



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådsredogörelse

Koncept 2012-10-29  
Datum: 2012-11-27  
Diarienummer: 0441/11

Sirpa Antti-Hilli  
Telefon: 031-368 16 09  
E-post: [fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se](mailto:fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se)

### Detaljplan för parkeringsdäck vid Karl Johansgatan inom stadsdelen Majorna i Göteborg

---

## Samrådsredogörelse

### Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 6 september 2011 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 13 juni – 28 augusti 2012.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteket i Majorna under tiden 13 juni – 28 augusti. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: [www.goteborg.se/planochbyggprojekt/](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt/).

### Sammanfattning

Allvarligaste invändningarna bland inkomna synpunkter gäller risksituationen kring Oscarsleden, geoteknikförutsättningarna inom planområdet samt upplevelsen av otrygghet i planområdets närhet.

Kontoret har bedömt att riskbedömningen gjord i samrådsskedet behövde uppdateras, att en geoteknisk utredning behövde göras, samt att parkområdet inom planen behövde illustreras annorlunda. Kontoret har även bedömt att den situation av otrygghet, med anledning av områdets närhet till systembolaget och den grupp samhällsmedborgare som det för med sig, på ett bra sätt har behandlats i planen. Endast en mindre förändring, gällande bjälklagshöjder i bottenplan på parkeringsdäcket, har skett med anledning av att handel i området positivt bedöms påverka känslan av trygghet i närområdet. Kontoret har inte bedömt att planen påverkar den belastade trafiksituationen i området påtagligt. I planbeskrivningen har dock frågan om säkra korsningar för infarterna till parkeringsdäcket över stomcykelleden beskrivits.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och ev. 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. **Göteborg Energi AB** har meddelat att den framtida handelsetableringen kan erbjudas fjärrvärme. Fjärrvärmens kan även användas för halkbekämpning i rampen upp till parkeringsdäcket på första våningen.

**Kommentar:** Information om detta är infört i planbeskrivningen.

2. **GothNet** har inget att erinra mot detaljplanen.

**Kommentar:** Noteras

3. **Göteborg Energi Nät AB** har meddelat att det i området finns ledningar och en transformatorstation som behöver säkras i detaljplanen. De önskar att den befintliga transformatorstationen vid Älvsborgsgatan ska inkluderas i detaljplanen med ett E-område. Vid behov ska exploitören även upplåta utrymme för en transformatorstation inom den berörda fastigheten. För detta utrymme krävs hänsyn till magnetfält, brandsäkerhet, höjdnivåer, tillgänglighet och personsäkerhet. Stationen ska placeras på minst +12,8m enligt Göteborgs höjdsystem.

Ledningsstråken för el ska placeras inom bestående vägstruktur, i första hand inom GC-banors markområde och i andra hand inom gatumark.

Då det framgår av handlingarna att trädplanteringar och grönområden planeras inom området kräver Göteborg Energi Nät att eventuella träd planteras med hänsyn till planerade och befintliga ledningars placering. De fullvuxna trädens droppkanter får inte hamna närmre än 4 meter från nödvändiga ledningsstråk såsom E- eller u-områden.

Respektive byggherre förutsätts, om inget annat har avtalats, initiera och bekosta eventuella erforderliga flyttar av befintliga elledningar med tillbehör.

**Kommentar:** Den befintliga nätstationen vid Älvsborgsgatan ligger inom Stadsplan med nummer FIIac 3112. Nätstationen ligger inom område för Trafikändamål, varför kommunen bedömer det rimligt att ta med nätstationen i den aktuella planen. Av den anledningen har planområdet utökats till att omfatta även befintlig nätstation.

Exploitören ansvarar för att bekosta eventuell flytt av ledningar. Information därom har införts under genomförandefrågorna i planbeskrivningen.

Information om att nyplanterade träd ska placeras anpassade till befintliga ledningar är infört i planbeskrivningen.

4. **Göteborgs hamn** vill säkerställa att den planerade exploateringen i närområdet till Oscarsleden, som är en viktig transportled till hamnen, inte medför att framkomligheten för godstransporter och transporter med farligt gods begränsas eller försvåras.

**Kommentar:** Genom en riskutredning upprättad i samband med planarbetet har det säkerställts att etableringen i enlighet med detaljplanen inte påverkar transporter på Oscarsleden.

5. **Kretsloppskontoret** anser att det är viktigt att i ett tidigt skede planera för hur eventuella verksamheters framtida avfallshantering ska fungera. Soprummet ska ligga så att hämtfordon lätt kan komma till och inte behöva backa. Utrymmet ska vara väl tilltaget så att sortering i flera fraktioner möjliggörs.

**Kommentar:** Planering av byggnadernas avfallsutrymmen kommer att kontrolleras i bygglovet. Informationen ovan har förts in i planbeskrivningen.

6. **Kulturnämnden** har inget att erinra mot påbyggnad av parkeringshuset. Nämnden vill även meddela att det inte finns några kända fornlämningar inom området. Trots det kan det, med bakgrund av kopplingen till Gamla Älvsborg, Kungsladugården och Majorna, ändå komma att behövas en arkeologisk undersökning.

Nämnden ser positivt på förtydligandet av entrén till Klippan och föreslår att utformningen tar avstamp i platsens mångfacetterade kulturhistoria.

**Kommentar:** Information om vad som gäller vid påträffande av fornlämningar vid exploatering av området har införts i planbeskrivningen.

7. **Lokalförvaltningen** har inga synpunkter på detaljplanen.

**Kommentar:** Noteras

8. **Miljö- och klimatnämnden** har lämnat följande synpunkter på detaljplanen.

Det är positivt att bostäder har exkluderats ur planen med hänsyn till de höga bullernivåerna i området. För att maximera den positiva effekten av byggnadens bullerskärmande effekt bör fasaden mot Oscarsleden göras som en sammanhängande fasad medan fasaden mot Karl Johansgatan kan vara mer uppbruten och öppen för att minimera reflektionerna.

Eftersom miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid, utifrån dagens kunskapsläge, riskerar att överskridas bör man överväga att utföra all parkering som inomhusparkering. Nämnden anser dock att parkering är en typ av markanvändning som skulle kunna accepteras på platsen eftersom människor uppehåller sig på platsen bara kortare tider.

En bedömning av riskerna med kvarvarande mark/grundvattenföroreningar skall göras i det fortsatta arbetet för att klargöra om ytterligare åtgärder krävs.

Nämnden anser att rening av dagvattnet från parkeringsanläggningen ska ske innan det släpps till ledningsnätet.

Nämnden förespråkar en aktiv dagvattenhantering och vattenkonst som aktiveras när det regnar i enlighet med programmet för Göteborg 2021.

Om parkeringshuset ska förses med tak förordas ett grönt tak.

**Kommentar:** Planen föreskriver, med hänsyn till riskerna från Oscarsleden, att parkeringshusets fasad mot Oscarsleden ska utföras i brandklass EI60. I övrigt bedöms inte fasadernas utformning vara i behov av styrning utseendemässigt varför bestämmelser om detta inte har införts på plankartan. I planbeskrivningen har information om att byggnadens fasadutformning kan påverka bullerreflektionerna mot de befintliga bostäderna.

För att kunna använda marken så ändamålsenligt som möjligt medges viss markparkering. Liksom nämnden anger, har man i planen ansett att just parkeringsytor är en möjlig användning i området.

I den geotekniska undersökningen som genomförts sedan samrådet har markföroreningarna inom området undersökts. Information som situationen har införts på plankartan och bestämmelsen om åtgärder har förändrats något.

Planbeskrivningen har kompletterats med information om att det inom område för parkeringsändamål ska installeras oljeavskiljare för att säkerställa viss rening av dagvattnet innan det släpps på till de allmänna dagvattenledningarna.

Ytan inom området avsett för park skulle kunna användas för en installation som aktiveras av regnet. I detaljplanen har en sådan åtgärd inte diskuterats närmre.

Parkeringshuset föreslås även fortsättningsvis utföras med en öppen översta våning.

**9. Göteborg Vatten** har meddelat att befintlig byggnad inom detaljplanen är idag ansluten till det allmänna dricksvattensystemet. Detta system medger uttag för brandvatten motsvarande områdestyp A1. Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +60m. I de fall högra vattentryck önskas får detta anordnas och betalas av fastighetsägaren.

Befintligt parkeringshus är idag anslutet till det allmänna spillvattensystemet via servis i fastighetens norra del. Avloppsnätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive avloppsvatten.

Befintligt parkeringshus är idag anslutet till det allmänna dagvattensystemet via servis i fastighetens norra del. Den allmänna dagvattendelning till vilken fastighetens dagvatten avleds ligger inom planerad kvartersmark. De delar av ledningen som ligger inom kvartersmark kommer att övergå som privat ledning till fastighetsägaren. Förbindelsepunkten flyttas 0,5 meter utanför fastighetsgräns.

Den del av planområdet som idag är bebyggd med en bensinstation avvattnas till det allmänna dagvattensystemet via separat servis i planområdets södra del. Dagvatten ska i första hand tas omhand lokalt inom kvartersmark genom infiltration eller i andra hand fördröjas i magasin och avledas till allmän dagvattenledning. Fördröjning av dagvatten från samtliga hårdgjorda ytor som skapas eller förändras är ett krav. Det är viktigt att utrymme för fördröjning av dagvatten från hårdgjorda ytor ordnas i ett tidigt skede i planprocessen. Man bör sträva efter att skapa så stora grönytor som möjligt för infiltration av dagvattnet. Fördröjning av dagvatten minskar risken för översvämningar och förbättrar kvalitén på dagvattnet, vilket i sin tur minskar belastningen på miljön.

I detaljplaneområdets nordöstra del krävs ett u-område för att säkra framtida åtkomst till befintlig dricksvattenledning.

Lägsta höjd på färdigt golv ska vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

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

## **Kommentar:**

Information om hur fastigheten ansluter till de allmänna dag-, spill- och dricksvattensystemen har införts i planbeskrivningen.

Då de hårdgjorda ytorna på den norra delen av planområdet inte avses öka eller förändras kommer inte belastningen på dagvattensystemet att öka. I den södra delen kommer inga ytor att vara hårdgjorda och marken kommer att möjliggöra infiltration av dagvatten.

Ett u-område är infört på plankartan i den nordöstra delen.

En bestämmelse om att höjd på färdigt golv ska vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem har införts på plankartan.

I planbeskrivningen under Friytor samt under Teknisk försörjning har texten kompletterats med information om vad som gäller vid plantering av träd i närheten av ledningar.

**10. Park- och naturnämnden** ser positivt på planförslaget och önskar delta i det fortsatta planarbetet när det gäller ytor som ska överföras till allmän plats/parkmark.

**Kommentar:** Efter synpunkt från bland annat Trafikverket har utformningen av parkutrymmet fått en annan gestaltning i planen. Detta förslag har kommunicerats med Park- och natur för insyn och möjlighet att lämna synpunkter i detta tidiga skede. Det ska dock poängteras att utformningen av parken inte bestäms i planen och att Park- och naturförvaltningen i det fortsatta arbetet kan ha fortsatt insyn och påverkan på hur ytorna utformas.

**11. Räddningstjänsten Storgöteborg** har meddelat att insatstiden i området normalt är under 10 minuter. Det är viktigt att området planeras så att utryckningsfordon i en akut situation kan komma så nära den aktuella byggnaden att avstånd mellan fordon och husets entré inte överstiger 50 meter. Brandvattenförsörjningen bedöms vara tillgodosedd enligt konventionellt system.

I riskanalysen som är framtagen i samband med detaljplanen angavs det att inga transporter med explosiva eller brandfarliga gaser transporteras på leden intill planområdet. Det framgår av nya uppgifter som Räddningstjänsten tagit del av att det kan komma att transporteras explosiva eller brandfarliga gaser på leden. Frågan måste därmed utredas ytterligare för att med tillräcklig säkerhet kunna utesluta ett skyddsbehov mot explosion.

**Kommentar:** Planbeskrivningen är kompletterad med information om insatstiden samt att byggnadens placering och entréernas lokalisering ska anpassas till insatsfordonens tillgänglighet.

Riskbedömningen kopplad till planen har kompletterats med massexplosiva ämnen och brandfarliga gaser. I riskbedömningen anges att dessa ämnen inte påverkar åtgärdsförslagen eftersom redan föreslagna åtgärder har riskreducerande effekt och det är mycket låga sannolikheter för olyckor kopplade till dessa ämnen.

**12. SDN Majorna-Linné** anser att platsen är lämplig att förlägga ersättningsplatserna från Majstångsgatan. Det är positivt att planen även omfattar en utveckling av området vid tunneln under Oscarleden till Klippanområdet som idag upplevs vara en otrygg plats. Nämnden uttrycker oro kring anläggning av parkområde i anslutning till tunneln till följd av den sociala situation som råder i området idag.

Nämnden vill därför understryka förslagets notering om att i planens genomförandefas måste stor omsorg läggas vid platsens utformning.

Då parkeringshus ofta är miljöer som upplevs otrygga är det viktigt att handelsytorna i planförslaget förverkligas vid exploatering. En stor fördel hade varit om ytan används för en större matbutik, något som saknas i området idag. En sådan butik med längre öppettider hade också gett mer liv och rörelse i området.

Det är positivt att parkeringshuset kommer att vara tillgängligt med hiss. Vilka som får tillgång till parkeringshuset är en viktig aspekt för den framtida sociala situationen i området. Det är essentiellt att platsen inte blir ett ytterligare tillhåll för missbruk och drogförsäljning.

För att möjliggöra att äldre barn på egen hand ska kunna transportera sig längs Karl Johansgatans stomcykelnät, kan utfarterna komma att behöva säkras. Området är idag starkt trafikerat och utfarter som korsar stomcykelnätet utgör en risk. I en översyn av trafiksituationen inom planförslaget vore det önskvärt om en säkrare överfart kunde möjliggöras över Karl Johansgatan. Den är viktig för barn i olika åldrar som rör sig i området.

Med utökat antal parkeringsplatser finns en risk att trafiken ökar i området. En aspekt att väga in är också vilken påverkan trängselskatterna får för trafikgenomströmningen, om fler väljer att köra av Oscarsleden.

Parallellt bör det även utredas en möjlighet att skapa ett attraktivt område för missbrukarna i närområdet. Lämpligtvis inte direkt anslutning till tunnelmyningen, då detta skapar en otrygghetskänsla som hindrar gående och cyklister att använda genomfarten.

**Kommentar:** Kommunen är medveten om den socialt ansträngda situation som råder i och i anslutning till planområdet idag. Parken som i samrådsförslaget föreslogs innehålla sittplatser och andra uppehållsattraktiva inslag har i detta skede diskuterats för andra ändamål. Parken kvarstår, men föreslås utformas upplyst och grönskande. Den ska uppfattas som trygg att röra sig intill utan att vara attraktiv att vistas i. I illustrationen har parken planterats med ett flertal träd i raka rader i vattengenomsläppligt nät av fotgängarvänlig yta. Ytan mellan träden kan användas för tillfälliga installationer samt parkeringsplatser för cyklar.

Även fastighetsägare och näringsidkare är medvetna om situationen som råder. De är måna om sina hyresgäster och kunder och kommer att utforma parkeringshuset för att de besökande med bil som rör sig i parkeringshuset ska känna sig trygga där.

Det är viktigt att planområdets påverkan på stomcykelnätet minimeras. Planbeskrivningen har kompletterats med information om att det är viktigt att utfarter från parkeringsytorna planeras så att bilarna har väjningsplikt för cyklar och fotgängare.

I det kommunala arbetet med trängselskatterna har dess påverkan på stadens samtliga kommunikationsleder studerats.

Den aktuella detaljplanen diskuterar inte möjliga platser att erbjuda en specifik grupp människor som bedöms bidra till otryggheten i området. Planen fokuserar på hur man kan planera det aktuella området för att bidra positivt till situationen.

**13. Trafiknämnden** har upplyst om att gång- och cykeltunneln som utgör entré till Klippanområdet är Trafikverkets anläggning och att åtgärder som påverkar densamma ska förankras med dem.

Trafiknämnden anser att huvudmannskapet för gång- och cykelbana fortsättningsvis bör vara allmänplats gång- och cykelväg och inte park som föreslagits i handlingen.

**Kommentar:** Ändringar som påverkar själva tunneln kommer att förankras med Trafikverket innan de genomförs. I planförslaget föreslås inte själva tunneln ändras utan endast vägen ner till tunneln.

På plankartan är området ner till tunneln ändrat från park till gång- och cykelväg.

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

**14. Länsstyrelsen** bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10§ PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet, med avseende på risk för olyckor med farligt gods, geoteknik och markmiljö, måste lösas på ett tillfredställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Som underlag för beräkningarna av den förväntade frekvensen för trafikolycka respektive farligtgodsolycka används prognos för trafikflödet år 2020. En extra polering av prognosen till 2030 ger enligt riskanalysen en ökning på ca 10%. Denna ökning bedöms enligt riskanalysen dock jämnas ut av den förväntade minskning som vägtullar skulle innebära för trafiken på Oscarsleden och grundberäkningen för 2020 bedöms därmed gällande. Länsstyrelsen bedömer att detta inte nödvändigtvis behöver gälla den tunga trafiken och framförallt inte fordon med farligt gods. Den framräknade uppgiften om antal farligtgodsfordon samt används ÅMVD bör därför ses över.

Statistik för riskanalysen har inhämtats från Stena Line. Denna statistik bör jämföras med data från Transportstyrelsen.

I riskanalysen hanteras inte massexplosiva ämnen och brandfarliga gaser då det uppges vara förbjudet att transportera dessa på Stena Nordica. Eftersom man inte vet vad som kan komma att transporteras från hamnen i framtiden ska riskanalysen ta höjd för detta och inkludera dessa klasser i riskanalysen.

Planhandlingen anger att ändamålet för handel ligger något närmre Oscarsleden än vad riskanalysen förutsåg. Även detta ska inkluderas i riskanalysen.

På plankartan finns bestämmelsen ”*Entréer får inte utföras i fasad mot farligt godsled.*” Länsstyrelsen anser att denna bestämmelse behöver kompletteras till att även gälla utrymningsvägar.

I planbeskrivningen anges det att en geoteknisk utredning ska genomföras innan granskning av planen. Länsstyrelsen kan därför inte bedöma om de geotekniska frågorna har hanterats på ett tillfredställande sätt i detta skede.

Länsstyrelsen anser att planhandlingen är otydlig nr det gäller hur eventuella markföroreningar ska hanteras. Länsstyrelsen anser att eventuella behov av sanering ska vara utrett innan planen antas, för att kunna bedöma om marken är eller kan bli lämplig för sitt ändamål. Eventuella åtgärder kan dock kopplas till ett villkor för bygglov enligt PBL 4 kap 14§.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att platsen är olämplig för bostäder samt att förslaget inte innebär betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

**Kommentar:** Riskbedömningen har kompletterats och använder sig nu av trafikbelastningen för 2030.

Statistiken i riskanalysen har i den nya versionen jämförts med Transportstyrelsens värden.

Riskbedömningen kopplad till planen har kompletterats med massexplosiva ämnen och brandfarliga gaser. I riskbedömningen anges det att dessa ämnen inte påverkar åtgärdsförslagen eftersom det är mycket låga sannolikheter för olyckor kopplade till dessa ämnen.

I riskbedömningen har det säkerställts att handelsändamål kan placeras så nära Oscarsleden som planen medger. Det förutsätter dock att en skyddande barriär av en icke personintensiv verksamhet utförs utanför handelsändamålet. Planbeskrivningen är kompletterad med en text om att det i bygglovet ska säkerställas att parkeringshuset ska placeras så att det delvis bildar en skärm eller buffertzona mot de mer persontäta butiksytor. På plankartan har det införts en bestämmelse om att byggnaden inte får ianspråkta för handel innan parkeringsanläggningen utanför handelsetableringen är utförd.

Efter diskussion med riskingenjören som genomfört riskbedömningen har kommunen beslutat sig för att inte påföra bestämmelse om att nödutgångar inte får placeras mot led för farligt gods. Anledningen är att olyckor och bränder kan ske på alla sidor av byggnaden vilket erfordrar utrymningsvägar på många ställen. Dessutom kan det vara svårt att planera byggnaden på ett säkert sätt helt utan utrymningsvägar i den ena långsidan. Att utrymning inte sker mot den olycksdrabbade sidan, oavsett vilken denna är, säkras på annat sätt vid planering av byggnaden.

En geoteknik utredning har genomförts och två stycken om stabilitet och sättningar samt markradon har införts i dokumentet.

I den geotekniska utredningen ingick även kontroll av markföroreningar. Utredningen visar på att marken ställvis är förorenad med oljor och PAH. Bedömningen är att en fördjupad utredning beträffande föroreningssituationen bör göras. Det kan eventuellt bli aktuellt med avhjälpande åtgärder innan fastigheten kan sägas vara lämplig för den i planen angivna markanvändningen. Bygglov för nybyggnation inom planområdet har villkorats enligt PBL 4 kap 14§ och bestämmelsen på plankartan anger att bygglov för nybyggnation inom planområdet får endast ges under förutsättning att markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att markföroreningar har undersökts och avhjälpats ner till nivå för mindre känslig markanvändning.

#### **15. Trafikverket** har lämnat följande synpunkter.

Trafikverket anser att det bakomliggande syftet att förtäta bostadsområden i lägen med goda kommunikationer är gott.

Parkområdet som föreslås i planen ska verka för att göra entrén till Klippanområdet tryggare och samtidigt fungera som mötesplats. Trafikverket vill här poängtera att områden nära vägar där farligt gods transporteras inte ska uppmuntra till stadigvarande vistelse.

Avtal om avåkningskyddets anordnande och utformning ska träffas med Trafikverket innan planen förs till antagande.



**Kommentar:** Parken i detaljplanen föreslås i nuvarande förslag utgöra en grönyta utan att uppmuntra till stadigvarande vistelse.

Avtal om avåkningskyddet ska upprättas och information därom finns med i genomförandefrågorna.

**16. Lantmäterimyndigheten** har erinrat mot följande.

Planbestämmelsen GC-VÄG överensstämmer inte med beteckningen i teckenförklaringen.

Föreslagen användningsgräns i norra delen av planområdet bör följa nordvästra fastighetsgränsen till Majorna 104:8.

Enligt planförslaget ska markområde från Majorna 720:410 som utgör en kil mellan fastigheterna Majorna 104:8 och 720:34 ingå i kvartersmarken. Den föreslagna användningsgränsen bör i detta fall sammanfalla med sydvästra fastighetsgränsen till Majorna 720:34.

Den föreslagna användningsgränsen i sydvästra delen av planområdet bör följa fastighetsgränserna till Majorna 720:386 och 720:387.

Den del av Majorna 720:410 som föreslås ingå i kvartersmarken bör genom fastighetsreglering överföras till Majorna 104:8.

Föreslaget område för markparkering i den sydvästra delen av planområdet bör avstyckas från Majorna 720:410 samt tillföras mark från Kungsladugård 724:61 för att bilda en fastighet för parkeringsändamål.

Majorna ga:18, gemensamhetsanläggning för utfart har tidigare inrättats för fastigheterna Majorna 104:8 och 720:34.

**Kommentar:** Beteckningen för GC-VÄG i teckenförklaringen har ändrats för att överensstämma med planbestämmelsen på plankartan.

Plangränserna har ändrats så att de följer Lantmäteriets rekommendationer.

Information om vilka fastighetsregleringar som ska ske med följd av planens antagande finns med under genomförandefrågorna i planbeskrivningen.

**17. Polismyndigheten** har inget att erinra mot planförslaget.

**Kommentar:** Noteras

**18. Försvarsmakten** har inget att erinra mot planförslaget.

**Kommentar:** Noteras

**19. Svenska kraftnät** har inget att erinra mot upprättat förslag.

**Kommentar:** Noteras

**20. Skanova** har meddelat att deras anläggning runt och inom aktuellt exploateringsområde består av markförlagda kablar. Eventuella undanflyttningar av Skanovas anläggning bekostas av exploitören.

**Kommentar:** Skanovas markförlagda kablar inom planområdet ligger till viss del inom område med byggrätt för parkeringsdäcket. Dessa ledningar kommer att behöva flyttas vid byggnation på marken. Flytt bekostas av exploitören och avtal om detta ska upprättas. Information om detta är infört i planbeskrivningen under genomförandefrågorna.

**21. Vattenfall eldistribution AB** har inget att erinra mot planen.

**Kommentar:** Noteras

**22. Västtrafik** har inget att erinra mot planen.

**Kommentar:** Noteras

## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

**23. Boende på Klippan 12** har kommenterat att det planerade parkområdet kommer att ligga för nära Systembolaget. I likhet med Stobées Trädgård, som upprustades för ca 15 år sedan men som helt togs över av missbrukare, kommer parken att bli ett tillhåll för missbruk och langning.

**Kommentar:** Platsen bedöms av kommunen olämplig att exploatera av två anledningar. Främst ligger området nära Oscarsleden vilken är transportled för farligt gods vilket gör att riskbilden för området är stor. Utan någon avgränsande, icke personintensiv, verksamhet bedöms riskbilden för stor för att föreslå någon personintensiv verksamhet såsom handel eller bostäder.

Den andra anledningen till att exploatering av tomten bedöms olämplig är att den angränsar till genomgången till Klippan. En exploatering av tomten skulle kunna göra genomgången än mer insynsskyddad och upplevas trängre och otryggare än vad den är idag.

Parken som i samrådsförslaget föreslogs innehålla sittplatser och andra uppehållsattraktiva inslag har i detta skede diskuterats för andra ändamål. Parken kvarstår, men föreslås vara upplyst och grönskande. Den ska uppfattas som trygg att röra sig intill utan att vara attraktiv att vistas i.

**24. Trygg i Klippan** har inkommit med synpunkter i omgångar. Här sammanfattas dessa yttranden som ett.

Klippan är ett prioriterat område för polisen. De bråk och slagsmål som är en följd av missbruket i området är svåra att komma till rätta med så länge som Systembolaget ligger i området. Bråken utspelar sig ofta vid spårvagnshållplatserna, stora hotfulla samlingar sker dock nere i Klippanområdet.

Föreningen uttrycker besvikelse för att kommunen inte ser och uppmärksammar den potential som Klippanområdet har. Området hade behövt ytor för lek, bollsporter eller andra ytor som attraherar folk i alla åldrar och med olika social bakgrund.

Föreningen anser att det är positivt att planen föreslår att gångtunneln ska öppnas upp och accentueras eftersom den idag upplevs trång och otrygg. Gångvägen borde göras till en värdig entré till ett område som utgör riksintresse för kulturmiljövård.

Föreningen uttrycker oro för att parkeringsdäcket ytterligare stänger in och smalnar av nedgången till tunneln och undrar för vem som däcket är tillgängligt. Det är viktigt att det inte blir ännu ett tillhåll för missbruk och kriminalitet.

Trygg i Klippan är positiva till utformandet av en park i området men känner oro för att även detta blir ett tillhåll för missbrukare. Även handelsändamålet i planen ställer sig föreningen positiv till.

Föreningen anser att detaljplanen även bör omfatta trafikövergången Karl Johansgatan, mellan Älvsborgsgatan och gångtunneln. Barn och vuxna måste passera bil- och spårväg i båda riktningarna samt en mycket trafikerad cykel- och mopedbana. Trafikövergången användas av många människor under dagen då den ligger strategiskt mellan bostadsområde, skolor, buss- och spårvagnshållplatser m.m. Föreningen föreslår att ett övergångsställe med ljus- och ljudsignal anordnas. Övergången påverkar tryggheten i planområdets direkta närhet och bör omnämnas i detaljplanen.

**Kommentar:** Kommunen är väl medveten om problematiken som finns i och kring det aktuella planområdet. Många av dessa frågor är sådana som inte löses i en detaljplan, men som dock kan diskuteras. Planområdet omfattar inte några markområden i Klippan och berör därmed inte den problematik som det området har eller de platser som är specifikt utsatta i den delen av staden.

Parkeringsdäcket ska inte byggas i direkt anslutning till gångtunneln. För att säkra detta har en yta fem meter från området för gång- och cykelväg prickmarkerats vilket betyder att parken inte får bebyggas. Parkeringshuset kommer att vara öppet för allmänheten i de delar som avser besöksparkering för systembolaget och andra eventuella handelsetableringar. De delar av parkeringshuset som används för boendeparkering kommer att vara låst och endast tillgängligt för de som har en p-plats i huset.

Kommunen vill förtydliga att själva tunneln under leden inte omfattas av detaljplanen. Inga åtgärder i själva tunneln kommer att föranledas av detaljplanen utan det är endast ytan som leder ner till tunneln som omfattas av detaljplanen.

Kommunen har uppmärksammat att övergångsstället över Karl Johansgatan, mellan Älvsborgsgatan och gångtunneln upplevs otryggt av de boende och andra som rör sig i området. Synpunkten är framförd till Trafikkontoret, men kan inte säkerställas av åtgärder i en detaljplan. Kommunen bedömer inte att situationen påverkas negativt av den föreslagna exploateringen, och berörs därmed inte i detaljplanen.

Parken som i samrådsförslaget föreslogs innehålla sittplatser och andra uppehållsattraktiva inslag har i detta skede diskuterats för andra ändamål. Parken kvarstår, men föreslås vara upplyst och grönskande. Den ska uppfattas som trygg att röra sig intill utan att vara attraktiv att vistas i.

## Övriga

**25. Fortum Distribution AB** har inget att erinra mot planen.

Kommentar: Noteras

**26. Boende på Kabelgatan 37** anser att det är ett utmärkt förslag med butiker vid Systembolaget. En riktig dagligvarubutik med goda parkeringsmöjligheter saknas i området.

**Kommentar:** Kommunen uppskattar den positiva kommentaren om förslaget, men vill meddela att man i en detaljplan endast kan bestämma vad en yta får användas till som ett generellt ändamål. Kommunen kan därmed inte detaljstyra vad som exempelvis får säljas i en butik med ändamålet handel. Vilken handelsetablering som kommer till området bestäms istället av efterfrågan från handelsidkare samt av fastighetsägarna.

**27. Boende på Storchöjdsgatan 19** tycker att det är fint att man blir av med det gamla parkeringshuset och att det är bra med fyra hela parkeringsvåningar. Fasaden bör utformas så att det inte syns att det är ett parkeringshus exempelvis

som att göra det som ett modernare landshövdingehus. Ett traditionellt parkeringshus tillför inte mycket stadskänsla i området.

**Kommentar:** Kommunen uppskattar den positiva kommentaren om förslaget. Kommunen har inte bedömt det lämpligt att detaljstyra hur huset får utföras då man inte anser att dess fasadutformning kan komma att negativt påverka omgivningens karaktär.

## Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Planbeskrivningen är kompletterad med en utförligare beskrivning av riskförhållandena invid planområdet. Plankartan är kompletterad med bestämmelser ur riskhänseende.
- Planbeskrivningen är kompletterad med information om de geotekniska förhållandena inom planområdet.
- I planbeskrivningens text och genom illustrationer visar planen på att parken avses användas på ett annorlunda sätt än tidigare föreslagits.
- Plankartan har utökats till att även omfatta en befintlig intilliggande nätstation, samt kompletterats i fråga om bestämmelser med avseende på koppling till det allmänna vatten- och avloppsnätet.
- Planbeskrivningen är under genomförandefrågorna kompletterad med information om avtal och fastighetsregleringar som erfordras i samband med planens antagande och genomförande.

Åsa Swan  
Planchef

Sirpa Antti-Hilli  
Konsultsamordnare