beskriver hur återställandet av natur- och rekreationsvärden i Krokängsparken och på Bratteråsberget ska ske.*

*Kommunen ansvarar för att ta fram en **Utvecklingsplan** som beskriver hur natur- och rekreationsvärden i närområdet kan utvecklas.*

*I övrigt beskrivs projektering, utbyggnad och iordningställande i **gränsdragningslista** som bifogas genomförandeaftalet.*

Till undvikande av skador på träd som ska bevaras åtar sig Trafikverket att gentemot sina entreprenör avtala om vite för skador på sådana träd. Vitet ska vara så högt att det är ekonomiskt ogynnsamt för entreprenören att skada träden. Eventuellt utfallande av vite ska tillfalla järnvägsprojektet.

För träd som Trafikverket och kommunen är överens om ska bevaras på plats, men som ändå skadas i någon omfattning i samband med järnvägsprojektet, och som inte går att ersätta med ett likvärdigt träd, ska kommunen kompenseras genom ersättning.

Kommunen ska kompenseras för alla skador som kan härledas till järnvägsprojektet. Ersättning ska användas till att kompensera de gröna miljöer som påverkas negativt av järnvägsprojektet.

Utdrag ur åtgärdsplan

Krokängsparkens parkmiljöer är av skogskaraktär med en stor andel grova träd, medan Bratteråsberget utgörs av naturmark med varierande trädslag och en mindre andel grova träd. Då de båda områdenas naturvärden främst är knutna till träden har denna åtgärdsplan tagits fram av Trafikverket, i samarbete med Göteborgs Stad, för att gemensamt komma fram till en strategi för hur träden ska hanteras. Park- och naturförvaltningen besitter stor kunskap och erfarenhet kring hantering av träd i liknande projekt, vilket är till stor nytta då ett stort antal skyddsvärda träd, enligt definition från Naturvårdsverket, kommer att påverkas vid genomförandet av detta projekt.

För att kunna kontrollera och följa upp de träd som påverkas har de mätts in och markerats på kartor. Till dessa kartor hör en bilaga där art, eventuell påverkan och åtgärder för varje inmätt träd beskrivs kortfattat.

Som ett verktyg för att minimera påverkan på träden i Krokängsparken och på Bratteråsberget tas ett kontrollprogram fram av Trafikverket i samverkan med Staden.

Denna åtgärdsplan spänner över flera tidsskeden under projektet, där hanteringen av park- och naturmiljöer samt enskilda träd beskrivs i samtliga skeden, d.v.s. planerings-, projekterings-, bygg- och driftskedet.

Åtgärdsplanens syfte är:

att visa den ambitionsnivå som Trafikverket har för att skydda naturvärdena under projektets alla skeden.

- att ge förslag på hur de olika naturvärdena kan skyddas.

- att visa på områden som behöver studeras vidare och riktlinjer för detta.

att visa på hur projektet uppfyller de krav på anpassningar, skyddsåtgärder och krav som återfinns i projektets MKB.

Åtgärdsplanen, kommer att uppdateras efterhand som beslut om lämplig åtgärd för att skydda och minimera skador på naturvärdena i projektet fattas.

Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver i kapitel 8.1.2 som inarbetade skyddsåtgärder att delar av de träd som avverkas i parkmiljöerna ska placeras ut i parkmiljön för att skapa livsmiljöer för insekter och vedsvampar.

Området n¹ kräver ingen instängsling men här bör heller inte anläggas exempelvis lekplats eller annat som inbjuder till stadigvarande vistelse. Regleringen av markanvändning har prövats och fungerat i tidigare detaljplaner.

Utformningen av gångvägarna har studerats av Trafikverket och det framgår av deras handlingar att utformningen är i enlighet med krav som ställs på tillgänglighet.

I Miljökonsekvensbeskrivningen kapitel 8.1.3 Effekter och konsekvenser i driftskede framgår att träd som står i anslutning till tunnelområdena och den planerade betongtunneln kan komma att påverkas negativt till följd av förändringar i grundvattennivåerna.

För att förhindra detta inarbetar man åtgärder som beskrivs i kapitel 8.5.2 Inarbetade skyddsåtgärder för att förhindra damning under driftskedet

ökas vattengenomsläppligheten under betongkonstruktioner genom att friktionsmaterial, grövre än naturlig jord, utläggs under konstruktionen.

7. Kretslopp- och vattennämnden ser följande behov av ändringar i planhandlingarna, önskar att rubriken *Avfall* och en text lagts till i planbeskrivningen. Förslag på Text "*Vid detaljutformning av ytan för det nya klubbhuset ska hänsyn tas till att det ska gå att vända med sopbil i nära anslutning till avfallsutrymmet*".

Utöver ovanstående ändringar av följande information viktig att beakta i planarbetet,

AVFALL - När bygglov ska sökas för det nya klubbhuset ska en genomtänkt avfallslösning presenteras. KoV rekommenderar att avfallsutrymmet ska vara tillräckligt stort för att möjliggöra sortering av avfall i flera fraktioner. Avfallsutrymmet ska placeras på en plats som går lätt att angöra med sopbil. Avstånd mellan plats för sopbil och avfallsutrymme får inte överstiga 25 meter. Sopbilen ska även kunna vända på ett säkert sätt, antingen genom en backvändning eller genom rundkörning. Bra information finns i skriften *Gör rum för miljön* på stadens hemsida.

VA - Gällande ut- och ombyggnad av ledningsnät, arbeten i närheten av bergsanläggningar samt övrigt gällande VA gäller tidigare *Samrådsyttrande över Detaljplan för järnvägstunnel under Krokängsparken* daterat 2015-05-07 lämnat av Kretslopp och vatten.

Kommentar:

Planbeskrivningen uppdateras med rubriken *Avfall* och därmed tillhörande text samt beskrivningen *Vid detaljutformning av ytan för det nya klubbhuset ska hänsyn tas till att det ska gå att vända med sopbil i nära anslutning till avfallsutrymmet*.

Vidare har plankartan och illustrationen studerats utifrån möjligheten till åtkomst för sopbil. Med nuvarande utformning av illustration finns möjlighet för backvändning inne på området. Stadsbyggnadskontoret vill betona att det illustrerade förslaget endast är en möjlig utformning av tillkommande angöring, parkering och ny bebyggelse. Detaljplanen medger möjligheten till alternativa utformningar som därmed medger en annan vändning för sopbil.

Stadsbyggnadskontoret har tidigare svarat kretslopp- och vattennämnden angående frågor rörande VA och hänvisar till tidigare svar som återfinns i samrådsredogörelsen.

8. Trafiknämnden har medverkat i planarbetet och tidigare lämnat synpunkter vilka bemötts och i flertalet fall tillgodosetts. Trafiknämnden ställer sig positiva till utbyggnad enligt detaljplanen vid beaktande av nedanstående synpunkter,

I samrådet påtalade trafikkontoret de utrymmesanspråk som gång- och cykelbanan längs Säterigatan har. Denna gång- och cykelbana påverkas av den flyttade fotbollsplanen och får ett nytt läge längre öster ut. I samrådsbeskrivningen har stadsbyggnadskontoret lämnat kommentaren att tillräckligt utrymme finns för denna funktion. Trafikkontoret anser i detta sammanhang att det visserligen finns möjlighet att bygga ut gång- och cykelbanan, men att detta kommer att kräva borttagande av det sydligaste av träden i den trädrad som löper längs Säterigatan. Projektet bör undersöka möjligheten att tillvarata detta och de andra alléträd som måste flyttas vid entrén till fotbollsplanen för att återplantera på lämplig plats längs lokalgatan.

I illustrationsritningen visas en trappa från tunnelpåslaget ner mot busshållplatsen. För att begränsa risken för att skapa otrygga korsningsanspråk bör denna trappa i det lägre planet ansluta i riktning mot busshållplatsen. Den säkra passagen av Västra Eriksbergsgatan ligger öster om busshållplatsen.

Planens genomförande finansieras av Trafikverket och innebär därmed inga investeringskostnader för Trafikkontoret. Trafikkontoret bedöms inte heller få några förändrade driftskostnader då inga nya ytor eller konstruktioner tillkommer.

Kommentar:

Trafikverket ansvarar för att utreda lämpliga åtgärder för att hantera påverkan på de träd som Trafiknämnden avser. Vidare ansvarar Trafikverket för att utforma ett underlag till ansökan om dispens rörande påverkan av biotopskyddade alléer som avses längs Säterigatan och vidarebefordra den till fastighetskontoret så att kommunen kan göra en dispensansökan. Rörande trappan som redovisas i illustrationen så ligger den utanför planområdet och är ett förslag på en möjlig utformning.

9. Göteborg energi AB förutsätter att exploatören initierar och bekostar erforderliga omläggningar av fjärrvärmeledningen, av driftsatta gasledningar och av befintliga nätstationer och elledningar med tillbehör fullt ut, för möjliggörande av förändrad markanvändning enligt förslag till detaljplan.

Vidare förutsätts att, såvitt inget annat särskilt avtalats med koncernen Göteborg Energi AB, ledningsrätt erhålls för koncernens alla anläggningar och ledningar med tillbehör inom planområdet.

Koncernen Göteborg Energis bolag önskar delta under framtagandet av detaljplanen.

Göteborg Energis dotterbolag **GENAB** redovisar att de under granskningsskedet fått sina synpunkter tillgodosedda. Vidare önskar man delta vid detaljplanens slutarbete genom deltagande vid slutmöte eller liknande.

Vi önskar antagandehandling tillskickad oss när denna finns tillgänglig.

Kommentar:

Göteborgs energis synpunkter har tidigare bemöts i samrådsredogörelsen och handlingarna har reviderats.

10. Göteborgs hamn AB 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.

Hamnbolaget anser att illustrationsritningarna efter revidering tydligt redovisar vad som är nya spår och vad som är tunnelvägg. Hamnbolaget anser också det är bra att det efter revidering framgår hur riksintresset Göteborgs hamn påverkas av planen.

Staden, Trafikverket och Hamnbolaget måste enas om vilka trafiksiffror som ska gälla för Hamnbanan, både i nuläget och i framtiden, så att bullerberäkningar och riskbedömningar för utbyggnad av Hamnbanan samt i exploateringsprojekt i närheten till Hamnbanan får grunddata som har acceptans hos Trafikverket och Hamnbolaget

För kännedom har Hamnbolaget tidigare haft synpunkter på att Hamnbanan och därmed riksintresset Göteborgs hamn inte får påverkas av bostadsexploateringen vid Säterigatan. Motsvarande synpunkter har även skickas in angående eventuell påverkan från bostadsexploateringen vid Valskvarnsgatan, men då gäller det påverkan på den befintliga

Hamnbanan. Exploatering i närheten av Hamnbanan, får inte hindra/försvåra en utveckling av godstransporter till och från hamnen på såväl kort som lång sikt. Om inte godstransporterna får öka så att maximal kapacitet på Hamnbanan kan uppnås kan det hindra en utveckling av Göteborgs hamn som därmed skulle innebära betydande skada på riksintresset Göteborgs hamn.

Det är viktigt att nya anslutningar skapas till de befintliga industrispåren mot Skarvik och Rya. Det är därför positivt att Trafikverket bygger ett nytt utdragsspåret vid växlarna mellan Hamnbanan och Skarvik/Rya.

Det är viktigt att järnvägstrafiken till och från hamnen kan trafikera befintliga spår under byggtiden och att antalet stopp på Hamnbanan minimeras, till exempel genom bra samordning och planering av byggandet.

Hamnbolaget har valt att avsluta samarbetet med Trafikverket om att nyttja överskottsmassor från Västlänken för att bygga ut en ny hamnterminal vid Risholmen. Motivet är att Hamnbolaget inte kan leva upp till den avsiktsförklaring som skrevs mellan Hamnbolaget, Trafikverket och Göteborgs Stad, Fastighetskontoret den 12 maj 2014.

Kommentar:

Rörande frågan om trafiksiffror bedöms frågan beröra Trafikverket och har vidarebefordrats till dem. Svar på frågan har inhämtats från Trafikverkets kompletterande samrådsredogörelse;

För utformningen av det omvärldsskydd som Trafikverket ansvarar för är det acceptabelt att använda den tillväxt som beskrivs i Trafikverkets basprognos. En sådan dimensionering förutsätter dock att det kommer vara ekonomiskt och praktiskt möjligt för Trafikverket att i ett senare skede komplettera med ytterligare skyddsåtgärder om basprognosen skulle överskridas.

Vid bedömning av långsiktig omvärldspåverkan, så som stadens planering för ny omgivande bebyggelse, bör en dimensionerande prognos användas. En orsak till detta är att det är svårt och dyrt att ändra på byggnaders utformning och placering i efterhand, om basprognosen skulle överskridas.

Det är möjligt, men inte nödvändigt, även för Trafikverket att utgå från denna högre ambitionsnivå för att analysera vilka skyddsåtgärder som krävs för att klara riktvärdena med en sådan trafikering. Om de åtgärder som krävs i ett sådant scenario inte anses samhällsekonomiskt försvarbara kan man sänka ambitionsnivån, antingen genom att tillåta överskridande av riktvärdena eller att dimensionera för basprognosen.

Således skiljer sig trafiksiffrorna för Trafikverkets anläggning och Stadens exploatering.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

11. Länsstyrelsen har följande synpunkter:

Länsstyrelsen gör i sin samlade bedömning med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 §PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte planförslaget påtagligt kommer att skada riksintresse enligt miljöbalken (MB), eller att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas, att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken

upphävs i strid med gällande bestämmelser, eller att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Synpunkter på granskningshandlingen enligt 2 kap. PBL

Följande synpunkter behöver beaktas,

Fornlämning ska finnas markerad på plankarta, vilket saknas på plankartan idag. För övrigt, angående arkeologi-kulturmiljö hänvisas till järnvägsplan för anläggning av bandel 603 delen Eriksberg – Pölsebo och tillhörande MKB. Länsstyrelsen uppmärksammar Göteborg stad att vid godkännande av MKB har Länsstyrelsen framfört synpunkter avseende kulturmiljöstärkande åtgärder. Dessa har inarbetats i Järnvägsplanen.

Utifrån den påverkan på naturvärdena anser Länsstyrelsen att detaljplanen behöver kompletteras. En flytt av fotbollsplanen innebär förändrad markanvändning som behöver redovisas, motiveras och konsekvensbeskrivas med avseende på träd och ev. annan värdefull naturmiljö. Planhandlingarna behöver beskriva eventuella skydds- och kompensationsåtgärder som kommer att vidtas.

I planbeskrivningen nämns att frågor kopplade till kompensationsåtgärder hanteras inom en åtgärdsplan som kommer att tas fram i samarbete mellan Göteborg stad (park- och naturförvaltningen) och Trafikverket. Vidare beskrivs att denna åtgärdsplan ska kopplas till planens genomförandeavtal.

Länsstyrelsen förutsätter att åtgärdsplanen är under framtagande och genomförandeavtalet som den är knuten är klart innan planen antas. Det är fördelaktigt om färgkodningen på kartbilagorna i åtgärdsplanen stämmer överens med färgkodningen i kartbilagor i MKB:n och Järnvägsplanen.

Länsstyrelsen förordar att intrången i befintlig markmiljö minimeras så långt som möjligt för att säkerställa att så många uppvuxna träd som möjligt kan bevaras. I samrådsredogörelsen framgår att Park- och Naturförvaltningen önskat en planbestämmelse om marklov för fällning av träd, men har sedan dragit tillbaka sitt förslag. Länsstyrelsen undrar varför marklov för trädfällning inte är en lämplig planbestämmelse i en park där de höga naturvärdena är knutna till stora, gamla träd.

Länsstyrelsen noterar att granskningshandlingen har kompletterats med information om insatsvägar m.m. för räddningstjänsten. Länsstyrelsen anser att de miljöaspekter som berörs finns reglerade i järnvägsplanen och beskrivs i tillhörande MKB. Länsstyrelsen har för närvarande Järnvägsplan för anläggning av bandel 603 delen Eriksberg – Pölsebo inne på remiss för ett slutligt yttrande, och tillhörande MKB godkändes av Länsstyrelsen 2016-03-11.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

I planhandlingen anges att en ansökan om vattenverksamhet enligt Miljöbalken bedöms vara nödvändig då hanteringen av grundvatten sannolikt bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen upplyser om att det inte är bedömningen om betydande miljöpåverkan som avgör om åtgärden är tillståndspliktig eller inte. I det aktuella fallet kommer järnvägstunneln att medföra grundvattenbortledning vilket generellt är tillståndspliktigt.

Samtliga svenska fladdermusarter är skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen (2007:845). Skyddet innebär att förutsättningarna för fortplantning och vila inte får skadas eller förstöras. I underlagsrapport ”Fladdermusinventering i Krokängsparken, Göteborg 2012”, tillhörande Järnvägsplanen har bedömningen gjorts att ingen sådan skada uppkommer. Länsstyrelsen delar denna bedömning.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts, se bilaga 2.

Kommentar:

Symbol för fornlämningar i anslutning till planområdet har förtydligats. De namnes fortsatt på plankartan med symbol för fornlämning samt RAÄ-nummer.

Planbeskrivningen har förtydligats avseende påverkan på träd på grund av förändrad markanvändning vid fotbollsplanen. Förtydligandet har införts under rubriken *Detaljplanens innebörd och genomförande – friytor*.

I svar till Park- och naturnämndens yttrande (nr 6) framgår hur frågor kopplade till kompensationsåtgärder inom åtgärdsplanen hanteras och hur den knyts till genomförandeaftalet.

Staden och Trafikverket har konstaterat att eftersom träden står på parkmark krävs lov från staden. Därmed har bedömts att miljövärdena kan bevaras utan tvång i samförstånd med ägarna (avtal) varför park- och naturnämnden inte längre önskar en bestämmelse om marklov för fällning av träd.

Planbeskrivningen har justerats under rubriken *dispenser och tillstånd* rörande vattenverksamhet till följande;

En ansökan för vattenverksamhet enligt Miljöbalken bedöms vara nödvändig då järnvägstunneln kommer att medföra grundvattenbortledning. Trafikverket ansvarar för ansökan om vattenverksamhet för utbyggnaden av Hamnbanan.

12. Lantmäterimyndigheten påpekar att det saknas höjdangivelse för bestämmelsen (T1) i plankartan, likt bestämmelsen (T2) eller bestämmelsen (Huvudgata).

Vidare anser man att en sektion över tunneln och spårområdet är till stor hjälp vid läsandet av planer som ska ligga till grund för 3D-fastighetsbildning.

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inget att erinra mot förslaget.

Kommentar:

Det finns svårigheter med att i detaljplaneskedet sätta en precis höjd i kartan med tanke på hur (T1)-området är utformat. En precisering av höjder riskerar att försvåra genomförande och minskar flexibiliteten. En reglering av Tunneln i sin helhet har därför bedömts som tillräckligt. En reglering av höjd för T1 har, i samråd med Lantmäterimyndigheten, bedömts kunna genomföras i samband med fastighetsbildningen.

13. Trafikverket

Trafikverket har tidigare yttrat sig i samrådskedet för detaljplanen (dnr TRV 2015/25360).

Aktuellt detaljplaneförslag har arbetats fram i nära samverkan mellan Göteborgs stad och Trafikverkets projekt.

Trafikverket ser positivt på detaljplanens innehåll och det fortsatta arbetet med Göteborgs stad för att möjliggöra en utbyggnation av Hamnbanan. I det fortsatta arbetet med genomförandet av järnvägsprojektet behövs det i nära samverkan arbetas fram hur bevarande och återställande av naturmiljön i berörda parkområden ska hanteras.

Det finns även några få kvarstående redaktionella synpunkter som kommer skickas över till Göteborg Stad.

Kommentar:

De redaktionella synpunkter från Trafikverket har mottagits och arbetats in i planhandlingarna.

14. Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra då vi inte har några anläggningar i området.

Kommentar:

Noteras

Sakägare

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

15. Fastighets AB Balder Sannegården 25:1 påpekar att liggande förslag innebar begränsningar i deras nu gällande byggrätt varför man motsätter sig förslaget. En begränsning minskar möjligheterna att genomföra en kommersiellt hållbar byggnation i enlighet med nu gällande byggrätt.

Man föreslår en kompensation med en byggrätt längre söderut på tomten så att en lika stor byggnad som inom nuvarande byggrätt kan uppföras.

Vidare anses att delarna längst söderut på tomten där bestämmelserna *marken skall vara tillgänglig för allmän tunnel och järnvägstrafik* skall upphävas då de, med den nya tunneln, inte längre är aktuella.

Kommentar:

Fastighetsägaren till Sannegården 25:1 ersätts av Trafikverket för intrång och begränsningar som järnvägsanläggningen gör på fastigheten Sannegården 25:1 samt för tillfälliga intrång och skador under byggnationen av järnvägsanläggningen.

Ny detaljplan medför ett mindre intrång på aktuell byggrätt som är outnyttjad eftersom den inte är bebyggd och genomförandetiden har gått ut i den äldre detaljplan som gäller för området.

Förslaget att tillfoga samma yta byggrätt söder som försvinner i norr rymms dessvärre inte inom aktuell detaljplan. Likaså rymms inte förelagen ändring av egenskapsbestämmelserna i söder. Som fastighetsägaren påpekar behöver detta studeras mer noggrant. Balder är däremot välkommen att komma in med en ansökan om planbesked för området man önskar ändra och utveckla.

16. Älvstranden Utveckling AB (Älvstranden) har granskat handlingarna utifrån rollen som markägare inom direkt berörda och angränsande områden (Eriksberg, Sannegården m.fl.) samt som ägare till en förmånsfastighet för en rättighet.

Älvstranden tillstyrker detaljplanen men har några synpunkter;

De storskaliga konstruktionerna kan bidra till att vissa delområden kommer att uppfattas som otrygga, vilket sannolikt i första hand berör kvinnor och barn. Det rör sig bland annat om tunnelmynningarna som skapar stora områden med begränsad tillgänglighet, vilket kan indirekt kan medföra en upplevelse av otrygghet.

Genom att Hamnbanan läggs i tunnel stärks sambandet mellan Eriksberg och norr om liggande stadsdelar, vilket underlättar mötet mellan boende inom dessa delar av Hisingen. Krokängsparken är en viktig mötesplats, varför särskild omsorg bör läggas vid återställningsarbetena efter att tunneln färdigställts.

Kommentar:

Älvstrandens synpunkter rörande tunneln och dess utformning vidarebe-
fordras till Trafikverket.

Projektet att Hamnbanan på flera sträckor förläggs i tunnel kommer att innebära stora positiva konsekvenser för staden och stadsdelen. En del av syftet med detaljplanen är att åstadkomma en bättre boendemiljö genom att bullernivåer minskar och säkerheten ökar. Den barriäreffekt som befintliga spår utgör försvinner till stor del, vilket ger möjlighet att binda ihop staden på ett bättre sätt. Pölseboområdet, Västra Eriksberg och Krokängsparken kan kopplas samman på ett mer tillgängligt sätt.

17. Boende på Pepitas gata 15 anser att som boende i närområdet av tunnelmynningen vid Västra Eriksbergsgatan inte kunna sig förstå varför man inte förlägger tunnelmynningen så att den ligger i höjd med den befintliga bron över järnvägen som ligger bakom all befintlig bebyggelse INKLUSIVE Taubeskolan.

Argumenten som framfördes som positiv för tunnelvarianten omfattade bl.a. argumentet att det redan idag transporteras farligt gods på Hamnbanan och att transporten av farlig gods kommer att öka i framtiden, samt att detta sker på ett säkrare sätt i en tunnel.

Utifrån ett barnperspektiv har jag därför svårt att förstå varför tunneln inte förlängs med några meter till bakom Taubeskolan. På skolan vistas många barn och ungdomar på skolan, fritids och förskola under stora delar av dagen. Förlängningen skulle dels innebära en ännu mindre ljudbelastning av transporterna för de som vistas på skolan, vilket enligt forskning är särskild viktig för barns hälsa; men det skulle också innebära att en ev. olycka med inblandning av miljöfarligt gods i närområdet av skolan skulle ske i en mer sluten miljö. Detta skulle öka möjligheterna att begränsa skadorna i närområdet, samt ge lite extra tid för att kunna undsätta barnen på skolan vid en olycka där barnens hälsa kan befaras att påverkas negativt. Jag anser att barnperspektivet inte har tagits tillräckligt stor hänsyn till i den befintliga planen.

Kommentar:

Enligt förslaget kommer tunnelmynningen vara i höjd med befintlig gångbro vid Londongatan. Väster om tunneln kommer järnvägen att gå i ett öppet tråg som kommer vara både buller- och riskreducerande. Tråget innebär en förbättring avseende risk och buller jämfört med idag.

Järnvägen behöver komma upp i nivå till sina befintliga spår innan Västra Eriksbergsbron. Det gör att om tråget istället fortsatt som tunnel med tak så hade den skapat en hög barriär mellan områdena.

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. Ny detaljplan innebär dels att den befintliga gång- och cykelbron får ett nytt läge, dels en tillkommande övergång över tunnelmynningen vilket blir ett komplement.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

18. Boende på Pilegården 2

Anser att om det inte stör området som jag ÄLSKAR, det är helt ok för mig.

Kommentar:

Noteras

Övriga

19. Pölsebo småstugeförening inkom som synpunkt 20160516 före graskningstid

Sammanfattar sitt ärende med att varken Trafikverket i sin MKB eller Stadsbyggnadskontoret i sitt förslag till detaljplan för Hamnbanan under Krokängsparken inom stadsdelarna Sannegården och Bräcke har noterat att det finns en kulturhistorisk kvarleva från början av förra seklet i Krokängsparken då Krokäng var en samlingsplats för arbetarrörelsen och en nöjespark för den arbetande befolkningen i staden. Kvarlevan består i en stenlagd gångväg från nöjesfältet till toppen av Krokängsberget och är kanske det enda som påminner från denna epok. I samband med Hamnbanans utbyggnad är risken stor att en väsentlig del av denna kvarleva går förlorat vid schaktningen till betongtunneln. Om anläggningsarbetet ska kunna ta hänsyn till stigen krävs det i första hand en formell kartläggning. Pölsebo Småstugeföreningen har fått uppfattningen att det ligger under Stadsbyggnadskontorets ansvar att göra en sådan kartläggning och vi är förvånade över att kontoret till dags dato inte har reagerat på något sätt.

Kommentar:

Yttrandet överensstämmer med kulturnämndens yttrande och bemöts under punkt 1.

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär utöver mindre justeringar och tydliggörande i planhandlingarna följande utifrån synpunkter som framförts,

- Den stenlagda gångväg, även kallad "Kärleksstigen", införs som en information på plankartans illustration.
- Planbeskrivningen uppdateras med rubriken Avfall och tydliggörande text.
- Symbol för fornlämningar i anslutning till planområdet förtydligats. De namnges fortsatt på plankartan med symbol för fornlämning samt RAÄ-nummer.
- Planbeskrivningen har justerats under rubriken *dispenser och tillstånd* rörande vattenverksamhet i enlighet med Länsstyrelsens yttrande.

- Planbeskrivningen har förtydligats avseende påverkan på träd på grund av förändrad markanvändning vid fotbollsplanen. Förtydligandet har införts under rubriken *Detaljplanens innebörd och genomförande – friytor*.

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

Karoline Rosgardt
Planchef

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare