



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### **Granskningsutlåtande**

BN Datum: 2018-02-06

Diarienummer: 0402/13

Aktbeteckning: 2-5435

Per Osvalds

Telefon: 031-368 18 51

E-post: [fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se](mailto:fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se)

### **Detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan m.fl. inom stadsdelen Majorna-Linné i Göteborg**

---

## **Granskningsutlåtande**

### **Handläggning**

Byggnadsnämnden beslöt den 2017-06-21 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning/ låta ställa ut detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 5 juli – 24 augusti 2017.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under tiden 5 juli – 24 augusti 2017. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: [www.goteborg.se/planochbyggprojekt](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt).

### **Sammanfattning**

#### **Inkomna yttranden**

Nedan sammanfattas de viktigaste synpunkterna bland inkomna yttranden.

## *Länsstyrelsen*

Länsstyrelsen ställde följande krav som behövde uppfyllas innan antagande för att de inte ska överpröva detaljplanen:

- Hälsa och säkerhet för boende och de som vistas inom området ska inte äventyras genom skadlig luft (miljökvalitetsnormer ska inte överskridas), störningar från buller samt fara från risker som t.ex. översvämning och Rosenlundsverket.
- Riksintresset för kulturmiljö får inte skadas påtagligt. För att inte förlora förståelsen för den befästa staden måste det visuella sambandet mellan bastionen och älven säkerställas.
- Genomförbarheten av de föreslagna åtgärderna på de befintliga statliga trafikaneläggningarna Götatunneln och Oscarsleden ska säkerställas.
- Detaljplanen ska tillhandahålla byggbar mark vars stabilitet är säkerställd i godtagbar utsträckning.

## *Trafikverket*

Trafikverket har ställt krav på att avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Staden innan antagande av detaljplanen. Avtalen rör genomförbarheten av de åtgärder som detaljplanens genomförbarhetsstudie föreslår, genomförande av överdäckning av Götatunnelns av- och påfartsramper samt avtal rörande uppförande av ventilationstorn för ventilation från Götatunneln.

Trafikverket ställde krav på att fullständigt trafikförslag med trafiksimuleringar måste presenteras för dem och att samtliga frågor som rör eventuell ombyggnation av vägar som påverkar statligt vägnät måste lösas innan planen går till antagande. Efter granskningens slut inkom trafikförslaget och simuleringarna varav Trafikverket inkom med ett kompletterande yttrande. I det kompletterande yttrandet anser Trafikverket att huvudalternativet för linbana och trafikförslag kopplat till denna är tillfredställande medans reservalternativet för linbana inte anses vara detta.

## *Kulturförvaltningen*

Förvaltningen beslutade att tillstryka förslaget med följande reservationer:

- Bebyggelsen på den nya halvön bör få andra dimensioner och/eller omdisponeras inom detaljplaneområdet för att inte blockera den visuella kontakten mot älven och älvmynningen från bastionen Carolus Undecimus Rex.
- Detaljplaneförslaget bör ändras så att ett bevarande av byggnaden Kommersen inte strider mot detaljplanen.
- Att det fortsatta arbetet säkerställer att undanträngningsmekanismer av kulturverksamheter till följd av exploateringen undviks, exempelvis att exploatörens ansvar blir tydligare.
- Att det tydliggörs i det fortsatta arbetet hur strategin med levande bottenvåningar ska genomföras för att uppnå en blandad stadsbebyggelse.

## *Miljöförvaltningen*

Miljöförvaltningens allvarligaste synpunkter rörde kompletteringar av luft- och bullerutredningarna. Miljöförvaltningen påpekade även att en tydlig strategi för Oscarsledens framtid i den framtida staden fortfarande saknas.

### *Park och Naturförvaltningen*

Förvaltningen framförde att behovet av park inte uppfylls enligt de riktlinjer som Grönstrategin anger och det behov som beskrivs i Parkplan för Linnéstaden. Även behovet av lekplatser blir svårt att tillfredsställa. Förvaltningen anser även att eftersom behovet av park inte tillgodoses i denna plan är det viktigt att behovet av parkytor tillgodoses i framtida detaljplaner i närområdet.

### *Stadsdelsnämnden Majorna Linné*

Förvaltningen ser ett stort behov av att utreda Oscarsledens framtid och av strategier för att uppnå målet om socialt blandat boende. Förvaltningen bedömer att ytorna för förskola, skola och park är fortsatt små och skuggiga. Förvaltningen bedömer även att det fattas cirka 100 förskoleplatser i förslaget. Förslaget saknar idrottsanläggning och äventyrslekplats, vilket förvaltningen önskat.

Förvaltningen saknar även redovisning av friyta per barn. Förvaltningen vill i samband med risken för gentrifiering understryka behovet av ekonomiskt tillgängliga lokaler också för verksamheter, organisationer och kulturutövare som har en koppling till området idag och behöver kunna fortsätta verka i sina befintliga nätverk. Förvaltningen vill även understryka behovet av fysiskt och ekonomiskt tillgängliga bostäder för äldre i stadsdelen. Förvaltningen ser gärna att minst ett trygghetsboende byggs i området för att möta behovet.

### *Trafikkontoret*

Trafikkontoret framförde att underskottet av parkeringsplatser måste lösas inom eller utanför planområdet innan planen går till antagande. Trafikkontoret ser även att staden bör arbeta fram en helhetslösning avseende åtgärder för mobilitet och parkering för områdena som omger detaljplanens område. Trafikkontoret påpekar även att motet vid Götatunneln går emot trafikstrategin och prioriterar kollektivtrafik högre än gång- och cykeltrafik. De anser även att den ökade exploateringen intecknat möjligheter att med dagens biltrafiksystem trafikförsörja ytterligare exploateringar inom Järntorgsmotet upptagningsområde.

Trafikkontoret anser även att eftersom det inte har gjorts en fullständig genomförandestudie för allmän platsmark är inte exploateringskalkylen kvalitetssäkrad av de byggande förvaltningarna med avseende på t.ex. helhetslösningen, konsekvenserna av många stora omgivande pågående infrastrukturprojekt eller utbyggnadsordning. Det innebär att den nya stadsdelen lever med risker som kan innebära ambitionen i kvalitetsprogram m.fl. inte uppfylls, kostnadsökning och förskjutning av tidplan.

### *Älvstranden utveckling*

Även Älvstranden Utveckling ser att det är viktigt att beslut tas gällande uppsägning av Stena Lines avtal och eventuell omvandling av leden för att möjliggöra vidare stadsutveckling på Masthuggskajen.

## *Bostadsrättsföreningar, Sakägare och boende*

De främst förekommande synpunkterna från bostadsrättsföreningar, sakägare och boende har varit gällande:

- E45 och Stena Lines lokalisering vid Masthuggskajen. Några synpunkter yrkar på att planeringen av området ska pausa tills dess att en sänkning av leden och flytt av Stenas verksamhet kan inkluderas.
- att byggnadshöjderna är för höga och att de går mot den småskalighet som Göteborg har. Föreningen YIMBY, samt flera privatpersoner som håller med föreningens yttrande, anser tvärtom att exploateringsgraden i området bör öka för att skapa fler bostäder, högre täthet och bättre underlag till verksamheter i området.
- utformningslösningar av kvarter och offentliga ytor.
- att området är i behov av fler lokaler för skola än vad planen medger.

### **Stadsbyggnadskontorets kommentarer**

Nedan ges svar till de viktigaste och mest återkommande synpunkterna. Svaren ges under teman där de första fyra besvarar Länsstyrelsens krav på ändringar/kompletteringar.

#### *Kompletteringar av luft- och bullerutredningar*

Luftutredningen har kompletterats med ett tillägg PM till ursprunglig luftutredning där underlaget till viss del har förändrats exempelvis beträffande trafikmängder, hastigheter, samt planförslag. I tilläggsberäkningen har scenariot med bortventilering av 95 % av luften från Götatunneln studerats för NO<sub>2</sub> (kvävedioxid) år 2035 samt för PM<sub>10</sub> (partiklar) år 2025. Påverkan från Rosenlundverket en kall vinter har även studerats samt ventilationstornets plyms påverkan på de intilliggande höga husen. Till luftutredningen har även ett PM tagits fram som beskriver hur det tekniskt är möjligt att ventilera bort 100 % av luften från Götatunneln. Slutsatsen av de simuleringar som genomförts är att kvävedioxidhalterna år 2025 och partikelhalten år 2035 klarar miljö kvalitetsnormerna på de flesta platser i planområdet, förutom på/längs Oscarsleden. Detta under förutsättning att största delen av haltbidraget från Götatunneln leds bort via ventilationstorn.

Nyare och tydligare bullerutredningar har tagits fram särskilt för verksamhetsbuller från Stena Line samt Rosenlundverket (där bland annat buller från Ångpanna 1 och 2 är med). Tidigare framtagna trafikbullerberäkningar har reviderats utifrån delvis nytt underlag. Beräkningarna visar ljudnivåer på fasad och i marknivå, dag, kväll och natt för ekvivalentnivåer samt maxnivåer. För trafikbuller visas ljudnivåer på fasad och i marknivå även per dygn för ekvivalentnivåer samt maxnivåer. Buller från en eventuell färjetrafik från halvön samt lågfrekvent buller diskuteras även. I de nya beräkningarna förs även en diskussion kring den sammanvägda ljudbilden från trafik och verksamheter.

Bullerutredningarna konstaterar att det idag inte direkt finns några bostäder i området, vilket planförslaget föreslår. Det innebär att ett flertal bostäder kommer att lokaliseras i en relativt bullrig miljö. Genom ljuddämpad sida i lägenheterna, utformning av fasader samt tekniska lösningar med delvis inglasade innergårdar och balkonger bedöms dock riktvärdena för buller kunna uppfyllas och därigenom en acceptabel boendemiljö erbjudas för i stort sett alla bostäder.

Längs E45/Oscarsleden visar utredningarna på att riktvärdena överskrids. Planförslaget har efter granskning ändrats gällande byggnad E1 och E2. I byggnad E2 där vårdverksamhet, D, medges har ändrats så att övernattningsrum ej får anordnas ut mot leden i plankartan. För kvarteret E1 där bostäder tidigare medgavs i hela byggnaden har begränsats till att enbart tillåtas mot Masthamngatan. Längs E45/Oscarsleden möjliggörs inte gångtrafik väster om busshållplatserna.

### *Kulturmiljö - Riksintresse*

Utifrån resultatet av kulturmiljöunderlaget samt från dialog med Länsstyrelsen så har byggnadskroppen A1 justerats för att medge siktlinje mellan bastionen Carolus Rex och Göta älv för att inte innebära skada på riksintresse för kulturmiljö. Flera av byggnadernas höjder har tidigare sänkts för att tydliggöra Göta Älvs dalgång och för att bättre samspela med den befintliga bebyggelsen. Den platta kanalbron, den s.k. Järnvågsbron i järn, avses även att bevaras men flyttas till ett annat läge längre ut i kanalen

### *Framtida exploatering i denna del av Göteborg*

Beträffande framtida exploatering i denna del av Göteborg, har Trafikkontoret i ett senare inkommet svar, meddelat att detaljplanen inte äventyrar framtida exploatering och stadsutveckling.

### *Genomförbarhetsstudie för överdäckning av Götatunneln*

I samband med planarbetet har Göteborgs Stad och Trafikverket tecknat medfinansieringsavtal där det ingått att ta fram en genomförbarhetsstudie för åtgärder till följd av detaljplanen. Genomförbarhetsstudien (även kallad GFS) har prövat och jämfört olika utformningsalternativ och finns som del av antagandehandlingarna (*Genomförbarhetsstudie E45.01, 2017-12-08*). Studien svarar på om de åtgärder som föreslås är tekniskt, säkerhetsmässigt, och ekonomisk genomförbara. Då åtgärden berör den statliga infrastrukturen har Trafikverket bevakat arbetet, Trafikverket och Göteborgs Stad har tillsammans kommit överens om studiens innehåll och detaljeringsgrad. Studiens resultat har redovisats kontinuerligt varje månad och resultat och slutsatser förankrats i Trafikverkets organisation. Målet är att påvisa genomförbarheten för att parterna ska bli överens om vilka åtgärder som ska genomföras inom den statliga infrastrukturen.

### *Genomförandestudie för byggande förvaltningar, Trafikkontoret*

Trafikkontoret har påbörjat ett arbete med genomförandestudie för genomförandeskedet av detaljplanen. Studien beräknas vara klar 2018. Ett första steg i utredningen har varit att identifiera, prioritera och släcka risker.

### *Stabilitetsförbättrande åtgärder*

På plankartan finns en upplysning och information till stabilitetutredningen. Det finns även en bestämmelse om att startbesked ej får ges innan stabilitetsförbättrande åtgärder genomförts. Arbetsutförande och schakter ska utföras så att stabilitetsproblem inte uppkommer. W5 Vattenområde har lagts till i plankartan, stabilitetsförbättrande åtgärder får utföras.

### *Stena Line och eventuell sänkning av E45/Oscarsleden*

En eventuell sänkning eller överdäckning av E45/Oscarsleden är inte möjlig att genomföra i denna detaljplan då det är en fråga som hanteras på ett strategiskt plan tillsammans med Trafikverket då leden klassas som ett riksintresse för kommunikation. En viktig fråga gällande en eventuell överdäckning av leden och områdets framtida utveckling är Stena Lines verksamhet. Stena Line har ett avtal med Göteborgs hamn vilket sträcker sig fram till 2035 med möjlighet för Göteborgs Stad att säga upp avtalet 2025 om lokaliseringen för verksamheten skulle gå emot framtida stadsutveckling.

### *Exploateringsgrad/Höga byggnader*

Området är utpekad som en strategisk viktig punkt utpekad i stadens strategidokument, med mycket kollektivtrafik och därför lämplig att förtäta kring. En stad är under ständig utveckling där olika aspekter ständigt vägs mot varandra i stadsbyggnadsprojekt. Grundtanken med planförslaget är att lägga lägre hushöjder mot älven och bygga högre

längre in, detta för att inte skapa upplevelsen av en vägg mot älven. Exploateringen har ökat sedan samrådet, bland annat på grund av att förslaget innebär en kostsam byggnation och för att komma närmare planens uppställda mål om att hälften av BTA:n i området ska vara bostäder. I och med höga bullernivåer, framför allt längs med E45/Oscarsleden, är flera lägen i planområdet inte lämpliga för bostäder.

I samhällsplanering vägs enskilda och allmänna intressen mot varandra. Att anpassa planområdet, samt eventuell framtida utbyggnad av Stenas område, så att de nya byggnadernas höjd och läge ska fortsatt medge samma siktlinjer från bostäder söder/öster om planområdet har inte ansetts vara lämpligt.

Tanken med att föreslå flera olika höjder i området är att skapa en småskalig byggnadsindelning med varierande höjder. Genom att dela in byggnader i mindre indelningar och olika höjder så kan intrycket av byggnadshöjderna tas ner något jämfört med om det varit en och samma höjd. Med olika byggnadshöjder så skapas även möjligheter för fler byggnadsvinklar att reflektera ner solljus till gatuplan. Variationen kan skapa individuella byggnadsuttryck där material och form skiljer sig åt inom kvarter, med målet att skapa en kontrastrik och stimulerande stadsbild.

Några av byggnadskropparna har justerats efter granskning. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att dessa ändringar inte påverkar några sakägare negativt i form av förändrad skuggning, siktlinjer eller annan påverkan. De förändringar som gjorts av byggnadskroppar är bland annat att kvarteret A1, på den nya halvön, har dragits in mot norr, kvarteret G2, i väster, har fått en meters ökad byggnadshöjd och yt begränsningen för högdelen i kvarter F2, längs Första Långgatan, har tagits bort för att kunna medge bättre bullerskydd för bostäderna. Kvarter F2 har dock liksom tidigare en begränsad BTA som reglerar omfattningen.

#### *Struktur/Gestaltningprogram*

Sedan samrådet har ett kvalitetsprogram tagits fram vilket redovisar gestaltungsprinciper för området. Kvalitetsprogrammet ger en inriktning för utformning ner på kvarternivå, med referensbilder och bakomliggande resonemang för vald utformning. Exempel på princip som har arbetats med för denna detaljplan är att bottenvåningarna skall vara markerade på kvarteren för att få ner skalan på byggnaderna och för att få en brytning i fasader som annars kan bli storskaliga från markplan.

Både positiva och kritiska yttranden har inkommit gällande planens förslag om slutna kvarter, det finns synpunkter som säger att slutna kvarter är gårdagens sätt att bygga och det finns de som säger att det är ett väl fungerande byggnadssätt som bör förespråkas där det är möjligt. Slutna kvarter ger en tydlig skillnad mellan privata och offentliga platser vilket kan finnas en fördel med i stadslandskap där det finns mer begränsade ytor för boende att vistas på. I aktuellt planområde finns en stor fördel med slutna kvarter i och med att innergården skapar en möjlighet för att bygga lägenheter som har tillgång till en tyst sida och luftintag med bättre luftmiljö.

Den uppbrutna delen av Masthamnsgatan är medveten utformning för att hålla nere hastigheter på stråket och ge gatan en lugnare karaktär. Utformningen möjliggör även för något större gårdar på ett par kvarter söder om gatan än vad som hade varit möjligt annars, samtidigt som den brutna linjen sänker vindhastigheten längs stråket.

#### *Grönytor*

Principer för grönytor/parker presenteras i kvalitetsprogrammet. En viktig del i planarbetet är att skapa/identifiera offentliga mötesplatser som inte har ett kommersiellt fokus. I planarbetet är stråk identifierade med olika inriktningar. Ett av stråken är det gröna stråket vilket innefattar Masthamnsgatan och parken i den östra delen. Här är fokus på

grönska samt ett lugnare tempo som skapar möjligheter för möten och spontana aktiviteter. Ett pågående arbete sker mellan Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Park och Naturförvaltningen och Älvstranden för att dessa ytor skulle kunna utvecklas till så gröna som möjligt.

Den totala grönytan i området är låg. Vid en kommande utbyggnad av Masthuggskajen, Stena Danmarksterminalen finns en möjlighet att skapa en större parkyta, fördelaktigt i förlängningen av Masthuggstorget ned mot vattnet.

#### *Behov av lokaler för förskole- och skolverksamhet*

Den höga exploateringsgraden i området har inneburit svårigheter, framför allt gällande gårdsyta (fryta) till förskola/skola.

Sedan granskningen har förslaget ändrats gällande skolan i den östra delen av planområdet, denna föreslås nu istället innehålla förskola. Den västra och östra förskolan föreslås ha 5 respektive 6 avdelningar vilket innebär ca 20 kvadratmeter fryta för förskolegård per barn i och med förslagets möjlighet till gårdsyta. Utöver gårdsyta finns det möjlighet att samnyttja närliggande park. Stort fokus behöver läggas på att göra gårdarna kvalitativa vilket bland annat tas upp som en viktig förutsättning i barnkonsekvensanalysen för att detaljplanens mål ska uppfyllas.

För att hålla en flexibilitet i användningen finns en möjlighet att vid behov omvandla förskolan i öster till skola. Frytan och byggnadsyta för förskola/skola i Majorna-Linné blir fortsatt en viktig fråga mellan Fastighetskontoret och Lokalsekretariatet/Lokalförvaltningen.

#### *Ekonomiskt tillgängliga bostäder/lokaler*

Ett konsortie har bildats för arbete med detaljplanen. Första markanvisningen för området kommer att ske inom konsortiet. En senare markanvisning avseende de fastigheter som det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling råder över (ca 30 000 kvm BTA) kommer att ske.

I hållbarhetsprogrammet tas frågan om gentrifiering upp för att motverkas. Detaljplanen kan inte styra över varken hyresnivåer eller upplåtelseform.

#### *Linbana*

Linbanan medges i granskningshandlingarna på två lägen då det slutgiltiga beslutet för linbanans stationsläge inte är taget. Båda byggrätterna där linbanestationen medges möjliggörs även för kontorslokaler vilket innebär att volymerna i förslaget inte ändras av vilket av lägena stationen hamnar på. Stadsbyggnadskontoret har ett huvudalternativ vilket är läget i öster, vid Folkets Hus, för att ge möjlighet att samla kollektivtrafiken till en starkare knutpunkt kring Järntorget. Det västra läget är beläget i ett av kvarteren norr om Masthamnsgatan.

#### *Kommersen*

Tekniskt är byggnaden Kommersen i mycket dåligt skick varför bedömningen är att den inte kan bevaras då en renovering skulle medföra att så gott som alla byggnadsdelar skulle behöva bytas ut. Älvstranden har för avsikt att genomföra platsskapande aktiviteter intill Kommersens fastighet i syfte att säkerställa ett bevarande och en utveckling av den typ av verksamhet som finns där idag. En utökad yta norr om den befintliga byggnaden skapas för att möjliggöra en utökning av marknadsaktivitet och andra aktiviteter. Kommersen och hanteringen av denna beskrivs i planbeskrivningen.

#### *Levande bottenvåningar*

Älvstranden utveckling bedriver ett pågående arbete med säkerställandet av levande bottenvåningar i genomförandet av detaljplanen. I arbetet sammanlagras de fysiska förutsättningarna (detaljplan, hållbarhets- och kvalitetsprogram) med de behov som utkristalliserats av aktörsgруппerna. Levande bottenvåningar ska utgöras av en blandning av innehåll som stödjer identiteten och gör området attraktivt för fler grupper genom att tillvarata befintliga värden och komplettera med nya verksamheter som skapar en god helhet. En mix av handel/restaurang, kommunal service, kultur, socialt entreprenörskap och bostäder/kontor i bottenvåningarna eftersträvas.



# 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. Fastighetskontoret

Kalkylen för exploateringsprojektet bedöms i dagsläget ge ett visst överskott för kommunen, minst ett nollresultat. Arbete pågår dock med kalkylen och den kommer att förfinas, risken för underskott bedöms som liten. Det tillkommer dock kostnader som inte är direkt följd av detaljplanen men som är nödvändiga och som betjänar ett större område än planområdet. Till exempel anläggande av sluss vid Rosenlundskanalen, åtgärder på anslutande gator, cykelparkering till linbana samt skyfallshantering och skydd för högt vatten. Älvstranden bedömer att dessa kostnader uppgår till cirka 120 mkr, vilka finansieras av staden.

Fastighetskontoret är positivt till den föreslagna detaljplanen. Detaljplaneförslaget främjar både det bostadspolitiska målet att möjliggöra fler bostäder i centrala lägen och skapar förutsättningar för utbyggnad av stadsdelen som kan ge ett rikt stadsliv.

Föreslagen sluss vid Rosenlundskanalen är även till nytta för en stor del av innerstaden och områden i anslutning till planområdet. Beslut om byggnation av sluss har ännu inte tagits och finansieringen av slussen är heller inte utredd.

Götatunnelns konstruktion ska vara tillgänglig för visst underhåll ovanifrån. Det begränsar hur området ovanpå tunneltaket kan nyttjas. I detaljplanen föreslås relativt lite byggnation i kombination med gator och en större park samt parkering ovanpå tunneln. Fastighetskontoret bedömer att det är ett bra sätt att nyttja området och att en park med närhet till både Järntorget och kollektivtrafik samt bebyggelse på den nya halvön är en bra kvalitet för planområdet.

Fastighetsnämnden beslutade 2016-12-12 att låta Framtiden söka bygglov för temporära bostäder för nyanlända i planens västra del. Efter fortsatt utredande kan det vara fortsatt aktuellt att genomföra bostäderna inom ett kvarter och på angränsande torgyta. Det kommer att påverka möjligheten att bygga ut förskola i planområdets västra del, vilket kan innebära behov av temporär förskola. Det kan också påverka utbyggnad av torg som kan komma att behöva utnyttjas som magasin för skyfallshantering i anslutning till kvarteret. Det kommer även att bli nödvändigt att tidigarelägga bl.a. marksanering och ledningsflytt och det kan komma att senarelägga intäkter från planerade byggrätter.

#### **Kommentar:**

Fastighetskontoret deltar i arbetsgruppsmöten i projektet och är fortsatt med i diskussioner om projektets ekonomi och genomförande.

### 2. Göteborg Energi

*Göteborg Energi Nät AB* äger många anläggningar inom området för detaljplanen, transformatorstationer, 10 kV kablar, 0,4 kV kablar samt styrkablar.

Detaljplanen kommer att innebära att många av de befintliga anläggningarna måste flyttas till nya lägen eller rivas. Detaljplanen kommer också att innebära att flera ledningar och transformatorstationer måste byggas om samt ett nytt ledningsnät och nya transformatorstationer måste också byggas till.

Det är mycket viktigt att Stadsbyggnadskontoret i det kommande planarbetet tar hänsyn till Göteborg Energi Nät AB:s behov av utrymme för elledningsstråk för både befintliga och tillkommande elledningar samt plats för befintliga och nya transformatorstationer.

För både de befintliga och de tillkommande transformatorstationerna behöver E-områden reserveras inom planområdet.

För befintliga och nya elanläggningar inom kvartersmark skall ledningsrätt upplåtas.

Göteborg Energi Fjärrvärme har driftsatta fjärrvärmeledningar inom området för detaljplanen.

- På Värmlandsgatan och Masthamngatan kommer vi att behöva se över befintligt fjärrvärmenät och med största sannolikhet göra en kapacitetsökning av befintligt fjärrvärmenät för att klara av att försörja planerad bebyggelse inom detaljplanens område.
- Så som befintligt fjärrvärmenät är förlagt idag behöver vi planstöd för de fjärrvärmeledningar som idag är förlagda inom kvartersmark.
  - Detta gäller fjärrvärmeledning som ligger inom Masthugget 29:1 och som går vidare under Götaleden.
  - Detta gäller även den del av fjärrvärmeledningen som idag är förlagd i kvartersmark på Masthugget 28:9 och 28:10 och som försörjer fastigheten Masthugget 29:4 med fjärrvärme.
- På illustrationsritningen ser det ut som att träd och plantering placeras till viss del ovanpå befintliga fjärrvärmeledningar, vilket inte är OK.
- För att kunna försörja den "nya halvön" med fjärrvärme så måste det säkerställas att det finns tillräckligt med utrymme mellan tunneltak och marknivån bredvid Frilagerhuset. För detta område behöver försörjas ifrån befintlig ledning vid Järntorgsgatan.

Göteborg Energi GothNet AB har inom planområdet AB befintliga ledningar och kanalisation som måste beaktas och hanteras inom projektet. Dessa är redovisade på samlingsskattan.

Vi är intresserade av att delta i kommande projektering för att tillgodose behovet av fibertjänster inom planen och bevaka vad som behöver göras med befintligheterna.

Rosenlundsverket: Vid lossning av bränsle till Rosenlundsverket vid kajplats (Nocken) uppstår buller. Den planerade bebyggelsen i form av bostäder, förskolor, skolor, vårdlokaler och dylikt får inte resultera i att Göteborg Energi AB inte kan uppfylla ställda bullervillkor. Bullerhänsyn måste tas till vår verksamhet, både vid kaj och verksamheten vid Rosenlundsverket i stort.

Göteborgs Energi kommer troligen inom en snar framtid att byta bränsle till en annan oljekvalité vid Rosenlundsverket. Denna nya oljekvalité kommer sannolikt att vara en klass 3-produkt, dvs brandfarlig vara. Oljan kommer alltså att lossas och hanteras vid kajplats. Hänsyn till detta måste tas i beaktande vid planering så att vår verksamhet ej påverkas.

#### **Kommentar:**

Planen möjliggör E i ett flertal kvarter. I exploateringsavtalet måste det säkras att Göteborgs Energi har möjlighet att uppföra E som inte enbart stödjer det egna kvarteret utan även omgivande kvarter.

Ang. ledningsrätt för befintliga och nya elanläggningar inom kvartersmark så löses det genom servitut vid fastighetsbildning.

I ledningssamordningsmöte har bedömningen gjorts att det finns utrymme ovan Gö-tatunneln för fjärrvärmeledningarna till den nya halvön. Marken kommer även höjas på denna plats.

Enligt uppgift från Göteborg Energi är angöring med bunkerbåt vid kajen utanför Rosenlundsverket ovanlig och skedde senast 2014. Då tillfällena, normalt dagtid, när bunkerbåten lägger till vid Rosenlundsverket kan man ändå förvänta sig ljudnivåer som är acceptabla för bostäder. Se vidare i bullerutredningen som är del av planhandlingarna.

En utredning har gjorts angående Rosenlundsverkets lossningsplats och bränsle till dess oljepannor, *Skyddsavstånd till lossningsplats vid Rosenlundsverket* (Sweco, 16-02-05). Utredningen visar att skyddsavstånden som finns till planerade bostäder är acceptabla.

### **3. Göteborgs Hamn AB (GHAB)**

Hamnbolaget tycker att det är bra att utredningar runt sjösäkerhet och påverkan på riksintresset kommunikation, Göteborgs hamn har gjorts. Hamnbolaget tycker att slutsatserna i utredningen är bra och väl utredda. Enligt Hamnbolaget är det ett måste att påseglingsskydd integreras i kajen med tanke på nyttjandet av Danmarksterminalen och det minskade passageutrymmet i älven. Stadsbyggnadskontoret bör överväga om det till och med bör vara en planbestämmelse som reglerar detta. Hamnbolaget är även positiva till att läget för Älvsnabben har justerats med hänsyn till de slutsatser som gjordes i fartygssimuleringen. Hamnbolaget kan dock konstatera att ostindiefararen Göteborg inte kan ligga vid sitt tilltänkta läge väster om utbyggnaden om Stena Line ska kunna nyttja kajplats 24 - 25.

Avtalet mellan Göteborgs Hamn och Stena Line förnyades förra året och gäller till 2035. Det finns dock en möjlighet till uppsägning från 2025 om det visar sig att området behövs för betydande utveckling av stadsinfrastruktur före 2035. I avtalet ges möjlighet att placera ett fundament till den linbana som planeras mellan bland annat Järntorget och Lindholmen och ingår i den aktuella detaljplanen. Det är dock viktigt att hitta en lösning som är acceptabel för samtliga parter. Ytorna under fackverken måste vara körbara och med en höjd som är ok för lastbil med trailer. Lämplig placering och utformning av fundamenten/torn inne på Danmarksterminalen måste diskuteras med berörda parter så att konsekvenserna för logistiken inom terminalområdet minimeras. In- och utfart till befintligt parkeringsgarage måste fungera. Det är även viktigt att Emigrantvägen hålls öppen för trafik samt att gångtrafiken till och från terminalen fungerar. Hamnbolaget föredrar det östliga läget av linbanestation då det medför minst ingrepp på terminalområdet.

I ovanstående nämnda avtal mellan Göteborgs Hamn och Stena Line nämns inget om att ventilationstorn och nya dagvattenledningar ska tillåtas genom terminalområdet. Likt ovanstående angående placering av fundament till linbana är det viktigt att hitta en lösning som är acceptabel för samtliga parter vad det gäller placering av ventilationstorn och nya dagvattenledningar genom terminalområdet. Hamnbolaget tycker att planhandlingarna behöver utvecklas vad det gäller eventuella konsekvenser för Danmarksterminalen av bestämmelserna att dagvattenkulvert och att ventilationstorn tillåts. Områdena för dessa bestämmelser behöver avgränsas för att minimera ovissheten om vilka områden som kan komma att påverkas.

Hamnbolaget konstaterar att planförslaget inte stämmer överens med den karta som finns som bilaga i avtalet mellan Göteborgs Hamn och Stena Line. Intrång görs därmed på de östra delarna av terminalområdet. Kartan bifogas remissvaret.

Hamnbolaget ser risker med att linbanan passerar terminalområdet som är ett ISPS (International ship and port facility security code)-område och går över stillaliggande fartyg. Detta behöver diskuteras vidare. Det finns bland annat risk att trafiken stängs vid vissa hotnivåer enligt ISPS, sjöfartsskyddslagen. Det är även viktigt att gondolerna utformas så att inget kan slängas ut från dem vid passages av ISPS-området. Ovanstående risker behöver belysas i en riskanalys/riskbedömning så att en samlad riskbild skapas.

Förtydligande behöver göras angående bullerpåverkan från terminalen för områdena söder om Oscarsleden. Det behövs en samsyn med berörda myndigheter innan detaljplanen kan antas gällande bullerpåverkan från terminalen så att det inte blir en konflikt mellan exploateringen och driften av hamnterminalen.

Planbestämmelsen om att linbanetrafik får tillåtas 15m fri höjd över mark – 85m ovan mark behöver ses över så att det inte blir en konflikt mellan linbanan och ett fartyg liggandes vid kajplats 24 - 25.

Vid detaljutformning av linbanorna närmast Göta älv är det viktigt att tillse att stark eller störande belysning inte påverkar fartygens möjligheter att navigera säkert i farleden. Det är viktigt att hänsyn tas till detta även under anläggningsfasen. Vid placering av fundament nära älven är det viktigt att det inte hindrar att utryckningsfordon kan ta sig fram längs kajen för att kunna hantera olyckor som sker i älven.

Det är viktigt med bra framkomlighet till och från ovanstående hamnar så väl under byggskelede som driftskelede.

Hamnbolaget kommer även att lämna in synpunkter i samband med tillståndsprocessen för vattenverksamhet. Ovanstående synpunkter gäller enbart planprocessen. Synpunkter gällande placeringen och utformning för tankfartyg, vid "Nocken", som levererar olja till Rosenlundsverket kommer att hanteras i tillståndsprocessen för vattenverksamhet.

#### **Kommentar:**

Påseglingsskydd medges i plankartan och kommer att uppföras.

Ventilationstornet och dagvatten kulvertens konsekvenser för Danmarksterminalen bedöms främst vara under själva byggtiden. En dagvattenkulvert finns i området redan idag, denna kommer eventuellt att behöva flytta. Då inte området får bebyggas bedöms kulvertens påverkan på området bli marginell. Ventilationstornet kommer att innebära en viss påverkan för fordonsframkomlighet. Påverkan bedöms dock inte vara betydande.

Ett kompletterande samråd har utförts under våren 2017 vilket har utökat planområdet.

Synpunkten gällande ISPS-område är vidarebefordrad till projektgruppen för linbanan. Linbaneprojektet kommer att utreda vilka regler som gäller för att gå över ISPS-område. Gondolerna ska utformas så att inget kan slängas ut från dem vilket hanteras i den riskanalys linbaneprojektet gjort gentemot Trafikverket i detaljplanen.

Utredning av WSP finns framtagna vilken hanterar risker från linbanan: "Riskanalys Säkerhetsavstånd för linbana Den lila stomlinbanan i Göteborg, december 2016". Ett fördjupat PM har även tagits fram: "Riskbedömning linor och gondoler, maj 2017, WSP".

En kompletterande bullerutredning har tagits fram, läs i sammanfattningen.

Höjder gällande linbanans höjder i vertikalled har justerats i plankartan.

Kontakt har tagits med Göteborgs Hamn avseende intrånget i de östra delarna av planområdet. Göteborgs Hamn har gjort bedömningen att intrånget är godtagbart och kan accepteras.

#### 4. Göteborgs Stads Parkering AB

Parkeringsbolaget står bakom att man samordnar parkeringsbehovet för större områden med garage på det sätt man avser att göra i detaljplanen för Järnvågen med flera. Området är extra lämpligt att använda som nodgarage med närheten till Järntorget som har god kollektivtrafik. Men då antalet parkeringsplatser är för få samt att de flesta parkeringsplatser ligger i väster i området kommer dock området inte att kunna fungera som en parkeringsnod i någon större omfattning.

Enligt Parkeringsbolagets beräkningar kommer ca 2 300 parkeringar behövas för att täcka parkeringsbehovet i området. Det innebär att med de 1 593–1 793 som är planerade att byggas i området uppstår ett underskott på cirka 500 till 700 parkeringsplatser.

För att möta behovet av parkeringar i området är det viktigt att mobilitetstjänster som erbjuds i området kan samnyttjas med personer som är verksamma utanför området samt att parkeringarna i området ersätts i så stor utsträckning som möjligt. För att kunna utnyttja parkeringarna så effektivt som möjligt måste parkeringar som byggs i området kunna användas för alla typer av parkeringsbehov.

Det är viktigt att nya mobilitetslösningar prövas för att främja nya resvanor, men vi påtalar vikten av att dessa måste finnas på plats redan då byggnationen är klar och att dessa lösningar är långsiktigt hållbara.

##### Miljöperspektivet

I Göteborg Stads Trafikstrategi (trafikkontoret dnr 0894/11), för resor anges att antalet bilresor skall minska med 25 % fram till 2035. Detta ska ske successivt. Det är viktigt när vi bygger parkeringslösningar i staden att stödja stadens målsättningar att minska trafiken i staden. I områden med ett underskott av parkeringsplatser ökar dock söktrafiken, vilket leder till oönskad miljöpåverkan.

Parkeringsbolaget har dessutom följande generella ståndpunkter när det gäller parkering. Parkering kan avse två-, tre- eller fyrhjuliga fordon beroende på förutsättningarna.

- All parkering ska vara öppen för samnyttjande i möjligaste mån.
- Beakta tillgängligheten såväl till, från som inom ett område/stadsdel vid beräkning av behov av parkeringsplatser.
- Placera parkeringen så att det främjar den blandade hållbara resan med olika färdmedel.
- Bygg in system för beläggingsmätningar från början där så är lämpligt, så att parkeringen kan kopplas till parkeringsledsystem (hänvisningssystem) för att minimera söktrafiken.
- Parkeringarna ska utformas så att de både är och upplevs som trygga och säkra.

### **Kommentar:**

Avtal tas fram mellan Göteborgs stad och exploatörerna för att säkra att mobilitetsåtgärder tas fram och följs upp. Beslut har tagits i Trafiknämnden samt Byggnadsnämnden 2015-04-27 (§ 184, 0402/13) att Detaljplan för Norra Masthugget (Järnvågsgatan m.fl.) ska fortsatt bedrivas så att den i första hand tydligt stödjer trafikstrategins inriktning för minskat bilåkande. Beslutet innebär en avvikelse från planprogrammet, främst genom att såväl parkeringstal som trafikmängder justeras nedåt i förhållande till tidigare angivna förutsättningar.

Kvarteret G2 har ökat till 33 meter.

## **5. Idrotts- och föreningsnämnden**

Idrotts- och föreningsnämnden har inga synpunkter på rubricerat ärende.

## **6. Kretslopp och vatten**

Kretslopp och vatten ser följande behov av ändringar i planhandlingarna:

- Ytan för lokalgata mellan hus E1 och E2 behöver breddas för att angöring med större fordon ska vara möjlig där. Utrymmet är för smalt för att det ska gå att göra en backvändning på ett säkert och bra sätt enligt nuvarande mått i plankartan.
- G3 kan inte ha sitt avfallsutrymme mot gården som det står i kvalitetsprogrammet. Texten behöver justeras så att det istället står att avfallshanteringen ska placeras mot Första Långgatan.
- Motorfordon tillåts i stort sett överallt i planen men det syn inte i illustrationerna. Om trafik tillåts överallt så anser Kretslopp och vatten att illustrationerna även ska visa detta för att ge en rättvis bild över hur området kommer att bli.
- Kretslopp och vatten är kritiska till infarten från Järnvågsgatan vid C1 för angöring till C3. Utrymmet mellan C1 och stolpar för linbanan (om den placeras i detta läge) är relativt smalt och vi antar att det med tanke på linbanan kommer vara många människor som rör sig här. Att köra med tunga fordon i ett trångt läge med mycket folk är negativt ur säkerhetssynpunkt och för chaufförernas arbetsmiljö. Kretslopp och vatten önskar en tydligare redovisning av hur denna platsen ska utformas för att kunna avgöra om avfallsfordon kommer kunna köra där eller ej.
- På plankartan saknas nedanstående text och skall läggas in som allmän bestämmelse: "För att anslutning med självfall ska tillåtas, ska lägsta golvnivå vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för upp-dämning i allmänt dag- och spillvattensystem."
- I planbeskrivningen står "Enligt förvaltningen Kretslopp och vatten är ledningarna i området dimensionerade för att klara områdets nya förutsättningar". Det är inte helt rätt skrivet då utbyggnaden på ny pir i älven föranleder en förstärkning av vattenförsörjningen genom att rundmatning på befintliga system byggs så detta behöver justeras.

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

Kontakt måste tas med Kretslopp och vattens avfallshandläggare som behöver vara med i arbetet med GFS:en. Det är även bra om exploatörer stämmer av idéer kring deras avfalls-hantering med Kretslopp och vatten innan bygglovsritningar lämnas in.

## Avfall

Kretslopp och vatten skickar med synpunkter och övergripande kommentarer till exploaterer och fastighetsägare i området vilka behöver tas hänsyn till angående avfallshanteringen.

### Trafiksynpunkter

Nedanstående kommentarer är kopplade till trafiken i området och blir även medskick att arbeta in eller besvara i GFS:en. Om följande synpunkter inte kan hanteras i GFS:en kan ändringar istället behöva göras i detaljplanen innan antagandet.

På platser där det kommer vara många oskyddade trafikanter som ska samsas med fordonstrafik blir utformningen särskilt viktig. Känsliga platser där särskild hänsyn behöver tas är t ex Masthamnsgatan där blandningen av barn och motorfordon är problematisk (vilket vi även påtalat tidigare), vid linbanan liksom vid kajen och parken som båda har fokus på rekreation.

På illustrationen är enbart cykelväg markerad på halvön mellan A1 och A2, liksom mellan B2 och Frilagret. Utrymme måste även finnas för motorfordon att köra där.

Där Masthamnsgatan når Järnvägsgatan ser det inte ut som att det finns någon in- och utfart på illustrationer eller 3D-sektion över platsen. En in- och utfart i detta läge behövs för att hämtning av avfall ska kunna ske ifrån D-byggnaderna.

På illustrationen är det svårt att förstå var det ska vara dubbelriktad respektive enkelriktad trafik. Detta blir en viktig fråga som kommer påverka utformningen av gatumiljön och till viss del var avfallsutrymmen kan placeras. Vägen ska vara minst 5,5 meter bred om körning i båda riktningarna förekommer. Om parkering tillåts måste vägen vara bredare. Om vägen är mötesfri och det inte finns parkerade fordon ska vägen vara minst 3,5 meter.

Korttidsparkering 10 min för angöring i området behöver kompletteras med lastzoner på vissa platser också att behövas (de kan dock vara tidsbegränsade).

Fri höjd till träd (portar, viadukter, garage etc) ska vara minst 4,5 meter året om.

Vid återvändsgata ska det finnas en vändplats som är dimensionerad för sopbil. Vändplatsen kan utformas som en vändplan eller som en trevägskorsning. Vändplanens diameter ska vara minst 18 meter och omges av en hindersfri remsa på minst 1,5 meter. Vändyta för backvändning, i form av trevägskorsning, ska vara minst 15 meter djup.

Lastzoner bör vara minst 3 meter breda, helst 3,5 meter. Bredden som behövs på lastzonen påverkas delvis av bredden på vägbanan samt avstånd till cykelbana etc. på insidan.

Det är bra att citylogistik möjliggörs vid piren, hänsyn behöver tas till detta vid utformning av området däromkring.

### Allmänna VA-ledningar

Om markarbeten planeras närmare än 10 meter från VA-anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet enligt rutin ”Kretslopp och vattens anvisningar för markarbeten” på Göteborg stads hemsida.

### **Kommentar:**

Angående yta mellan E1 och E2: Stadsbyggnadskontoret anser att det är möjligt för sopbil att stanna på Masthamnsgatan och att dragvägen till avfallsrum ska styras i GFS och i bygglöv. Backning mellan byggnaderna ses inte som nödvändig.

Illustrationen ger ett förslag på hur utformningen skulle kunna bli och är inte styrande. Bland annat kommer genomförandestudie och slutgiltigt trafikförslag att påverka den slutgiltiga utformningen.

Placeringen av avfallsutrymmen har studerats vidare i genomförandestudien där Kretslopp och Vatten är delaktiga. Bland annat har utrymmet vid C1 och C3 studerats mer i detalj. Trafikkontoret har gett ett första besked om att sopbil ska kunna ta sig in, vilket är redovisat för Kretslopp och Vatten.

Plankartan har kompletterats med text angående självfall.

Planbeskrivningen har reviderats angående texten om förstärkningar av vattenförsörjningen.

Enligt trafikförslaget ska det gå att köra ut från Masthamnsgatan till Järnvågsgatan men inte in. Denna gatusträcka är tänkt utformas som ett enkelriktat gångfartsområde.

De specifika synpunkterna angående placering av avfallsrum har vidarebefordrats till exploatörerna och kommer att arbetas vidare med i genomförandestudien.

Illustrationen har justerats så för att tydliggöra att det går att köra ut från östra delen av Masthamnsgatan.

Kvalitetsprogrammet har även justerats beträffande text om avfallsrum/miljörum.

## **7. Kulturförvaltningen**

Kulturnämnden ställer sig positiv till stadsutveckling i området och tillstyrker planen med följande reservationer:

- Bebyggelsen på den nya halvön bör få andra dimensioner och/eller omdisponeras inom detaljplaneområdet för att inte blockera den visuella kontakten mot älven och älvmynningen från bastionen Carolus Undecimus Rex. Ett av Göteborgs speciella särdrag är att spåren efter Nordens starkaste stadsfästning är ständigt närvarande mitt i den levande stadskärnan. Detta bör tas tillvara som kvaliteter i stadsbyggandet.
- Detaljplaneförslaget bör ändras så att ett bevarande av byggnaden Kommersen inte strider mot detaljplanen. Kommersen bidrar till stadens hållbara utveckling och till det övergripande målet om att bli en inkluderande stad.
- Att det fortsatta arbetet säkerställer att undanträngningsmekanismer av kulturverksamheter till följd av exploateringen undviks, exempelvis att exploatörens ansvar blir tydligare.
- Att det tydliggörs i det fortsatta arbetet hur strategin med levande bottenvåningar ska genomföras för att uppnå en blandad stadsbebyggelse.

### Undvika påtaglig skada eller stärka ett Göteborgskt särdrag?

Kulturförvaltningen har också invändningar mot det negativa förhållningssättet som planen för gällande riksintresse för kulturmiljö. Fokus bör inte ligga på att testa gränserna för hur mycket skada riksintresset tål innan det påtagligt skadas. Göteborgs riksintresseområden bör ses som tillgångar i staden, de bär på värden och möjligheter som bör tas tillvara som kvaliteter i stadsbyggandet.

Ett av Göteborgs speciella särdrag är att spåren efter Nordens starkaste stadsfästning är ständigt närvarande mitt i den levande stadskärnan. Skansar, bastionsmurar, kanaler, vallgrav är alla tydliga lämningar som sätter en speciell prägel på staden.



### **Kommentar:**

Utifrån resultatet av kulturmiljöunderlaget, inkomna synpunkter samt från dialog med Länsstyrelsen så har byggnadskroppen A1 justerats för att medge siktlinje mellan bastionen Carolus Rex och Göta älv för att inte innebära skada på riksintresse för kulturmiljö.

Angående Kommersen, läs i sammanfattningen.

Angående undanträngningsmekanismer så kan detaljplanen inte styra över varken hyresnivåer eller upplåtelseform. Älvstranden utveckling arbetar med säkerställandet av levande bottenvåningar där dessa mekanismer ingår, se sammanfattningen.

## **8. Lokalförvaltningen**

Lokalförvaltningen har inget att erinra mot rubricerad detaljplan men vill framhålla viktiga av:

- att skolan och förskolas utemiljö får bra solljusförhållanden och tillräcklig odlingsdjup med konstruktioner som klarar överbyggnad med lekgårdar.
- att uteytan blir anpassad i storlek till behovet enligt ramprogrammet för skola och förskola
- att luftföroreningarna blir så låga som möjligt.

### **Kommentar:**

Förskolegården i den västra delen har ett krav på att 60 cm planterbart bjälklag ska införas. Enligt planbestämmelse får endast komplementbyggnader byggas på förskolegården i väster, marken under gården får alltså inte bebyggas vilket ger förutsättningar för plantering.

Planen har en hög täthet med flera höga byggnader. Utbyggnaden av området innebär stora investeringar vilket ställt krav på en högre exploatering. Investeringskostnaderna för byggnation av den nya halvön, nya kajkanter, påseglingsskydd vid kajen, åtgärder för höga vattennivåer, säkerhetsåtgärder samt överdäckning av ramperna för Götatunneln, kostsam grundläggning som ska bäras av exploateringen. Den höga tätheten och de höga byggnaderna får följden att friytorna vid förskolorna inte följer ramprogrammet. Planen innebär att det blir ett stort behov av kvalitativa grönytor både för nytilkommen exploatering och för att kompensera för brist på grön- och friytor i närområdet. Friytan och byggnadsyta för förskola i Majorna-Linné blir fortsatt en fråga mellan Fastighetskontoret och Lokalsekretariatet/Lokalförvaltningen.

Luftutredningen har kompletterats och förtydligats angående luftförhållandena som uppstår för bostäder och skola/förskola vid utbyggnad av planen.

## **9. Miljöförvaltningen**

Miljöförvaltningen tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att deras synpunkter nedan beaktas.

Förorenade områden: Inom detaljplaneområdet har två markmiljöundersökningar utförts. Underökningarna visar att det förekommer föroreningar i sådana halter att det kommer behövas utföras saneringsåtgärder inför planerad markanvändning. Delar av planområdet är dock inte undersökt, bland annat i blivande parkområde och i områden där byggnader planeras rivas. Genomförda undersökningar visar också att det förekommer rikligt med trärester mm i fyllnadsmassor på större djup (2-5 m) inom delar av området. Kompletterande markmiljöundersökningar behöver genomföras i de områden som inte är undersökta samt risk för metangasbildning behöver utredas. De kompletterande undersökningarna bör utföras i god tid före bygglov meddelas.

Luft: Av luftutredningen framgår att NO<sub>2</sub>-halterna år 2025 och PM<sub>10</sub>-halten år 2035 klarar miljö kvalitetsnormerna (MKN) på de flesta platser i planområdet, under förutsättning att största delen av haltbidraget från Götatunneln leds bort via ventilationstorn. Miljö kvalitetsnormen för luft klaras alltså inte i hela planområdet även om ett ventilationstorn uppförs. Det är viktigt att MKN uppfylls på de platser där bostäder planeras uppföras och där människor i övrigt vistas, exempelvis i parker och på gång- och cykelbanor. Att MKN kan uppfyllas på dessa platser måste visas innan planen kan antas. Eftersom MKN för luft bara kan uppfyllas om ett ventilationstorn uppförs måste utsläppen från ett sådant torn utredas närmare när det gäller ventilationsluftens utbredning. Det måste klargöras hur luftplymen från ventilationstornet kan komma att påverka de relativt höga bostäder som planeras att uppföras inom planområdet.

Buller: MF anser fortfarande att beskrivningen av områdets ljudmiljö behöver kompletteras. Av de bullerutredningar som har tagits fram visar det sig att det förekommer höga ljudnivåer i området från både väg- och spårtrafik och från Stenas Danmarksterminal (industribuller). Det förekommer också industribuller i relativt höga nivåer från Älvs nabben och Rosenlundsverken. När det förekommer buller från flera källor samtidigt kan störningsupplevelsen bli högre än om det bara förekommer buller från en källa. I dessa fall bör enligt Boverket särskilt höga krav ställas för att skapa en godtagbar ljudmiljö. I planbeskrivningen beskrivs att bostäder bör kunna medges eftersom ljudnivån från trafikbuller beräknas bli högre än ljudnivån från Stena Lines verksamhet. Vi tycker att det med det resonemanget finns en risk att den totala störningsupplevelsen underskattas.

För att beskrivningen av områdets ljudnivå ska bli komplett behöver den innehålla en beskrivning av hur bullret från flera olika källor, som dessutom är av olika karaktär och ljudnivå, bidrar till störningsupplevelsen i området. Detta är viktigt för att bedöma vilka åtgärder som behöver övervägas för att förbättra ljudmiljön.

Helhetsbedömningen behövs också för att utformningen av byggnaderna, inklusive beräkningar av fasadisolering, ska kunna ta hänsyn till alla förekommande ljudkällor så att kraven på ljudnivå inomhus kan uppfyllas.

Utöver brister i beskrivningen av områdets ljudmiljö saknas det fortfarande utredningar kring lågfrekvent buller från Rosenlundsverket och Stenas Danmarksterminal och det är inte vidare utrett hur trafikbullerförordningens riktvärden kan klaras för de höga byggnaderna. Det är också önskvärt med en utredning av vibrationer från den eventuella Linbanan, då detta kan skapa ytterligare störningar i området.

I plankartan finns bestämmelser om bullernivåer vid fasad relaterade till trafikbuller. Även bestämmelser rörande industribuller bör omnämnas under stycket Störningsskydd eftersom det är en stor källa till buller i området.

Buller under byggtiden: Det är bra att buller under byggtiden har börjat utredas i ett tidigt skede. Det är viktigt att redan på ett tidigt stadie utreda och planera utförandet så att bästa möjliga teknik utnyttjas och att bullret inte överstiger de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets allmänna råd (2004:15) om buller från byggplatser.

Dagvatten: I dagvattenutredningen framgår att det krävs fördröjning och rening av dagvattnet både för kvartersmark och för allmän platsmark. I dagvattenutredningens sammanfattning och i planbeskrivningen anges dock bara reningsmetoder för allmän platsmark, och det är svårt att avgöra om någon rening för kvartersmarken tagits med i föroreningsberäkningarna. Det behöver tydliggöras hur reningen ska ske på kvartersmarken. I samrådet skrev MF att ett färdigt förslag till dagvattenhantering borde tas fram. Det finns i dagvattenutredningen ett förslag till dagvattenhantering vid vanliga regn (bilaga 5). I den ser området vid piren ut att ha mycket lite plats för dagvattenhantering.

Det är viktigt att tillräckliga ytor för reningen utreds redan i planskedet för att tydliggöra för exploatören att det måste avsättas plats för dagvattenlösningar när området bebyggs.

Oskarsledens framtid: En tydlig strategi för Oscarsledens framtid i den framtida staden saknas fortfarande.

#### **Kommentar:**

Luftutredningen och bullerutredningen har kompletterats, läs i sammanfattningen.

Buller och vibrationer från linbanan utreds inom arbetsgruppen för projektet med linbanan.

Riktlinjer för industribuller finns med i Bullerutredningen och i Planbeskrivningen.

Fastighetsägarna är ansvariga för rening på kvartersmark, planbeskrivningen har förtydligats gällande detta.

Angående E45/Oscarsleden, se i sammanfattningen.

### **10. Park- och naturnämnden**

Förvaltningen ser positivt på att detaljplanen tar ett helhetsgrepp för området som med sitt centrala läge är mycket viktigt ur stadsbildssynpunkt. Gator och platser mellan byggnaderna är tänkta att utformas med stor omsorg. Att exploateringen och tätheten ökar i området är givet och naturligt med det centrala läget. Det blir en betydelsefull uppgift i det fortsatta arbetet att utforma de allmänna ytorna, gator, torg och parker, med stor omsorg och på ett bra och nytänkande sätt.

Behovet av park uppfylls inte enligt de riktlinjer som Grönstrategin anger och det behov som beskrivs i Parkplan för Linnéstaden. Behovet av lekplatser blir också svårt att tillfredsställa. Eftersom behovet av park inte tillgodoses i denna plan är det viktigt att behovet av parkytor tillgodoses i framtida detaljplaner i närområdet. Masthuggskajen planeras att fortsätta byggas ut norr om Oscarsleden och då kan lämpliga ytor avsättas för allmänplats park. Pusterviksplatsen (mitt emot Feskekörka), idag parkeringsyta, är en annan plats i närheten som är viktig att säkra upp av staden som allmän plats.

Förslaget på ombyggnad av Olof Palmes plats på illustrationsplanen behöver arbetas om för att inte skada kulturella och sociala värden. Viktigt att platsen behåller sin yta och utformas som en förstärkning av allmänna ytor att vistas på.

För att träden ska kunna leva och växa ska stadens riktlinjer för trädplantering i hårdgjorda ytor följas i det fortsatta arbetet.

Förvaltande nämnd för torgytor ska utses då utformning av ytan har fastställts och det framgår om ytan får en huvudsakligen trafikall eller icke trafikall gestaltning.

Planförslaget innebär att förvaltningen får ökade driftskostnader för den mark (allmänplats park/natur och trafik) som överförs till park- och naturnämnden.

Vid genomförande av planen ska en ny kalkyl tas fram. När det gäller allmän platsmark till exempel för parkändamål, pekar förvaltningen ut mark utanför planområdets östra delar till exempel vid Pusterviksplatsen. Det är viktigt att säkra att det utanför planområdet finns tillgång till parkmark och allmän platsmark. Det finns flera platser som kan användas till det. Idag är stora grönytor upplåsta och oanvändbara på grund av trafiken i Allén till exempel. Därför är det viktigt att se området utanför planområdet i ett helikopterperspektiv som en helhet.

**Kommentar:**

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på frågan gällande anläggandet av en större parkyta norr om Oscarsleden i en fortsatt utveckling av Masthuggskajen. Frågan om Pusterviksplatsens framtida användning är inte klar.

Illustrationsplanen är inte ett juridiskt bindande dokument utan visar bara ett exempel på hur utformning av allmän plats kan komma att se ut. Slutgiltig utformning av Olof Palmes Plats och övrig allmän plats är upp till kommande projektering och beroende av pågående genomförbarhetsstudie för området.

**11. Stadsdelsförvaltningen Centrum**

*Stadsdelsförvaltningens synpunkter från det kompletterande samrådet:*

En ny planbestämmelse avseende hamn beskrivs inte alls varken i ny eller i tidigare handling, vilket försvårar tolkningen av den nya plankartan. Det är viktigt att kajen blir allmänt tillgänglig för gående i öst-västlig riktning.

Området för linbana utsträcks väster och norrut jämfört med tidigare samrådshandling. Det kan innebära att den föreslagna linbanestationen flyttas.

Förvaltningen har i tidigare yttrande konstaterat att hållplatserna för de olika kollektivtrafikslagen, buss, spårvagn och linbana ligger lång från varandra vilket innebär att Järntorget/Järnvågen inte uppfattas som en sammanhållen bytespunkt utan som spridda hållplatser.

Avstånden mellan hållplatserna tillsammans med den stora trafikleden intill försvårar integreringen av linbanan i kollektivtrafiksystemet. Risker är att linbanan härigenom mer betraktas som en attraktion än som en naturlig del av den vardagliga kollektivtrafiken.

*Stadsdelsförvaltningens synpunkter från granskningen:*

Den föreslagna skolgården riskerar bli en plats där det samlas luftföroreningar på grund av bebyggelsens utformning och de vanligaste vindriktningarna. Det behöver säkerställas att gården får en tillräcklig genomluftning.

Förvaltningen förordar linbanan i det östra läget som medges för att få en samlad kollektivtrafiknod vid Järntorget.

Mikroklimatstudien bör utvidgas för att innehålla hur den intilliggande staden påverkas gällande vind och solförhållanden.

Skolgårdarna måste utformas så att de blir hälsosamma och lockande platser för aktivitet, samspel och vila. I detaljplanen måste det säkerställas så att de blir tillgängliga efter skoltid.

Barnkonsekvensanalysen är gjord i oktober 2016, efter det har bland annat en förskola ersatts med en skolbyggnad. Bland ansvariga i genomförandet saknas byggnadsnämnden som har viktig roll i bygglovsskedet.

**Kommentar:**

*Stadsdelsförvaltningens synpunkter från det kompletterande samrådet:*

Kajen kommer att vara allmänt tillgänglig då den är redovisad som allmän plats på plankartan.

Stadsbyggnadskontoret ser en stor fördel med linbanan i det östra läget för att skapa en mer sammanhållen kollektivtrafikknutpunkt. Läge för expressbussar och övriga bussar från Oscarsleden/E45 föreslås i järnvågsmotet för att möjliggöra ett effektivt stopp och

logistik för busstrafiken i och med att det blir en svår trafiksituation om att alla bussar skulle angöra på Järntorget.

*Stadsdelsförvaltningens synpunkter från granskningen:*

Luftutredningen har kompletterats, läs i sammanfattningen.

Stadsbyggnadskontoret ser också en stor fördel med linbanan i det östra läget.

De riktlinjer som finns för solljus gäller bostäder. I och med att befintliga byggnader framför allt ligger söder om planområdet har bedömning gjorts att den tillkommande bebyggelsen inte påverkar intilliggande byggnader. Kvarteren direkt öster om planområdet får minskad andel solljus på kvällstid men innebär inte någon betydande påverkan. Vindförhållandena i intilliggande områden bedöms inte heller få någon betydande påverkan.

Det är inte juridiskt lämpligt i plankartan att säkerställa användningen av skol- eller förskolegård efter verksamhetstid. Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att den kommande förvaltaren av förskolan/skolan möjliggör att ytan används även efter skolans stängning.

De ändringarna som skett i planarbetet sedan Barnkonsekvensanalysen har tagits fram har inte bedömts vara så stora att handlingen ska arbetas om. Ändringarna kommer att tas hänsyn i det fortsatta arbetet med hållbarhetsprogrammet och utformningen för planområdet.

Byggnadsnämnden har inte ansetts ha en aktiv, drivande roll i genomförandet även om de har en viktig roll i beslutsfattandet.

## **12. Stadsdelsförvaltningen Majorna och Linné**

Förvaltningen förhåller sig övervägande positiv till planförslaget men har följande synpunkter på planförslaget:

Förvaltningen välkomnar den tydliga beskrivningen av målkonflikter under egen rubrik i planbeskrivningen. Det är en välkommen tydlighet som bör bli norm i alla planbeskrivningar, för att de målkonflikter som finns mellan olika intressen i byggandet av den täta staden ska kunna synliggöras, lyftas och diskuteras.

Förvaltningen håller med om stadsbyggnadskontorets bedömning att det bästa läget för linbana är i Folkets hus, i anslutning till Järntorget befintliga funktion som kollektivtrafikknutpunkt.

Förslaget saknar redovisning av friyta per barn, vilket förvaltningen påpekade även i samrådsyttrandet. Förvaltningen bedömer också att det fattas cirka 100 förskoleplatser i förslaget. Förvaltningen saknar en tydlig redogörelse över storleken på förskole- respektive skolgård i planförslaget. I barnkonsekvensanalysen finns sådana siffror men de är inte uppdaterade inför granskningen och det är därför oklart om de stämmer med det aktuella förslagets exploateringsgrad. Förvaltningen anser fortfarande att ytorna för skola och förskola bör följa ramprogrammet.

Förvaltningen ser att det finns en stor risk för gentrifiering i området, vilket även nämns i den sociala konsekvensanalysen i planbeskrivningen, i barnkonsekvensanalysen och i hållbarhetsprogrammet. Förvaltningen välkomnar därför hållbarhetsprogrammets skrivelse om att lärdomar kring affärsmodeller från projekt Frihamnen kan vidareutvecklas i projektet Masthuggskajen, gällande hyressättning och målet om socialt blandat boende. Förvaltningen ser att sådana lösningar är nödvändiga för att på allvar uppnå målet om att Älvstaden ska bidra till att bryta stadens segregationsproblematik, och att de behöver spridas från Frihamnen till Älvstadens övriga projekt.

Förvaltningen vill i samband med risken för gentrifiering understryka behovet av ekonomiskt tillgängliga lokaler också för verksamheter, organisationer och kulturutövare som har en koppling till området idag och behöver kunna fortsätta verka i sina befintliga nätverk. Förvaltningen vill även understryka behovet av fysiskt och ekonomiskt tillgängliga bostäder för äldre i stadsdelen. Förvaltningen ser gärna att minst ett trygghetsboende byggs i området för att möta behovet.

Förvaltningen ser en viss risk i att konceptet levande bottenvåningar ses som ett mål i sig snarare än ett medel för att uppnå de höga målen om identitetsfrämjande och social hållbarhet. Levande bottenvåningar är viktiga och bidrar till många av de värden som planen vill uppnå, men dess omfattning och utformning behöver anpassas till det lokala sammanhanget och framförallt användas där de bedöms bidra till planens mål. Levande bottenvåningar behöver planeras så att de inte hotar befintliga verksamheter eller knutpunkter för lokal handel. I det här fallet ser förvaltningen en viss risk att Masthuggstorgets roll som lokal mötes- och handelsplats kan glömmas bort i det fokus på levande bottenvåningar som föreligger i planförslaget.

Förvaltningen saknar en etablering av idrottshall i detaljplan. Det finns idag en stor brist på idrottslokaler i stadsdelen, både för skolverksamhet och föreningar. I barnkonsekvensanalysens operativa matris finns ” skapa utrymme för sport och idrott i verksamhetslokaler ” med som åtgärdsförslag, men sådan planbestämmelse saknas i detaljplanen. Förvaltningen vill återigen understryka behovet av att möjliggöra för idrottsverksamhet i området, än mer nu när grundskola är med i förslaget.

Förvaltningen påpekade i samrådet ett önskemål om en äventyrslekplats för barn från 6–12 år, som framkommit under dialogarbetet. Ett sådant tillskott ser förvaltningen fortfarande ett stort underlag för. Det vore även välkommet att bjuda in till dialog kring parkytornas framtida innehåll utifrån ett barn- och jämställdhetsperspektiv.

Förvaltningen ställer sig positiv till den platsbyggnadsprocess som föreslås starta vid Kommersen och vill understryka vikten av att stadsdelens verksamheters kompetens och sociala nätverk omhändertas i processen. Det finns en stor risk att Kommersens verksamhet och det sociala nätverk som är uppbyggt kring den försvinner med en ny byggnad. Det måste beaktas även fortsättningsvis i planarbetet med målet att bevara de unika kvaliteter som byggnaden står för, estetiskt såväl som socialt och kulturellt.

Slutligen anser förvaltningen att det är hög tid att staden tar tag i frågan om Oscarsledens framtid då denna har stor påverkan på stadsdelens och stadens utveckling. Dagens led innebär en stor fysisk och mental barriär mellan staden och vattnet, den orsakar buller, luftföroreningar och bär farligt gods. Förvaltningen ser tyvärr i flera planärenden att osäkerheten kring ledens framtid tvingar planeringen till kortsiktiga och icke tillfredställande lösningar som har negativ inverkan på stadsdelens och stadens framväxt. En utredning om Oscarsledens framtid bör därför startas så snart som möjligt.

#### **Kommentar:**

Sedan granskningen har förslaget ändrats gällande skolan i den östra delen av planområdet, denna föreslås nu istället innehålla förskola. Den västra och östra förskolan föreslås ha 5 respektive 6 avdelningar vilket innebär ca 20 kvadratmeter per barn i och med förslagets möjlighet till friytor. Mer angående exploatering och friyta, se i sammanfattningen. Planbeskrivningen har ändrats angående användning och ytor för skola/förskola.

Angående ekonomiskt tillgängliga lägenheter, Kommersen och E45/Oscarsleden, se i sammanfattningen.

Planförslaget föreslår ingen skolverksamhet inom planområdet, utöver förskola. Vilket minskar motivet till att etablera en idrottshall. Ytmässigt har planarbetet haft svårt att

rymma idrottshall. Senare studier har visat att det finns möjlighet att anordna en idrottshall på parkeringshuset i väster.

Det finns ett starkt politiskt mål i staden att skapa lägen för aktiva bottenvåningar för att skapa tillgång till verksamheter av olika slag i staden. Detaljplanen har ett av de mest centrala lägen där det finns möjlighet att skapa nya lägen för verksamhetslokaler och därför har kravet på verksamheter här setts som en tydlig förutsättning i planarbetet, se sammanfattningen för mer information om arbete med levande bottenvåningar.

Detaljplanen styr inte utformningen av parkytorna i området, det är ett arbete för gestaltningen av de allmänna platserna.

### **13. Trafikkontoret**

Trafikkontoret har framför allt framfört synpunkter gällande parkering i planområdet samt förslagets genomförande.

#### *Parkering och mobilitet*

Trafikkontoret understryker vikten av att planen begränsar antalet parkeringar för att biltrafiken ska minska och gående, cyklister och kollektivresenärer ska bli fler. Samtidigt har exploateringen från samråds- till granskningsskedet ökat avseende yta för verksamheter. Detta gör att planen just nu har en obalans mellan exploatering och antal parkeringsplatser trots mobilitetsåtgärder som är kopplade till en av alla berörda parter på skriven avsiktsförklaring. Trafikkontoret anser att denna obalans är oacceptabel och måste få en lösning innan detaljplanen går till antagande.

Trafikkontoret ser behov av att staden arbetar fram en helhetslösning avseende åtgärder för mobilitet och parkering för områdena som omger detaljplanens område. Detta skulle gå i linje med att uppnå mål ställda i stadens trafikstrategi.

Vidare har den ökade exploateringen intecknat möjligheter att med dagens biltrafiksystem trafikförsörja ytterligare exploateringar inom Järntorgsmotets upptagningsområde, såsom exv. exploatering av Stena Danmarksterminalen eller vid Linnéplatsen och ner till Södra Änggården.

#### *Exploateringsekonomi och kvalitet*

Exploateringskalkylen bygger på väl tilltagna schabloner för allmän plats och på utpekade komplicerade genomförandefrågor såsom överdäckning av Götatunnelns på- och avfartsramper, nya kajkonstruktioner kopplat till vattendomsansökan och flytt av en stor spillvattenledning i Emigrantvägen. Eftersom det inte gjorts en fullständig genomförandestudie för allmän platsmark är inte exploateringskalkylen kvalitetssäkrad av de byggande förvaltningarna med avseende på exv. helhetslösningen, konsekvenserna av många stora omgivande pågående infrastrukturprojekt eller utbyggnadsordning. Det innebär att den nya stadsdelen lever med risker som kan innebära ambitionen i kvalitetsprogram mfl. inte uppfylls, kostnadsökning och förskjutning av tidplan. Hur stora dessa risker är kan inte bedömas för närvarande.

Trafikkontoret ser stora samordningsvinster i att en huvudman ansvarar för grundläggning av allmänplats och kvartersmark på föreslagen ny halvö norr om Emigrantvägen inom planområdet. Därför anser trafikkontoret att exploitörens begäran att, i nära samarbete med stadens byggande förvaltningar, få svara för framtagande av systemhandling, fortsatt projektering och utbyggnad av allmän platsmark kan accepteras om det säkerställer framdriften i projektet.

## Övrigt

Trafikkontoret noterar att vårt önskemål om att alla gator benämns ”gata” och att benämningarna ”huvudgata” och ”lokalgata” undviks i detaljplanen har lett till direkta motsatsen med ytterligare specificeringar, såsom ”Lokalgata1”. Hur en gata utformas, regleras och skyltsätts blir en senare fråga för trafikkontoret att hantera. Här ger kvalitetsprogram, hållbarhetsprogram, den fördjupande dagvattenutredningen och barnkonsekvensanalys mycket bra utformningsförutsättningar. Erfarenheten är att gator över tid kan behöva omvandlas och få ändrade funktioner.

Trafikkontoret önskar att utfart från parkeringsanläggning tillåts från kvarter B2. Som den nu är beskriven kommer den att komma i konflikt med pendlingscykelstråket som går förbi Lagerhuset genom parken.

Parkering avsedd för tillgänglighet måste medges på kvartersmark.

Färjetrafikens vara eller inte vara inom området kommer sannolikt vara föremål för oklarheter under lång tid. Trafikkontoret rekommenderar att planens genomförande tillåter lösningar både med och utan en färjeterminal. I det fall det blir en färjeterminal, såsom illustrerats i planförslaget, så behöver det markeras en särskild plats för cykelparkeringar i direkt anslutning till båten.

Värmlandsgatan blir en viktig länk i det nya trafiksystemet i planförslaget. Värmlandsgatans utformning behöver hanteras särskilt i det fortsatta arbetet med genomförandestudien för allmän plats, även om den ligger utanför planområdet. Detta för att säkerställa att den också fortsättningsvis kan fungera som en gata för både boende och för sin något mer övergripande funktion.

Den stora parken i planens östra del har potential för att bli en attraktiv plats för vistelse för alla åldrar. Det är viktigt att den görs tillgänglig och säker trots höjdförhållandena. Trafikkontoret förespråkar att linbanestationen ges möjlighet till en entré med direkt koppling ut till parken.

### **Kommentar:**

Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret har haft en fortsatt dialog kring behovet av parkeringsplatser. Med ett fördjupat underlag från Stadsbyggnadskontoret har Trafikkontoret räknat om behovet av parkering, vilken beskrivs mer i utredning (Trafikkontoret, 2017-12-11) som finns med som en antagandehandling. Utifrån de nya beräkningarna medges nu cirka 1500 parkeringsplatser i planen.

Stadsbyggnadskontoret noterar Trafikkontorets synpunkt om att en helhetslösning för parkering för intilliggande områden behövs.

Stadsbyggnadskontoret noterar även Trafikkontorets synpunkt angående risker i genomförandet och exploateringskalkylen.

Stadsbyggnadskontoret anser att specificeringen till lokalgata på vissa användningsområden är en viktig del för att säkra de ambitioner som har satts upp i planarbetet, till exempel att Masthammsgatan ska utformas som ett stråk med ett lägre tempo.

Utfart från parkeringsanläggningen, i B2, till Emigrantvägen är säkerställd.

Tillgänglighetsanpassade parkeringar görs möjligt i plankartan genom bestämmelse.

Detaljplanen möjliggör framtida färjetrafik, det blir en kommande dialog mellan Västtrafik och Staden angående läge för färjan, bullerpåverkan och eventuella cykelparkeringar.



Beträffande framtida exploatering i denna del av Göteborg, har Trafikkontoret i ett senare inkommet svar, meddelat att detaljplanen inte äventyrar framtida exploatering och stadsutveckling.

#### **14. Älvstranden Utveckling**

Älvstranden har genom konsortiet för området varit delaktiga i planarbetet och ställer sig bakom granskningsförslaget. Förslaget är betydelsefullt för stadens utveckling och främjar både det bostadspolitiska målet att möjliggöra fler bostäder i centrala lägen samt skapar förutsättningar för utbyggnad av stadsdelen som kan ge ett rikt stadsliv.

Älvstranden ser mycket positivt på placering av linbanestation i planområdet. För att inte försena genomförandet av utbyggnaden av området behövs beslut om placering av stationsläge tas under 2017.

Ett hållbarhetsprogram har utarbetats under en samverkansprocess i samband med detaljplanens framtagande. Det är mycket positivt att hållbarhetsprogrammet finns med som en planhandling och det är av stor vikt att detta följs av samtliga parter som involveras i utvecklingen av området för att målsättningarna och ambitionerna som arbetets fram skall infrias.

Det är av yttersta vikt att staden intensifierar arbetet med berörda intressenter att i enlighet med Vision Älvstaden undersöka hur Oscarsleden kan omgestaltas till stadsgata. Det skulle innebära avsevärd ökad måluppfyllelse av Vision Älvstaden för Masthuggskajen samt underlätta Visionens förverkligande i den fortsatta detaljplaneringen av södra Älvstranden.

Gestaltningssprinciper: Kvalitetsprogrammets gestaltungsprinciper är en viktig utgångspunkt för att möjliggöra den önskade rumsliga och sociala integrationen samt möta och stärka områdets identitet som en stimulerande och kontrastrik plats med tillåtande vardagskultur. De är också avgörande för att området ska kunna utvecklas på ett sätt som särskilt beaktar barnperspektivet. Det är därmed av stor vikt att dessa tillämpas i respektive byggprojekt gällande både byggnaderna i sig som utemiljön och kräver ett fortsatt tätt samarbete mellan ansvariga genomförande organisationer.

Ekonomiska perspektivet: Detaljplanen har sedan samrådet fått en ökad exploateringsgrad. Det ger större förutsättningar för en positiv avkastning till staden. Anläggandet av en ny halvö ut i Göta Älv är kostnadsdrivande för projektet men är en förutsättning för att bebyggelse ska kunna ske norr om Götatunneln. Den täta bebyggelse som planeras inom det området väger upp för den stora utgiften.

Barnperspektivet: Möjligheten för barn och unga att på ett säkert sätt fritt kunna röra sig inom området är en fråga som behöver få ett starkt fokus i det fortsatta arbetet. Älvstranden anser att det är av yttersta vikt att kvaliteten gällande barnperspektivet säkerställs. Inom detaljplanen finns två utpekade placeringar av större enheter för förskola och skola. Tillhörande skolgårdar uppfyller inte de storlekkrav som finns avseende friyta/barn. Det är därför viktigt att detta beaktas vid framtida utformning av skolgårdarna som intilliggande torg- och parkytor. I Göteborg finns det idag 20 - 30% förskolor och skolor som drivs av annan huvudman än kommunen. Många av dessa andra huvudmän är små som t.ex. föräldrakooperativ. Utbyggnaden av Älvstaden måste ge dessa huvudmän möjlighet att etablera sig.

Markägarfrågor och avtal: Överenskommelser och avtal som reglerar marköverlåtelse och övriga exploateringsfrågor mellan kommunen och Älvstranden (Södra Älvstranden Utveckling AB) behöver tecknas innan detaljplanens antagande. Vidare behöver avtal träffas med berörda fastighetsägare angående avstående av ersättningskrav till följd av

detaljplanerande föreslagna skyddsbestämmelser samt avstående av ersättningskrav avseende avstående av kvartersmark till allmän platsmark innan detaljplanen antas.

Avtal mellan kommunen och Trafikverket avseende överdäckningar av på- och avfartsramper till Göta tunneln, uppförande av tidigare förberett ventilationstorn samt linbanelstorn måste tecknas innan detaljplanen antas.

Förlängningen av avtalet mellan kommunen och Stena påverkar utvecklingen av området och även fortsatt stadsplanering. Riksintresset E45 kvarligger så länge färjetrafiken till Danmark ligger kvar på Masthuggskajen. Fortsatt utbyggnad av Masthuggskajen och en eventuell omvandling av Oscarsleden till en stadsboulevard kan ske först när avtalet sägs upp. Det är viktigt att staden i god tid tar ställning till en eventuell uppsägning av Stenas hyresavtal som skulle möjliggöra vidare stadsutveckling på Masthuggskajen från 2025.

**Kommentar:**

Stadsbyggnadskontoret instämmer i Älvstrandens synpunkter.

## Statliga och regionala myndigheter m.fl.

### 15. Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende. Planförslaget kan dock komma att påverka riksintressen för totalförsvarets militära del som omfattas av sekretess. Försvarsmakten behöver därför få kännedom om tidsplan för genomförandet av detaljplanen samt bli underrättade om kommande bygglov och andra plan- och lovärenden inom planområdet.

#### ***Kommentar:***

Försvarsmakten är fortsatt kvar som remissinstans i planprocessen. Planbeskrivningens del om genomförandet och tidplan uppdateras till antagandehandlingarna.

### 16. GR – Göteborgsregionens kommunalförbund

GR avstår från att yttra sig rörande ”Detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvägsgatan m fl, inom stadsdelen Masthugget i Göteborg, normalt planförfarande”, dnr 0402/13.

### 17. Lantmäterimyndigheten

#### Plankarta:

Bestämmelse (T<sub>2</sub>) finns endast i teckenförklaringen, men på plankartan är den angiven som T<sub>2</sub>.

I område med tillåten användning skola, bestämmelse S i planområdets västra del, ger inte plankartan med bestämmelser i näraliggande delar någon tydlig vägledning för hur fastighetsbildande åtgärder ska utföras för att säkerställa tillräckliga friytor för skola eller förskola, jämfört med illustrationskartan som anger ”FÖRSKOLEGÅRD”.

Bestämmelse i teckenförklaring med följande inledande lydelse ”Där särskild byggrätt för balkonger och burspråk över allmän plats saknas, tillåts balkonger och burspråk med högst 0,6 meter att nå ut över allmän plats. ...” En sådan bestämmelse medger inte att fastighetsbildning genom servitut eller 3D-utrymme tillåts för utkragande byggnadsdelar utan dispensförfarande genom prövning av mindre avvikelser mot plan.

Bestämmelse u1 ej närmare avgränsad och finns i områden där det kan uppstå konkurrens med annan tillåten användning.

#### Planbeskrivning:

I avsnitt Fastighetsbildning, sidan 74 anges att ledningsrätt kan komma att bildas, men plankartan saknar u-områden, annat än för kulvert.

Befintliga ledningsrätter och eventuella nyttillkommande ledningsrätter har inte några utpekade områden eller reservat i planområdet. Bildande av ledningsrätt inom kvartersmark kan möta hinder och ofta inte bildas om det inte finns utpekade reservat för ledningsrätt. Lantmäterimyndigheten konstaterar ändå att det inom planområdet finns allmän plats som ansluter till kvartersmarken och där kan ledningsrätter placeras.

#### Allmänt:

Synpunkt från tidigare samråd angående precisering av E-områden inom kvartersmarken bedöms vara tillgodosedd då E-områden på flera platser begränsas till under jord eller för visst ändamål. Lantmäterimyndigheten är medveten om önskan om hög flexibilitet vid detaljplaneläggning och svårighet att i förväg bestämma exakt eller lämplig utbredning av E-områden. Lantmäterimyndigheten vill påminna om möjligheten att ändå

begränsa omfattning på E-områden genom kompletterande bestämmelser, även om ekonomiska överväganden indirekt kommer sätta begränsningar för storlek på E-områden.

**Kommentar:**

Plankartan är reviderad, parenteserna kring T<sub>2</sub> är borttagna så att bestämmelsen på kartan överensstämmer med bestämmelsen i teckenförklaringen.

Beteckningen ”förskolegård” är nu tillagd så att förskolegård medges i den västra delen av planområdet.

Plankartan har kompletterats så att byggrätt ges med hjälp av 3D fastighetsbildning.

Kontoret anser fortsatt att plankartan inte ska specificera läget för E-områden ytterligare då placeringen måste studeras vidare i bygglovshandlingarna/genomförandet i och med att E-områdena placeras inom kvartersmark. Planen möjliggör E i ett flertal kvarter. I exploateringsavtalet måste det säkras att Göteborgs Energi har möjlighet att uppföra E som inte enbart stödjer det egna kvarteret utan även omgivande kvarter.

### **18. LfV – Luftfartsverket**

LfV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

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

**VIKTIGT:** I remissvaret har LfV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

**Kommentar:**

Swedavia har varit med som remissinstans i utskicket av detaljplanen.

## 19. Länsstyrelsen

Har följande synpunkter:

### Länsstyrelsens samlade bedömning

Granskningshandlingarna redovisar ett gediget underlag som staden anser klarlägger förutsättningar för att bygga i enlighet med planförslaget. Länsstyrelsen anser dock att staden behöver arbeta vidare med genomförbarheten av den föreslagna bebyggelsen.

Följande krav måste uppfyllas innan planen kan antas:

- Hälsa och säkerhet för boende och de som vistas inom området ska inte äventyras genom skadlig luft (miljökvalitetsnormer ska inte överskridas), störningar från buller samt fara från risker som t.ex. översvämning och Rosenlundsverket.
- Riksintresset för kulturmiljö får inte skadas påtagligt. För att inte förlora förståelsen för den befästa staden måste det visuella sambandet mellan bastionen och älven säkerställas.
- Genomförbarheten av de föreslagna åtgärderna på de befintliga statliga trafikaneläggningarna Götatunneln och Oscarsleden ska säkerställas.
- Detaljplanen ska tillhandahålla byggbar mark vars stabilitet är säkerställd i godtagbar utsträckning.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen i sin nuvarande utformning inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

### Motiv för bedömningen

#### Hälsa och säkerhet

*Buller:* Utifrån de redovisade bullerberäkningarna bedömer Länsstyrelsen i nuläget att föreslagna placeringar för bostäder (B) (kvarter E1), och vårdverksamhet (D) (kvarter E2) med övernattning längs med Oscarsleden, inte kan accepteras på grund av de alltför höga bullernivåerna från Oscarsleden vilket Länsstyrelsen framfört i samrådet. Genomförda bullerutredningar avseende Stena Lines verksamhet samt Rosenlundsverket är otydliga och Länsstyrelsen är tveksam till deras aktualitet. Länsstyrelsen är även tveksam till bostäder i de delar av kvarter A1, där bullernivåer från Stena Lines verksamhet överskrider riktvärden avseende verksamhetsbuller. Utifrån vad uppdaterade bullerutredningar visar befärrar Länsstyrelsen att även kvarteren A2 kan bedömas som olämpliga.

*Luftkvalitet MKN:* Spridningsberäkningarna visar att med nuvarande utformning av planen måste verkningsgraden på ventilationen för det föreslagna ventilationstornet vara så gott som fullständig. Länsstyrelsen noterar att även om 80% av luften ventileras bort så kvarstår överskridande av MKN där bostäder och förskola/skola planeras. I scenariot där 100 % ventileras bort är halterna fortfarande mycket höga, men utbredningen av halter över MKN minskar något.

Länsstyrelsen vill understryka att ventilationstornet är avgörande. Den tekniska genomförbarheten måste säkerställas i planen. Länsstyrelsen poängterade i samrådsyttrande 402-16046-2017 gällande tilläggsplanen som möjliggör ventilationstornet, att fördjupade samråd måste ske med Trafikverket.

#### Risker

*Markens stabilitet:* Länsstyrelsen instämmer i SGIs bedömning att detaljplanen ska tillhandahålla byggbar mark vars stabilitet är säkerställd i godtagbar utsträckning.

*Översvämningsrisker:* Det finns risk för översvämning både på grund av skyfall samt från Göta älv. Detta föranleder att planen måste säkerställa att översvämningskyddet vid E45 kompletteras vid Järntorgsmotet samt att öppningen i muren hanteras.

*Rosenlundsverket:* Göteborg Energi har tillstånd att driva turbinerna i Rosenlundsverket, vilka idag inte är i drift. Det rekommenderas i riskutredningen att Göteborg Energi och Älvstranden Utveckling AB upprättar ett avtal som förtydligar vad som gäller ifall turbinerna ska startas igen. Avtalet ska beskriva vilken riskanalys som ska genomföras och vem som ska finansiera analysens rekommendationer. Länsstyrelsen anser att det redan nu måste undersökas om det är ett möjligt tillvägagångssätt att genom avtal säkerställa åtgärder samt om det är möjligt att införa skyddsåtgärder som eliminerar/minimerar risken för turbinkast.

### Riksintresse

*Kommunikationsanläggningar:* Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets granskningsyttrande.

*Kulturmiljö:* Planområdets höga exploatering försvårar möjligheten att uppleva stadens stadssiluett från älvrummet då den nya bebyggelsen bildar en hög och tät skärm mellan älven och staden. Av planhandlingarna framgår att en byggrätt inom gällande plan för värmeverket blockerar befintlig vy mellan befästningsverken och älven. Vilken eventuellt påverkan denna byggrätt har på riksintresse för kulturmiljö framgår inte och är inte visualiserad i sammanhang med det övriga planförslaget.

1600- och 1700-talens fästnings- och kanalstad med bevarade delar av stadsbefästningarna samt befästningsgördeln är en central del av riksintresset för kulturmiljö. Befästningen åskådliggör Göteborgs funktion som Nordens starkast befästa stad och som Sveriges port mot väster. Befästningsverken med utblick över älven ger en unik bild av de forna försvarsverken och deras funktion som bara kan upplevas på just denna plats i staden. Kopplingen mellan älven och försvarsverken har tidigare försvagats med bl a Rosenlundsverken. Planförslagets exploatering blockerar kontakten mot älven vilket innebär att bastionen förlorar sitt försvarshistoriska sammanhang.

### **Synpunkter på granskningshandlingen**

#### Trafikbuller

Länsstyrelsen anser att det får uppföras visst lokalt skydd på balkonger för att ljudnivåer enligt trafikbullerförordningen ska kunna erhållas. Det innebär att halv eller i enstaka fall 75% inglasning av uteplats kan accepteras som åtgärd för att begränsa bullret på uteplats. Länsstyrelsen vill dock understryka att en 75% inglasning av en uteplats inte bedöms som lämpligt då en sådan lösning kan leda till att luftmiljöförhållandena på uteplatsen försämras. En sådan lösning kan endast accepteras i undantagsfall och då för en mindre andel (max 5% av bostäderna i ett större projekt). Därför behöver det framgå av planhandlingarna hur stor del av beståndet som sådana lösningar är aktuella för. I de fallen inglasade innegårdar skulle användas, i enlighet med s 68 i planbeskrivningen är det viktigt att luftomsättningen inom innergården blir god.

I kvarter E1 anges planbestämmelsen B<sub>1</sub>. Det framgår inte av plankartan vad denna står för. De ekvivalenta ljudnivåerna är upp emot 74 dBA i riktning mot E45. Även på husets kortsidor överskrids i de flesta fall 65 dBA. Den maximala ljudnivån överskrider 70 dBA på alla sidor av huset, förutom på de översta våningsplanen. Länsstyrelsen bedömer att kvarter E1 inte är lämpligt för bostäder.

### Verksamhetsbuller

Länsstyrelsen bedömer att vid planläggning av nya bostäder vid industriverksamheter ska Boverkets riktvärden (Rapport 2015:21) avseende industribuller uppfyllas, även om verksamheternas tillstånd medger högre nivåer. Den föreslagna bebyggelsen fanns inte vid prövningen av Stena Lines verksamhet och var därmed inte en utgångspunkt vid den prövningen. Liksom för trafikbuller behöver riktvärden för industribuller framgå av planbestämmelse.

*Stenas Lines verksamhet:* Enligt Boverkets vägledning 2015:21 bör bostadsbyggnader inte accepteras, även om ljuddämpad sida anordnas, om den ekvivalenta ljudnivån överstiger 55 dBA kvällstid (18-22) eller 50 dBA nattetid (22-06). Utifrån de bullerkartor som bifogas i PM 1 till bullerutredningen är det svårt att utläsa för vilka bostäder som dessa ljudnivåer riskerar att överskrida. En uppdaterad bullerutredning behöver därför genomföras som även tar hänsyn till den planerade byggnationen och redovisar ekvivalenta ljudnivåer och maximala ljudnivåer, dag-, kvälls- samt nattetid vid fasad. I bullerutredningen beskrivs att Västra fasaden på kvarter A1 samt kvarter E1 får ljudnivåer på 55-60 dBA från Stena Lines verksamhet nattetid. Därför bedömer Länsstyrelsen att det är tveksamt att kvarter E1 innehåller bostäder.

För den del av A1 som berörs av >50 dBA verksamhetsbuller nattetid behöver även ekvivalent nivå nattetid för trafikbuller redovisas och en sammanvägdbedömning genomföras av störningen nattetid, där även Älvsnabben tas i beaktande. Länsstyrelsen är tveksam till bostäder i dessa delar.

Boverkets riktvärden kan även användas vid planläggning av vårdlokaler, skolor och förskolor. Kvarter E2 planläggs bl a för vård. Med anledning av att den ekvivalenta ljudnivån nattetid överskrider 50 dBA bedömer Länsstyrelsen att det är olämpligt att vårdverksamhet med övernattningsfår bedrivs i kvarter E2. Det bör framgå av planbestämmelsen att vårdverksamheten med övernattnings inte får möjliggöras.

Av bullerutredningen framgår att momentana ljudnivåer nattetid inte beräknas överskrida 60 dBA vid de planerade bostäderna. Enligt Boverkets vägledning bör den maximala ljudnivån nattetid inte överskrida 55 dBA på den ljuddämpade sidan annat än vid enstaka tillfällen. Det behöver framgå av planhandlingarna var, hur ofta och när den maximala bullernivån överskrider 55 dBA vid bostäder. Länsstyrelsen är tveksam till att godta bostäder där 55 dBA överskrids på den ljuddämpade sidan.

Stena Line har fått slutliga villkor efter genomförd prøvotidsredovisning avseende lågfrekvent ljud, se Miljöprövningsdelegationens beslut daterat 2017-06-21 (Dnr: 551-37084-2016). Av planhandlingarna bör framgå hur Folkhälsomyndighetens allmänna råd avseende lågfrekvent ljud inomhus ska uppfyllas för de planerade bostäderna.

*Älvsnabben:* Sammanvägda bullernivåer från Stena Lines verksamhet och Älvsnabben behöver redovisas. Länsstyrelsen är tveksam till bostäder i lägen där den sammanvägda ljudnivån överskrider 50 dBA nattetid 22.00-06.00. Det framgår av planbeskrivningen att ljudisoleringen i de fasader som vetter mot angränsningsplatserna måste anpassas till främst det lågfrekventa ljudet så att kraven på ljudnivå inomhus kan innehållas. Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att en planbestämmelse införs avseende ljudisolering med avseende på lågfrekvent buller från Älvsnabben samt Stena Lines verksamhet.

*Rosenlundsverket:* Av den bifogad bullerutredning framgår att ångpanna 1 och 2 är avställda. Dessa pannor ingår fortfarande i verksamhetens tillstånd och kan därför inte borträknas vid bedömningen. Länsstyrelsen ser därför att en ny bullerutredning ska genomföras med den planerade bebyggelsen när även ångpannorna är i drift. Om gällande riktvärden överskrids ska redovisningen beskriva för vilka och hur för många bostäder det sker och vilka åtgärder som vidtas.

### Vibrationer

Länsstyrelsen bedömer att frågan är tillräckligt behandlad.

### Förorenade områden

Länsstyrelsens bedömning är att hittills utförda undersökningar ger en tillräckligt god bild av föroreningsituationen för att kunna bedöma att planen kan genomföras om nödvändiga saneringsåtgärder genomförs. Ytterligare undersökningar samt precisering av saneringsåtgärder bedöms kunna skjutas fram och bestämmas i samråd med Miljöförvaltningen i samband med saneringsanmälningar. Planbestämmelsen som är införd på plankartan, om sanering som villkor för startbesked, säkerställer att saneringsåtgärder genomförs till gällande markanvändning.

### Luft (MKN)

Länsstyrelsen anser att luftutredningen behöver kompletteras med en utredning av hur plymen från ventilationsskorstenen kan påverka halterna av NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub> uppe vid fasaderna på de höga hus som planeras i närområdet. I luftutredningen beskrivs att haltbidraget från skorstenen är högst ca 50 meter över markytan. Det behöver säkerställas att halterna inte blir hälsofarliga på balkonger, vid fönster och vid ventilationsintag på husen.

### Överdäckning av Götatunnelns mynning

Luftutredningen har dessutom utgått från att Götatunnelns mynning med på och avfarter är överdäckade, vilket de inte är i dagsläget. Överdäckningen är en förutsättning. En planbestämmelse bör införas avseende att överdäckningen måste vara genomförd innan inflyttning kan ske.

### Rosenlundsverket – påverkan på höga hus och vid hög produktion

Resultaten från luftutredningen visar att påverkan från Rosenlundsverkets höga skorstenar är liten i marknivå när verket släpper ut 7 ton kväveoxider (NO<sub>x</sub>) per år och 0,1 ton stoft per år. Utsläppen baseras på verksamheten åren 2012–2016 då det inte förekom någon riktigt kall vinter i Göteborg. Anläggningen har därför inte behövt köras som reserv för andra anläggningar under perioden. År 2010 var det dock en kall vinter och då släppte Rosenlundsverket ut 82 ton NO<sub>x</sub>, 0,24 ton stoft och 28 ton svaveldioxid (SO<sub>2</sub>).

Länsstyrelsen anser att luftutredningen behöver kompletteras med påverkan från verket i ett värsta fall som bör motsvara fullt tillståndsgiven produktion vid Rosenlundsverket. Alternativt kan ett värsta fall utgå från år 2010 eller från ett värsta fall som Rosenlundsverket anser vara relevant.

### Kulturmiljö

Det framgår inte av planhandlingen om den befintliga järnbron vid Rosenlundskanalen, den s k yttre järnvågsbron ska bevaras eller inte. Bron är byggd 1866 och ingår i riksintresse för kulturmiljö.

### Översvämning

Så långt som möjligt bör åtgärder säkerställas på plankartan men kommunen bör åtminstone införa en upplysning om att hänsyn ska tas till skyfallsutredningen vid genomförandet. Vidare behövs det säkerställas att sluss och pumpning kommer till stånd i Rosenlundskanalen och att de nya ledningarna under Oscarsleden samt att de stora skyfallsvägarna hålls fria.



### Rosenlundsverket

En planbestämmelse reglerar att fasad mot Rosenlundsverket ska utföras i brandklass EI60. Lagerhuset är befintligt och har bevarandebestämmelser. Användningsområdet C kan innebära att ett större antal människor befinner sig där samtidigt. Kommunen bör ta ställning till lämpligheten att tillåta centrumverksamhet i Lagerhuset.

### Dagvatten

Länsstyrelsen bedömer att frågan om dagvattnets påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten har utretts i tillräcklig omfattning.

### Påseglingsskydd

Länsstyrelsen bedömer att frågor kring påverkan på sjöfart och påseglingsskydd har beaktats i tillräcklig omfattning. Länsstyrelsen undrar om det finns behov av påseglingsskydd i Rosenlundskanalen. Om det finns behov bör det framgå av planhandlingarna.

### Riksintresse-Totalförsvaret

Försvarmakten har påtalat att planförslaget kan komma att påverka riksintressen för totalförsvarets militära del som omfattas av sekretess. Länsstyrelsen förutsätter att fortsatt planarbete sker i nära samråd med Försvarmakten.

### **Synpunkter enligt annan lagstiftning**

#### Kulturmiljö-arkeologi

Genomförande av planförslaget kommer det att krävas tillstånd till ingrepp enligt KML (kulturmiljölagen).

#### Vattenverksamhet

Länsstyrelsens yttrande omfattar inte synpunkter på ansökan om vattenverksamhet med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och teknisk beskrivning, vilka har inkluderats i planhandlingarna.

#### Natur

*Strandskydd:* Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen att del av det nya planområdet i nordost är beläget inom ett område som tidigare inte varit planlagt. Inom det område som inte varit planlagt tidigare inträder inte strandskydd på allmän plats.

*Biotopskydd:* Kommunen har bedömt att vissa trädrader inte omfattas av biotopskydd på grund av sin storlek. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att även relativt småväxta träd omfattas av biotopskydd om de uppnått en ålder av 30 år. I kommunens ansökan finns förslag på kompensationsplantering längs med Första Långgatan. Om kompensationsplanteringen sker i område där planteringen inte uppfyller kriterierna för att omfattas av biotopskyddsbestämmelserna ställer Länsstyrelsen normalt sett krav på skyddsbestämmelse i planen.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts i sin helhet, se bilaga 2.

## **Kommentar:**

### Motiv för bedömningen

#### *Hälsa och säkerhet*

*Luftutredning:* Luftutredningen har kompletterats med ett tilläggs PM till ursprunglig luftutredning där underlaget till viss del har förändrats exempelvis beträffande trafikmängder, hastigheter, samt planförslag. I tilläggsberäkningen har scenariot med bortventilering av 95 % av luften från Götatunneln studerats för NO<sub>2</sub> (kvävedioxid) år 2035 samt för PM<sub>10</sub> (partiklar) år 2025. Påverkan från Rosenlundsverket en kall vinter har även studerats samt ventilationstornets plyms påverkan på de intilliggande höga husen. Till luftutredningen har även ett PM tagits fram som beskriver hur det tekniskt är möjligt att ventileras bort 100 % av luften från Götatunneln. Slutsatsen av de simuleringar som genomförts är att NO<sub>2</sub> år 2025 och PM<sub>10</sub> år 2035 klarar miljö kvalitetsnormerna på de flesta platser i planområdet, förutom på/längs Oscarsleden. Detta under förutsättning att största delen av haltbidraget från Götatunneln leds bort via ventilationstorn.

*NO<sub>2</sub> från tunnelventilationen och färjorna:* Utsläppen från ventilationstornet och från färjorna leder inte till några överskridanden av MKN på någon nivå vid några av testpunkterna. Det kan dock förekomma något förhöjda halter på omkring 15 meter över marknivå för årsmedelvärdet vid alla tre punkterna.

*NO<sub>2</sub> från Rosenlundsverket:* För normalåret visar beräkningen att låga haltbidrag (d.v.s. 0-5 µg/m<sup>3</sup>) förekommer på alla nivåer från markplan till 150 m, medan det högsta haltbidraget (10-15 µg/m<sup>3</sup>) endast återfinns på nivå 100 meter och då endast under 2 timmar. Haltbidraget från Rosenlundsverket under normala vintermånaderna kommer inte att orsaka överskridanden av MKN på någon nivå.

Under en kall vinter är utsläppen högre och ger därmed generellt högre halter samtidigt som spridningsförutsättningarna är sämre. Vid alla tre punkterna återfinns de högsta halterna på 50 och/eller 100 meter höjd. För enstaka timmar kan halterna överstiga 30 µg/m<sup>3</sup> på nivåerna på 100-150 meter över marken. På 10 meter höjd är det mycket få timmar med haltbidrag >25 µg/m<sup>3</sup>. Under kalla vintrar och under enstaka timmar antas därför haltbidraget av NO<sub>2</sub> från Rosenlundsverket vara relativt högt på de högre nivåerna, nivåerna, men då det enbart gäller enstaka timmar bedöms risken för överskridanden av MKN vara låg.

*Vertikal haltfördelning:* Då flera av de planerade husen vid området nära tunnelmynningen och mot Rosenlundsverken är så höga att skorstensplymerna riskerar att ge höga haltbidrag vid husen, på t.ex. balkonger eller friskluftsintag, så har den vertikala haltfördelningen även utretts vid några punkter. Beräkningarna visar att varken avgasskorstenen eller Rosenlundsverken förväntas orsaka några överskridanden av MKN på någon nivå.

*Bullerutredningar:* Nyare och tydligare bullerutredningar har tagits fram särskilt för verksamhetsbuller från Stena Line samt Rosenlundsverket (där bland annat buller från Ångpanna 1 och 2 är med). Tidigare framtagna trafikbullerberäkningar har reviderats utifrån delvis nytt underlag. Beräkningarna visar ljudnivåer på fasad och i marknivå, dag, kväll och natt för ekvivalentnivåer samt maxnivåer. För trafikbuller visas ljudnivåer på fasad och i marknivå även per dygn för ekvivalentnivåer samt maxnivåer. Buller från en eventuell färjetrafik från halvön samt lågfrekvent buller diskuteras även. I de nya beräkningarna förs även en diskussion kring den sammanvägda ljudbilden från trafik och verksamheter.

Bullerutredningarna konstaterar att det idag inte direkt finns några bostäder i området, vilket planförslaget föreslår. Det innebär att ett flertal bostäder kommer att lokaliseras i en relativt bullrig miljö. Genom ljuddämpad sida i lägenheterna, utformning av fasader samt tekniska lösningar med delvis inglasade innergårdar och balkonger bedöms dock riktvärdena för buller kunna uppfyllas och därigenom en acceptabel boendemiljö erbjudas för i stort sett alla bostäder.

Längs E45/Oscarsleden visar utredningarna på att riktvärdena överskrids. Planförslaget har efter granskning ändrats gällande byggnad E1 och E2. I byggnad E2 där vårdverksamhet, D, medges har ändrats så att övernattningsrum ej får anordnas ut mot leden i plankartan. För kvarteret E1 där bostäder tidigare medgavs i hela byggnaden har begränsats till att enbart tillåtas mot Masthamnsgatan.

För kvarter A1 och A2 är stadsbyggnadskontorets bedömning utifrån buller- och luftutredningarna att det går att tillåta bostäder.

*Älvsnabbenfärjor:* Om Älvsnabbenfärjorna trafikerar ”halvön” under dag och kvällstid bör den totala ljudnivån från industribuller och Älvsnabben hamna inom zon B vid närmaste bostäder. Tillgång till ljuddämpad fasadsida finns för de närmaste kvarteren. Färjetrafik nattetid bör undvikas.

*Lågfrekvent ljud:* Bedömning är att lågfrekvent ljud i första hand förekommer från Stena Lines verksamhet medan uppgifter saknas om Rosenlundsverket. Lågfrekvent ljud från Stena Line uppstår när fartygen ligger vid kaj. Då det lågfrekventa bullret till viss del kan maskeras av trafikbuller är det inte säkert att bullret från fartygen upplevs som lågfrekvent i omgivningen. Stena Line har i sitt miljötillstånd förbundit sig att installera ljuddämpare på Stena Danica, vilka kommer att vara installerade år 2020.

Längs E45/Oscarsleden möjliggörs inte gångtrafik väster om busshållplatserna.

#### *Risker - Stabilitetsförbättrande åtgärder*

På plankartan finns en upplysning och information till stabilitetutredningen. Det finns även en bestämmelse om att startbesked ej får ges innan stabilitetsförbättrande åtgärder genomförts. Arbetsutförande och schakter ska utföras så att stabilitetsproblem inte uppkommer. W5 Vattenområde har lagts till i plankartan, stabilitetsförbättrande åtgärder får utföras.

#### *Risker - Översvämning*

I plankartan finns en upplysning om att översvämningsskydd längs E45 ska kompletteras och hänsyn ska tas till Skyfallsutredningen. Användningen *Lokalgata 2* anger att hålet i muren ska sättas igen vid E45. När det gäller sluss i Rosenlundskanalen möjliggör planen sluss genom bestämmelse. Hur sluss och pumpning ska hanteras beskrivs i kommande FÖP för Centrala staden.

#### *Risker Rosenlundsverket - Turbiner*

Avtal upprättat mellan Göteborg Energi och Älvstranden Utveckling gällande Rosenlundsverkets turbiner. Turbinerna ska monteras ner.

#### *Riksintresse - Kulturmiljö*

Utifrån resultatet av kulturmiljöunderlaget samt från dialog med Länsstyrelsen så har byggnadskroppen A1 justerats för att medge siktlinje mellan bastionen Carolus Rex och Göta älv för att inte innebära skada på riksintresse för kulturmiljö. Flera av byggnadernas höjder har tidigare sänkts för att tydliggöra Göta Älvs dalgång och för att bättre samspela med den befintliga bebyggelsen.

### Synpunkter på granskningshandlingarna

Diskussion om uteplats med inglasad balkong förs i bullerutredningen. Dock kommer inte det anges specifik hur stor andel av beståndet detta kan behövas på.

Bestämmelse B<sub>1</sub> är borttagen från plankartan.

Riktlinjer för industribuller finns beskrivet i bullerutredningarna, i miljökonsekvensbeskrivningen samt i planbeskrivningen.

I plankartan har bestämmelse lagts till om att överdäckning ska vara genomförd innan inflyttning i bostäder mellan tunneln och Emigrantvägen kan ske.

För verksamhetsbuller, Älvsnabben samt påverkan på höga hus, se kommentarer ovan.

Det har lagts till en upplysning i plankartan angående att Folkhälsomyndighetens allmänna råd avseende lågfrekvent ljud inomhus ska uppfyllas för de planerade bostäderna.

Den befintliga järnbron vid Rosenlundskanalen, den sk yttre Järnvågsbron avses bevaras men flyttas till ett läge längre ut i kanalen. I granskningshandlingarna fanns detta redovisat under *Överväganden och konsekvenser – Kulturmiljö*. Planbeskrivningen har kompletterats med ytterligare beskrivning angående flytt av bron under *Detaljplanens innebörd och överväganden*. Frågan är avstämmd med Länsstyrelsen.

I samband med planarbetet har Göteborgs Stad och Trafikverket tecknat medfinansieringsavtal där det ingått att ta fram en genomförbarhetsstudie för åtgärder till följd av detaljplanen. Genomförbarhetsstudien (även kallad GFS) har prövat och jämfört olika utformningsalternativ och finns som del av antagandehandlingarna (*Genomförbarhetsstudie, 2017-12-08*). Studien svarar på om de åtgärder som föreslås är tekniskt, säkerhetsmässigt, och ekonomisk genomförbara. Då åtgärden berör den statliga infrastrukturen har Trafikverket bevakat arbetet, Trafikverket och Göteborgs Stad har tillsammans kommit överens om studiens innehåll och detaljeringsgrad. Studiens resultat har redovisats kontinuerligt varje månad och resultat och slutsatser förankrats i Trafikverkets organisation. Målet är att påvisa genomförbarheten för att parterna ska bli överens om vilka åtgärder som ska genomföras inom den statliga infrastrukturen.

Lagerhuset har centrumverksamhet i dagsläget i sina lokaler. Kontoret uppmuntrar fortsatt verksamhet i lokalerna och medger därför fortsatt centrumändamål i byggnaden. Räddningstjänsten kan begränsa antalet människor som får befinna sig i byggnaden samtidigt.

Påseglingsskydd behövs inte i kanalen. W1 borttaget och ersatt med W5.

En planbestämmelse reglerar att fasad mot Rosenlundsverket inte får innehålla huvudentréer.

### *Synpunkter enligt annan lagstiftning*

I plankartan är det tillagt i administrativ bestämmelse att strandskydd upphävs.

En skyddsbestämmelse finns nu på plankartan ang. trädrader.

## **20. Polisen – Polismyndigheten polisregion väst lokalpolisområde Göteborg City**

Lokalpolisområde Göteborg City har tagit del av detaljplanen och har i nuläget inga ytterligare synpunkter på denna granskningshandling.

### **Kommentar:**

Noteras.

## **21. Räddningstjänsten Storgöteborg**

Följande synpunkter kvarstår i granskningskedet av planen:

Tillgänglighet för räddningstjänsten: Insatser i höga hus ställer särskilda krav både på byggnadstekniskt brandskydd och räddningstjänstens materiel och personal. Förenklad dimensionering i Boverkets byggregler gäller upp till och med 16 våningar varför det är viktigt att projektet har avstämningar med räddningstjänsten för att säkerställa möjligheten till en effektiv räddningsinsats. Aspekter som är viktiga att beakta vid projektering av höga byggnader för att ge förutsättningar för en effektiv räddningsinsats finns beskrivet på räddningstjänstens hemsida (Råd och anvisning nr I20) [www.rsgb.g.se/ra](http://www.rsgb.g.se/ra).

Brandvatten: I föreslagen detaljplan planeras för byggnader upp till 31 våningar. Byggnader med byggnadshöjd över 40 meter ställer krav på trycksatta stigarledningar. Vattenmätningen till sådan stigarledning skall vara utförd med tillräcklig tillförlitlighet vilket kräver mer än ett enkelt vattentillopp.

Riskhänsyn: På plankartan anges att friskluftsintag skall vara placerade högt och på oexponerad sida från Oscarsleden och tunnelmynningarna. Planbestämmelsen måste omformuleras då den i sin nuvarande form lägger krav på friskluftsintagen inom hela planområdet. Räddningstjänsten finner heller inget belägg i genomförd riskbedömning att åtgärden är nödvändig utmed Oscarsleden bortom tunnelmynning med avseende på olyckor med farligt gods. Finns det inget annat skäl än olycksrisk borde kravet med andra ord avgränsas till tunnelmynningarna.

Det saknas planbestämmelse gällande krav på att fasad intill tunnelmynning skall hålla brandteknisk klass. Behovet finns även vid de mindre tunnelmynningarna för på- och avfart.

Räddningstjänsten efterfrågar information i planbeskrivning gällande den riskbedömning som WSP utfört för linbanan. Borde refereras till på motsvarande vis som prövningen för vattenverksamhet (påseglingsskydd).

### Bedömning

Räddningstjänsten har anmärkningar gällande riskhänsyn samt synpunkter på brandvatten och räddningstjänstens tillgänglighet i höga byggnader.

### **Kommentar:**

Planbestämmelsen om friskluftsintag har ändrats. Bestämmelsen berör inte längre hela området.

Plankartan har kompletterats ang. bestämmelse om brandteknisk klass för fasad vid tunnelmynningarna.

Utredning av WSP finns framtagen vilken hanterar risker från linbanan: "Riskanalys Säkerhetsavstånd för linbana Den lila stomlinbanan i Göteborg, december 2016". Ett fördjupat PM har även tagits fram: "Riskbedömning linor och gondoler, maj 2017, WSP". Planbeskrivningen kompletteras med hänvisning till dokumenten.

## 22. Sjöfartsverket

Anser att Stadsbyggnadskontoret och Älvstranden utveckling AB har genomfört ett omfattande utredningsarbete i samband med framtagandet av rubricerad detaljplan och frågan om vattenverksamhet vid Järnvågen. De av Sjöfartsverket tidigare lämnade synpunkterna i samrådsskedet får anses utredda, således kvarstår inga tidigare lämnade synpunkter med avseende på detaljplanen.

### Övriga synpunkter

Sjöfartsverket noterar att den tänkta linbanan kommer att korsa Stena Lines hamnområde med tillhörande kajläge 24 - 25. Hamnområdet är idag säkerhetsklassat enligt ISPS-koden där Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet. Frågan kring linbanans eventuella påverkan på ISPS och därmed möjligheterna att i praktiken kunna använda kaj 24 - 25 bör klargöras.

### **Kommentar:**

Frågan angående ISPS-område är vidarebefordrad till Trafikkontorets arbetsgrupp för linbanan där frågan kommer att behandlas i det fortsatta projektet.

## 23. SGI – Statens Geotekniska Institut

I yttrandet, daterat 2015-08-20, över samrådshandling noterade vi att en fördjupad utredning avseende geotekniska förutsättningar av stabilitet skulle utföras i det fortsatta planarbetet. Därtill beskrevs det i samrådshandlingarna att en översyn av kajernas kondition och eventuellt renoveringsbehov skulle utföras. Avseende detta eftersökte SGI även att kajernas strukturella funktion, med hänsyn till stabiliteten, dessutom behöver klarläggas eftersom denna inte framgick av handlingarna. Vidare uppmärksammade vi att förutsättningarna och möjligheten att uppföra ett påseglingsskydd i Göta älv behövde undersökas i det fortsatta planarbetet.

I utredning utförd av Golder framgår det att stabiliteten vid Rosenlundskanalens mynning inte uppfyller kraven enligt IEG TD Rapport 4:2010 och att det krävs åtgärder för att uppnå en tillfredställande stabilitet. Detta gäller även för den del av planområdet som planeras som ett utfyllnadsområde i Göta älv. SGI gör med översända handlingar ingen annan bedömning. Enligt utredning rekommenderas att behovet av åtgärder säkerställs på planen. Kommunen har en annan uppfattning och anser att stabilitetshöjande åtgärderna inte behöver styras i plankartan utan hanteras som en bygglovsfråga. SGI anser generellt att säkerhetsfrågor ska vara färdigutredda i planskedet och att samtliga åtgärder, nödvändiga för en tillfredsställande stabilitet, är säkerställda i planen. Vi vill således väcka frågan om det finns stöd i PBL att hantera skyddsåtgärder på sättet som kommunen föreslår i planbeskrivningen.

Vidare framgår det att stabiliteten längs Rosenlundskanalen i stor utsträckning styrs av kajmurens grundkonstruktion och kondition. Det är således angeläget att kajmurens kondition undersöks. Detta skulle enligt samrådshandlingarna utföras inför granskning. SGI har dock inte funnit någon utredning beträffande detta i översända handlingar.

Synpunkterna beträffande översvämningsskydd har beaktats. Vår synpunkt avseende kajmurarnas kondition kvarstår dock samt även frågan huruvida behovet av skyddsåtgärder för stabilitet ska säkerställas på plankartan eller ej.

### **Kommentar:**

En upplysning och hänvisning till stabilitetutredningen har lagts till på plankartan. Det kommer även finnas en administrativ bestämmelse om att startbesked ej får ges innan stabilitetsförbättrande åtgärder genomförts. W5 Vattenområde har lagts till i plankartan, stabilitetsförbättrande åtgärder får utföras.

## 24. Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag. Däremot kan det finnas regionnät inom invid aktuellt planområde varför regionnätsägare bör höras. Eftersom de inte har några synpunkter och Svenska kraftnät inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område anses att detta ärende är avslutat från Svenska kraftnäts sida. Därmed önskar de inte medverka i det fortsatta remissförförandet för aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras.

## 25. Trafikverket

Trafikverket har lämnat följande synpunkter.

### Trafik:

Planförslaget möjliggör ett stort antal boende och arbetande inom planområdet. Trafikverket vill framhålla vikten av att det redan vid inflyttning finns goda möjligheter till kollektivtrafik, gång och cykel. Detta då trafikvanor är lättare att förändra vid flytt eller byte av arbetsplats, innan rutiner har satt sig. Enligt förslaget ska det inom planområdet upprättas bland annat en linbanestation, samt finns redan i dagsläget busshållplats. Kollektivtrafiknoden Järntorget ligger strax utanför planområdet. Samtliga dessa kollektivtrafikhållplatser bör vara fungerande vid inflyttning för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och på så sätt minska risken för att området blir bilberoende.

Möjligheterna till att köra bil och ansluta till det statliga vägnätet är mycket goda på platsen. Därav kan det vara lockande att använda sig av bil till stor del för sina dagliga transporter. För att Staden då ska lyckas med sin trafikstrategi och minska antalet bilresor bör då andra transportslag upplevas som ännu mer lockande.

Trafikverket har ännu inte fått ett fullständigt trafikförslag med trafiksimuleringar presenterade för sig. Enligt de senaste diskussionerna mellan Trafikverket och Staden kommer detta att presenteras efter granskningstiden är avslutad. Trafikverket kommer att inkomma med kommentarer på trafikförslaget vid ett senare skede. Det ska framhållas att samtliga frågor som rör eventuellt ombyggnation av vägar som påverkar statligt vägnät måste lösas innan planen går till antagande. Beroende på trafikförslagets utformning kan övriga synpunkter i detta yttrande behöva revideras, om de påverkas av trafikförslaget.

### Buller

Trafikverket noterar att planförslaget är bullerutsatt och utgår från att bebyggelsen kommer klara kraven i Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216). Om Trafikverket drabbas av kostnader till följd av Stadens planering eller bristande uppföljning av planering och bygglovsgivning kommer Trafikverket att överväga att ställa skadeståndsanspråk på Staden.

### Risk

Trafikverket noterar att vissa av föreslagna riskskydd är lagda som planbestämmelser. Trafikverket vill även betona att det, såsom föreslaget i riskbedömningen, beaktas risk för brand i Götatunneln vid val av placering av linbana och linbanetorn.

Trafikverket anser att kommunen bör följa riskbedömningens förslag och skriva en planbestämmelse om att fasader i brandteknisk klass EI 30 ska utföras på byggnader närmst Götatunnelns mynningar för huvudtunnel och ramper.

Riskbedömningen föreslår grundförstärkning och sprängstensfyllning kring kajen som påseglingsskydd från fartyg i Göta älv. I planhandlingarna har Staden istället valt en massiv kaj som påseglingsskydd. Trafikverket bedömer, efter samråd med Sjöfartsverket, valet som likvärdigt ur skyddssynpunkt.

### Överdäckning av Götatunneln

Trafikverket har deltagit genom bevakande projektledare i genomförbarhetsstudien som studerat överdäckning av Götatunnelns på- och avfarter. Trafikverket måste även i senare skede delta med en bevakande projektledare i frågan. Se mer om detta under rubrik Avtal.

### Ventilationstorn

Miljö kvalitetsnormerna för luft ska hållas vid första inflyttning samt i senare skeden, när planområdet är fullt utbyggt. Trafikverket tolkar planhandlingarna som att för klara miljö kvalitetsnormer måste ett ventilationstorn anläggas för att ventilera ut luften från Götatunneln. Trafikverket anser att det är stadens ansvar att säkerställa att så sker. Trafikverket kan bistå med expertkunskap och vill bevaka arbetet. Trafikverket anser att det är av yttersta vikt att miljö kvalitetsnormerna uppfylls och att Staden ansvarar för att ett ventilationstorn anläggs vid behov.

### Trafikkoordinering

Planerad byggtid sammanfaller med planerad byggtid med Trafikverkets projekt Västlänken samt flera andra byggprojekt i Göteborgsområdet. KomFram Göteborg är ett samarbete mellan Göteborgs Stad, Trafikverket och Västtrafik för koordinering av trafik under byggtid för att det skall vara enkelt, trafiksäkert och pålitligt att nå sin destination. Näringslivets transporter, kollektivtrafik, gång och cykel är de prioriterade trafikslaget.

Inom detaljplanen anser Trafikverket att Staden ska verka för att exploatörerna ska samordna sig med andra projekt vid planering och genomförande. Vikten av samordning gäller speciellt åtgärder som genomförs längs samma pendlingsstråk eller vid samma pendlingsnod. Projektet ska kommunicera om pågående och planerade åtgärder längs det aktuella stråket/området med KomFram Göteborg. Trafikverket anser att det är av stor vikt att projektet ingår som en del av KomFram Göteborg.

### Linbana

Enligt § 43 Väglagen krävs det tillstånd av väghållaren för att korsa ett vägområde med linbana. Det krävs alltså ett tillstånd från Trafikverket innan linbana kan uppföras. Detta är något som kan diskuteras i ett senare skede. Trafikverket kommer även att ställa krav på att ett avtal upprättas mellan Staden och Trafikverket för att säkerställa detaljer gällande linbanan och de platser där den korsar statligt väg och järnvägsnät. Detta avtal är dock inte något som krävs innan detaljplanen går till antagande utan kan skrivas i ett senare skede när linbanans position är bestämd.

### Avtal

Gällande överdäckning av Trafikverkets anläggning och övrig förändring av Trafikverkets anläggning som krävs för genomförande av detaljplanen måste genomförbarhetsstudien slutföras samt visa att åtgärderna är genomförbara. Därefter måste en överenskommelse om åtgärderna träffas mellan Staden och Trafikverket innan planen förs till antagande.

Innan detaljplanen går till antagande måste följande avtal mellan Trafikverket och Staden undertecknas av båda parter:

- Avtal gällande produktion, bygghandlingar och eventuell planläggning enligt väglagen samt genomförande av de åtgärder som genomförbarhetsstudien kommer fram till. Trafikverket kommer i dessa frågor delta genom bevakande projektledare men Staden bär ansvar för att ta fram bygghandlingar och eventuell planläggning.



- Avtal för att reglera de restriktioner som finns för överdäckning av på- och avfartsramper samt för ventilationstorn.
- Om det krävs ventilationstorn ska avtal gällande ansvarsfördelning och kostnadsfördelning för byggnationen av detta även skrivas. Trafikverket anser att Staden bär genomförandeansvar och kostnadsansvar.

Ansvarsfördelning för vägprojektets genomförande regleras genom senare avtal som skrivs efter bygghandlingar är klara. Detta avtal behöver inte vara undertecknat innan antagande av planen men ska vara undertecknat innan byggstart.

### Övrigt

En fortsatt diskussion gällande bland annat föreslagen trafiklösning och genomförbarhet av åtgärder i statligt vägnät kommer att krävas innan planen går till antagande. Då alla uppgifter ännu inte är lösta gällande trafiklösningen för förslaget kan det i ett senare skede uppkomma synpunkter som ännu inte är noterade.

Genomförbarhetsstudien som har gjorts är ännu inte färdig. Den måste färdigställas gällande trafiklösning och ventilationstorn för att sedan stämmas av med Trafikverket, innan planen går till antagande.

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

*Trafikverket kompletterade sitt yttrande med följande synpunkter vilka bygger på de förslag som Trafikverket har blivit presenterade i möten med Göteborgs Stad kring trafiksimuleringar.*

### Huvudalternativet

I det så kallade huvudalternativet i trafikförslaget är linbanestation placerad i ett läge öster om Järnvågsgatan. Det ger förutsättningar till två busskörfält i östgående avfart från Oscarsleden samt tre körfält enbart för bil. Generellt ger huvudalternativet tillfredställande låg risk för kö i det simulerade scenariot för år 2030. Trafikverket anser att grovheten på simuleringen är i största laget med tanke på att inga trafikomfördelningar med hänsyn till planförslaget har gjorts men kan ändå acceptera simuleringen med tanke på de goda resultaten. För att säkerställa att trafikallsträngen blir som antaget i simuleringen är det viktigt att kollektivtrafik är ett mer attraktivt färdmedel än bil. Trafikverket anser därför att kommunen bör säkerställa fortsatt arbete med kollektivtrafikåtgärder inom planområdet.

För simuleringsår 2040 ser Trafikverket att risken för kö ökar och att ytterligare åtgärder kan behöva utföras i framtiden. Trafikverket ser möjligheter att utföra vissa åtgärder om trafikmängder i framtiden kräver detta.

Trafikverket vill betona att det en del av funktionen av huvudalternativet är beroende på att området kan tömmas på trafik på ett effektivt sätt. Detta gör det väldigt viktigt att även trafiksignaler utanför planområdet (såsom signaler vid Järntorget) anpassas efter de förutsättningar som fanns i simuleringen eller motsvarande.

### Reservalternativet

Det så kallade reservalternativet anpassades efter att skapa möjlighet för byggrätten som medger linbanestation i västligt läge. Detta ger mindre möjlighet för trafiklösningar då ytan begränsas. Resultaten från simuleringar av reservalternativet visar att redan vid år 2025 kan efterfrågan på trafikplatsen inte uppfyllas. Trafikverket anser inte att reservalternativets resultat är tillfredställande. Eftersom lokalgatusystemet blir överbelastade kan det antas att trafikanter gör andra vägval. I ett sådant känsligt läge som detta kan det ge oöverblickbara effekter på statligt vägnät med växande köer med upphinnandelyckor som resultat. Trafikverket anser därför att kommunen ska redigera plangränser på

sådant sätt att området mellan Järnvågsgatan och Nordhemsgatan och norr om Masthammsgatan ska utformas på ett sådant sätt att enbart *huvudalternativet* för trafiklösningen ska tillåtas.

**Kommentar:**

Trafikförslaget och trafiksimuleringar har presenterats efter granskningen för Trafikverket och Trafikverket har i sitt kompletterande yttrande tillstyrkt dessa som godtagbara.

Angående genomförbarhetsstudie, se sammanfattningen.

En kompletterande bullerutredning har tagits fram, se sammanfattningen.

Ventilationstorn medges och behöver uppföras för att planen ska kunna genomföras. Luftutredningen har uppdaterats och förtydligats.

Risker avseende linbana har utretts inom projektlinbanan och redovisas i ”Riskanalys Säkerhetsavstånd för linbana Den lila stomlinbanan i Göteborg, december 2016”, samt fördjupat PM ”Riskbedömning linor och gondoler, maj 2017”.

Plankartan har kompletterats ang. bestämmelse om brandteknisk klass för fasad vid tunnelmynningarna. EI30 har införts på plankartan för de byggnader som ligger närmst Götatunneln.

Plankartan är justerad så att trafiklösningen vid reservalternativet inte påverkar trafiklösningen negativt jämfört med huvudalternativet.

## Sakägare

### 26. Bostadsrättsföreningen Andra Långgatan 7

Föreningen är positiv till plan och byggprojektet Masthugget – Järnvågsgatan men har en stark synpunkt på den höga bebyggelsen som planeras runt Folkets Hus och järntorgsområdet. Föreningen anser att exploateringen är för hög och att byggnadernas höjd inte passar in i stadsbilden. Byggnaderna i området bör inte vara högre än nuvarande byggnader. Linnégatan, Långgatorna, Haga samt Järntorget har en identitet som inte kan likställas med höga byggnader, denna identitet och känsla bör inte förändras."

#### **Kommentar:**

Läs i sammanfattningen angående exploateringsgraden och byggnadshöjderna i området.

### 27. Bostadsrättsföreningen Kostern, Masthugget 12:1

BRF Kostern avgav genom sin styrelse ett yttrande den 28 augusti 2015 till Göteborgs stad över samrådshandlingen avseende samma område. Yttrandet, som biläggs i kopia, gick bl.a. ut på

- En sammanhållen plan där såväl Stenas Danmarksterminal som Oscarsleden ingick,
- Nedgrävning av Oscarsleden från dess mynning vid Järntorget och förbi Amerika-huset, ca 700 meter, så att hela området frigörs från denna bullermatta.
- Flyttning av Danmarksterminalen, dels för att bebyggelsen skulle komma ned till vattnet, dels för att få bort buller, avgaser och miljöfarliga transporter från stadskärnan.
- Sammankoppling av Masthamnsområdet med älvstranden för väsentligt förbättrad boende- och arbetsmiljö.
- En öppen kvartersutformning så att den Älvnära miljön kommer alla göteborgare och besökande, till del, även de som redan bor i området.

Bostadsrättsföreningen kan konstatera att endast marginella justeringar kommer ske i Detaljplaneförslaget jämfört med samrådshandlingen. Bostadsrättsföreningen har därutöver tagit del av BRF Masthuggets lämnade synpunkter och instämmer i allt vad där framförs.

Det har, med förvåning, noteras att Göteborgs hamn förlängt avtalet, som annars skulle ha löpt ut 2019, med Stena avseende Danmarksterminalen till 2035 med möjlighet att saga upp detta som tidigast 2025. Förvåningen ligger dels i att staden i denna viktiga fråga inte tagit tillbaka beslutanderätten eller sänt tydligt ägardirektiv till hamnen, i synnerhet som Stena själva i massmedia förklarade man inte ville förlänga avtalet. Jag är fullkomligt övertygad om att väljarna vill ha bort terminalen från central staden. Vidare är jag övertygad om att det egentligen är stadens egna önskemål om man ska tro på den deklarerade "Vision Alvstaden". Flyttas verksamheten från Majnabbe, som ingår i Stenas och hamnens planer enligt massmediauppgifter, måste Danmarkstrafiken flytta dit - tvingas dit. Även om detta skulle medföra kostnader för staden och Stena, bör dessa tas för att Göteborg ska kunna växa och utformas i enlighet med den uttalade visionen - och inte fula temporära bullerskyddande p-hus som riskerar att permanentas.

Till yttermera visso noteras att stadsbyggnadskontoret med all sannolikhet p.g.a. direktiv från valda politiker och därmed bundenhet inte i någon del tagit hänsyn till den befojade kritik som framförts från boende i området, vi och t.ex. Sveriges största bostadsrättsförening BRF Masthugget och därmed många 1000-tals närboendes och väljares åsikter, är värt att notera.

BRF Kostern framförde i sitt yttrande i augusti 2015 att planen som skissades i samrådshandlingen inte skulle genomföras i alla sina delar, att stadsbyggnadskontoret gavs i uppdrag att utarbeta en ny plan som inkluderade såväl Stenas Danmarks-terminals område som en nedgrävd Oscarsled, en utflyttad kaj med utgångspunkten att skapa en sammanhållen levande strandnära stadsmiljö med bostäder, kontor, butiker, restauranger och lokaler för kulturell verksamhet. I denna uppfattning har vi inte ändrat oss. Antas en detaljplan bör denna endast sträcka sig fram till Kommersen sett från Järntorget. Restande område bör återsändas för reviderad planering enligt ovan.

**Kommentar:**

Angående Stena Lines verksamhet och Oscarsleden/E45, se sammanfattningen.

Detaljplanen har arbetat med att koppla den befintliga staden ner mot vattnet, detta har dock framför allt varit möjligt i de östra delarna av planområdet där bland annat en ny halvö medges för att skapa ett längre stråk längs med älven. Planen har reviderats bland annat så att Masthuggstorgets framtida förlängning ska kunna sträcka sig ner mot vattnet.

För planområdet har ett särskilt beslut tagits i både trafiknämnden och i byggnadsnämnden vilket säger att planen ska följa trafikstrategin som är framtaganden. Resultatet av beslutet är att detaljplanen medger ett färre antal parkeringsplatser än vad som är angivet i parkeringsnormen för Göteborgs stad. Ändå är det ett fortsatt stort behov av parkeringar och oavsett om E45/Oscarsleden hade varit sänkt eller inte så hade liknande stora parkeringslösningar behövt medges.

Föreningen önskar att området väster om Kommersen stryks i väntan på en sänkning av E45. Problematiken med luftmiljö och bullerstörningar är som störst i området kring tunnelmynningen i planområdet.

Angående Stena Lines verksamhet och Oscarsleden/E45, se sammanfattningen.

**Bostadsrättsföreningen Masthugget**

Bostadsrättsföreningen Masthugget är Sveriges största bostadsrättsförening med 1 172 bostäder. Det är positivt att ändringar genomförts efter samrådet för att kunna skapa en framtida möjlighet för koppling och förlängning från Masthuggstorget ner mot älven.

Nedgrävning av Oscarsleden (E45) skulle medföra omfattande inverkan på de stora trafikflödena och den närliggande bebyggelsen. Det skulle underlätta och ändra förutsättningarna i planarbetet om detta arbete genomförs före uppförandet av de nu planerade produktionerna. Detaljplaneområdet skulle tillsammans med en genomtänkt exploatering av Masthuggskajen samt nedgrävning av Oscarsleden (E45) skapa förutsättningar för byggnation av den mest attraktiva stadsdelen i Göteborg. Potentialen i området är stor och vi hoppas att Göteborgs Stad prioriterar denna möjliga utveckling av staden.

Det är av största vikt att Göteborgs Stad även fattar beslut om Stena Line. Avtalet med Stena Line har under planarbetet förlängts t.o.m. 2019 till 2035 med en möjlighet för Göteborgs Stad att säga upp avtalet 2025. Vi ställer oss frågande till varför Göteborgs Stad inte fattar ett beslut.

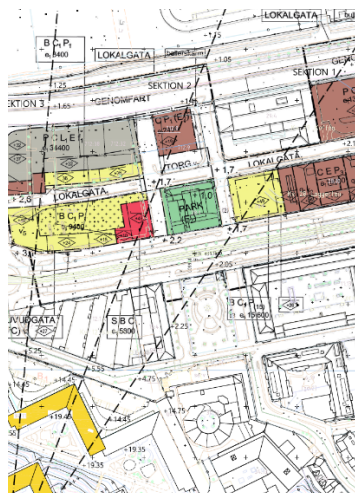
Produktionerna i detaljplanen är kompakta med hög täthet och höga byggnader som inte överensstämmer med karaktären på befintliga byggnader i stadsdelen. Stadsbilden kommer påtagligt att förändras. Stigberget och Masthugget kommer till stor del att försvinna bakom de nya produktionerna. Ingen hänsyn har tagits till närliggande befintlig bebyggelse och vi saknar en konsekvensanalys i denna del.

Bostadsrättsföreningen Masthugget har genomfört en studie där höjder på våra befintliga byggnader jämförs med de planerade produktionerna. Den bifogade sektionssritningen visar tydligt den stora negativa inverkan för boende och verksamhetsutövare i vart område. Vi yrkar på en översyn av höjder och utformning på de planerade byggnaderna i den västra delen av planområdet.

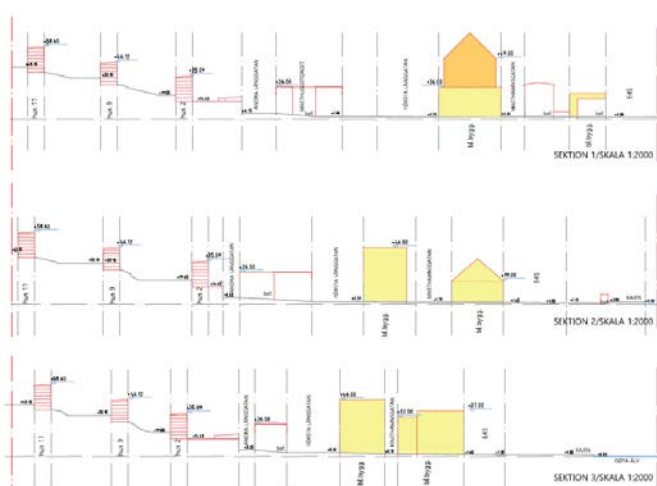
Det är som vi tidigare påtalat viktigt att det tillförs kvalitéer och nyttigheter som kan kompensera för negativa effekter. Kopplingar till älven med gång- och cykelstråk längs älven hade utgjort en betydelsefull kompensation.

Bostadsrättsföreningen Masthugget har varit aktiv i både program- och planprocessen. Styrelsen har en positiv grundinställning till förädlingen av vårt närområde. Vi kan konstatera att vara synpunkter till största delen inte beaktats i samband med planarbetet. Hänsyn måste tas till fastighetsägare, boende och verksamhetsutövare i stadsdelen som på olika sätt påtagligt kommer att beröras av den nyproduktion som planeras.

Bilaga 1



Bilaga 2



### **Kommentar:**

En eventuell sänkning eller överdäckning av E45/Oscarsleden är inte möjlig att genomföra i denna detaljplan då det är en fråga som hanteras på ett strategiskt plan tillsammans med Trafikverket då leden klassas som ett riksintresse för kommunikation.

En stad är under ständig utveckling där olika aspekter ständigt vägs mot varandra i stadsbyggnadsprojekt. Exploateringen har ökat sedan samrådet, bland annat på grund av att förslaget innebär en kostsam byggnation och för att komma närmare planens uppställda mål om att hälften av BTA:n i området ska vara bostäder. I och med framförallt höga bullernivåer är flera lägen i planområdet inte lämpliga för bostäder. Att anpassa planområdet, samt eventuell framtida utbyggnad av Stenas område, så att de nya byggnadernas höjd och läge ska fortsatt medge samma siktlinjer från föreningens lägenheter har inte setts vara möjligt.

Angående Stena Lines verksamhet och Oscarsleden/E45, se sammanfattningen.

### **28. Byggnadsbolaget Curt Lundahl & Co AB, Masthugget 29:4**

Bolagets fastighet Masthugget 29:4, som ej ingår i detaljplanen är på tre sidor omgiven av planen. Fastigheten har i väster gräns mot Östra Sankverksgratan och mot söder gräns mot Masthamngatan och mot öster gräns mot parkeringshuset. Dessa tre nämnda ingår i detaljplanen.

I detaljplanens trafikanalys har särskilt angetts att planen måste säkerställa god tillgänglighet till alla fastigheter för leveranstrafik och annan nyttotrafik. Bolagets uppfattning

är att detta rimligen måste gälla även Masthugget 29:4 trots att fastigheten ej ingår i detaljplanen, då fastigheten är omgiven av detaljplanen på tre sidor.

Masthugget 29:4 har fasaden på tegelhuset i tomtgräns och gränsar till gångbana utmed Östra Sankverkskgatan. I detaljplanen har östra Sankverkskgatan stängts helt mot Oscarsleden, således varken infart från eller utfart till leden. Gatan stängs med en skärm av glas som endast tillåter gångpassage till älvsidan av fastigheten. I anslutning till skärmen visar detaljplanen trädplantering i hela gatans bredd längs hela tegelbyggnaden. Därefter anger planen en yta för basketplan som sträcker sig fram och förbi befintlig infart till fastigheten. Efter detta följer för resterande del av gatan angivelse om gång- och cykelgata på en tredjedels bredd av gatan och resterande del skall tydligen utgöra en planteringszon.

Masthugget 29:4 har fasad på bilverkstad i tomtgräns och gränsar mot gångbana på Masthamnsgatan. Detaljplanen anger att Masthamnsgatan utformas som en gång- och cykelgata. I vissa delar av planen bl.a. av Älvstranden anges Masthamnsgatan endast som gågata. Gatan har i detaljplanen mot Masthugget 29:4 försetts med omfattande trädplantering och cykelparkeringar på sträckan korsningen Östra Sankverkskgatan, Masthamnsgatan fram till bilverkstaden. Utmed hela Masthuggets 29:4 fastighetsgräns mot gatan har gatan försetts med en öppen dagvattenränna med 0,5 meter bredd och 0,4 meter djup samt ett par öppna uppsamlingsmagasin. Ränna och magasin utgör fara för Masthugget 29:4. Risk för stora vattenskador på Masthugget 29:4.

Utmed gränsen mot parkeringshus har någon uppsatt betonghinder som hindrar servitutets användning. Även planens trädplanteringar vid parkeringshuset hindrar servitutets användning. Således är Masthugget 29:4 (Fryshuset/kylhuset) helt instängt på tre sidor mot nya planområdet. Endast infarten från Oscarsleden till fastighetens älvsida verkar oförändrad. Bolagets uppfattning är att detaljplanens utformning av Östra Sankverkskgatan och Masthamnsgatan inte säkerställer god tillgänglighet för Masthugget 29:4 för leveranstrafik och annan nyttotrafik. Gatorna bör vara öppna som på nuvarande sätt.

- Detaljplanens utformning leder också till svårigheter och otillgängligheter till fastigheten för underhållsarbeten, sophämtning, utstänger funktionsnedsatta, räddningstjänst, utryckningsfordon m fl.
- Den inglasning som detaljplanen åstadkommer kommer att kraftigt hämma möjligheterna till att utveckla fastigheten Masthugget 29:4 i en framtida plan för fastigheten.
- Utformningen i sin helhet av Masthamnsgatan medför ingen lösning om det exempelvis uppstår stopp och hinder i Götatunneln.
- Soltillgången för Masthugget 29:4 försämras kraftigt genom höghus på Elof Hanssons fastighet.
- Masthamnsgatans utformning torde medföra ökad belastning på granngator och Oscarsleden vilket också är en försämring för bolagets och hyresgästernas verksamheter på Masthugget 29:4.
- Bolaget konstaterar att Trafikverket motsatt sig en stängning av Östra Sankverkskgatan. Således en tung instans som har samma ståndpunkt som bolaget.
- Kommunen har i kommentar över bolagets tidigare inlagor ålagt trafikkontoret att "Tillgängligheten skall säkras och trafikkontoret skall utforma lösningar kring fastigheten".

Bolaget kan konstatera att detaljplanen ej innehåller något från trafikkontoret om att säkra tillgängligheten till Masthugget 29:4. Ej heller har förekommit någon kontakt från trafikkontoret till bolaget med beskrivning eller samtal om säkring av tillgängligheten.

- Kommunen har i sin granskningshandling angett att trafikplaneringen varit att så lite som möjligt ändra vad gäller befintlig trafikstruktur för av- och påfarter till Oscarsleden. Detta kan knappast anses uppfyllt utan kommunen har i detaljplanen föreslagit drastiska förändringar med bl.a. stängningen av Östra Sänkverksgatan.
- Bolaget emotser att kommunen omarbetar detaljplanen så att garanterad tillgänglighet för Masthugget 29:4 uppnås och utesluter hinder och men i bolagets och hyresgästernas verksamheter samt i övrigt tillgodoser fastigheten genom att beakta vad övrigt anförts i detta yttrande.

***Kommentar:***

Stadsbyggnadskontoret anser att förändringen av Östra Sänkverksgatan är en mindre förändring av strukturen. Möjligheten att köra in till lastkajen på norra sidan av fastigheten kvarstår, infart till lastkajen sker via Östra Sänkverksgatan. Infarten medger tillgänglighet med semitrailer/lastbil med släp.

Illustrationen som är en del av planhandlingarna är inte ett juridiskt bindande dokument utan visar endast på en ambition som förslaget har och hur en möjlig utformning skulle kunna se ut. En genomförandestudie är under framtagande där läge för träd och dagvattenhantering kommer att föreslås. Tillgängligheten för bland annat räddningstjänst och för sopbilar kommer att säkerställas.

I princip all mark i planområdet är hårdgjord i dagsläget. Flera förslag finns på hur dagvattenhanteringen i området ska lösas vilka kommer att leda till en bättre hantering av dagvattnet än dagsläget, risken för vattenskador minskar alltså för fastigheten 29:4 efter ett utbyggt område enligt förslaget.

I och med fastighetens centrala läge där förtätning är starkt prioriterat och då 29:4 i huvudsak innehåller verksamheter har bedömningen gjorts att minskat solljus är acceptabelt och inte innebär en betydande påverkan på 29:4.

Trafikverket hade under granskningen ingen synpunkt angående Östra Sänkverksgatan.

**29. Elof Hansson Fastigheter AB**

Elof Hansson fastigheter AB har följande synpunkter på det nu föreslagna förslaget.

*Planbeskrivning:*

Fastigheten Masthugget 30:6 ägs inte av Niam.

För Fastigheten Masthugget 28:10 har föreslagits restriktioner i form av q- respektive k-märkning. Detta finns inte angivet i planbeskrivningen. Villkoren för restriktionerna måste förhandlas med fastighetsägaren.

*Plankarta:*

Byggnad D2, trottoar (lokalgata) anordnas på fastigheten 30:6 för att möjliggöra utbyggd källare samt möjlighet till att placera bärande pelare i fasadliv. Beteckningen för att uppföra balkonger över befintlig fastighet mot öster likt beteckningen f2.

För byggnad F2 önskar vi att den egenskapsgräns (som skiljer högsta byggnadshöjd +49 från högsta nockhöjd +26) som är inritad på förslaget till detaljplan tas bort. Hela ytan innanför användningsgränsen för F2 får då högsta byggnadshöjd +49. Detta ger en större flexibilitet i utformningen av bostadshuset och ger förutsättning för ett bättre anpassat projekt i planen. Vi önskar att största tillåtna bruttoarea ändras till 15 000 m<sup>2</sup>.

För byggnad A3 önskar vi att lokalgatan (portiken) ingår i fastigheten då källare skall byggas under byggnadens hela längd. För HUVUDGATA mot söder fattas parantes kring C.

### Illustrationer:

Fastighetsgränsen mot kanalen för byggnad A3 skall ligga i kanalkanten i enlighet med detaljplanen. I övrigt föreslås justering av fastighetsgränser enligt ovan för byggnad A3 och D2.

### Kvalitetsprogram:

Vi föreslår att minimitalet för grönytefaktorerna tas bort och fokus blir på riktvärden och den slutliga grönytefaktorn blir ett resultat av hög ambitionsnivå på hållbarhet kombinerat med en hög ambitionsnivå på den arkitektoniska utformningen.

### **Kommentar:**

Planbeskrivningen har ändrats angående fastigheten 30:6. Planens samlade beskrivning av q- och k-bestämmelser finns redovisade under avsnittet *Bevarande och rivning* under *Detaljplanens innebörd och genomförande*.

Plankartan har ändrats angående D2.

Ytbegränsningen för högdelen i kvarter F2, längs Första Långgatan är borttagen. F2 har kvar en begränsad BTA som reglerar omfattningen. Stadsbyggnadskontoret har undersökt konsekvenserna för intilliggande fastigheter vid borttagandet av begränsningen av högdelen, bedömning är att ändringen inte innebär någon betydande olägenhet för berörda sakägare.

Frågan angående A3 är en fråga för bygglovskedet och löses genom 3D fastighetsbildning.

Illustrationen styr inte fastighetsgränser utan visar en bild av hur den kommande exploateringen kan komma att se ut.

Göteborgs stad anser att ett minimalt för grönytefaktorerna är nödvändigt för att visa planarbetets ambitioner.

## **30. Folkteatern**

Området omkring Järntorget och Masthuggskajen står inför omfattande om- och nybyggnationer med målsättningen att förändra dagens område som är dominerat av parkeringsplatser till ett vitalt område med stark egen karaktär, med hög täthet och goda kopplingar till omgivande område. Det ser Folkteater, företrädare för fyra kulturverksamheter baserade i området, som en mycket positiv utveckling.

Det glädjer oss att Konsortiet har initierat projektet "Kulturkvarter Masthuggskajen" med idén om det "horisontella kulturhuset" och ställer oss bakom grundtankarna i detta.

I denna positiva utveckling för området återstår ett antal farhågor och risker som behöver betonas:

- Det finns en risk att befintliga kulturverksamheter oavsiktligt "byggs bort" under byggperioden, genom att hyresnivåerna höjs alltför mycket eller att området ändrar karaktär på ett sådant sätt att kulturverksamheter inte längre passar in. För att motverka dessa risker krävs redan nu ett strategiskt och innovativt tänkande liksom bred samverkan mellan olika intressenter och aktörer.
- En annan väsentlig risk är kulturverksamheternas överlevnad under byggtiden. För att dessa verksamheter ska klara sina verksamheter och kunna bedriva verksamhet under byggtiden, krävs samverkan mellan alla parter i en öppen, kreativ och positiv anda. Göteborg har nu tillfälle att skapa en samverkan unik i landet med parter från kultur, näringsliv, byggherrar, stad, kommun och region i konkreta frågor om hur ett område kan utvecklas och befintlig verksamhet starkas under ombyggnadsperioder. Denna möjlighet får inte försittas eller tappas bort.



Folkteater menar att det är strategiskt viktigt för Göteborgs Stad att både säkerställa att befintlig kulturverksamhet kan vara kvar i området och att nya verksamheter kan växa fram. Det förväntas att stadens kulturpolitiker i kulturnämnden i Göteborg aktivt arbetar med och bevakar kulturfrågorna i dessa processer. Vi är själva gärna med och bidrar. Vi har lång erfarenhet av att bygga och driva kulturverksamheter.

Folkteater ser fram emot att bedriva teater, frilagerhus, musikverksamhet och filmfestival i detta nya, förtätade område som ger göteborgarna kulturupplevelser, mötesplatser och innovativa framåtriktade idéer varje dag i veckan!

**Kommentar:**

Stadsbyggnadskontoret noterar. Frågan om påverkan under byggtiden bör regleras genom avtal med fastighetsägaren. I övrigt gäller miljöförvaltningens riktlinjer för byggtiden. I hållbarhetsprogrammet tas frågan om gentrifiering upp för att motverkas. Detaljplanen har ingen möjlighet att styra över hyresnivåer för privata fastigheter.

**31. Higab AB, Masthugget 32:2 (Lagerhuset)**

Det är viktigt att skalan på omkringliggande bebyggelse anpassas till en rimlig nivå för att miljön ska upplevas som öppen, tryggt och tillgänglig.

Höjden på dem i omedelbar närhet omkringliggande byggnaderna med +103 meter som högst kan upplevas som en alltför omfattande exploatering, vilket områdets kvalitéer inte riktig tål.

Ur Higabs perspektiv bör framför allt byggnaderna med höjderna +27 meter och +36 meter väster om Lagerhuset bearbetas ytterligare.

Higab upplever att det är viktigt att dels beakta det kulturhistoriska värdet som Lagerhuset har och dels det sammanhang som byggnaden historisk har funnits i.

I enlighet med tidigare lämnade synpunkter kvarstår förutsättningen att de ca 30 av Higab uthyrda parkeringsplatserna ersätts i motsvarande antal i anslutning till fastigheten eller i dess närhet.

Parkområdenas placering upplevs som ett positiv inslag i planområdet.

**Kommentar:**

Exploateringen har ökat sedan samrådet, bland annat på grund av att förslaget innebär en kostsam byggnation och för att komma närmare planens uppställda mål om att hälften av BTA:n i området ska vara bostäder. I och med framförallt höga bullernivåer är flera lägen i planområdet inte lämpliga för bostäder. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att föreslagen exploatering är lämplig. Läs mer om exploateringsgraden och kulturmiljön i området i sammanfattningen.

Ytterligare bearbetning av byggnaderna kommer fortsatt att ske i bygglovsskedet.

Att ersätta alla parkeringsplatserna går emot intensionerna i hållbarhetsarbetet och trafikstrategin.

**32. Stena Fastigheter / Stena Bygg AB**

Stena Fastigheter anser att detaljplanen väl överensstämmer med de mål som anges i Översiktsplanen, och på ett bra sätt beskriver den nya Masthuggskajen.

Inom det norra området finns beteckningen t2 som enligt planbestämmelserna betyder: "Linbanetrafik, tillåts mellan 15 meter fri höjd över mark- 85 meter ovan mark." Stena anser att 15 meter vid kajkant kan omöjliggöra hamnverksamheten.

Inom det södra området finns beteckningen v<sub>6</sub> som enligt beteckningarna står för "ventilationstorn tillåts". Ventilationstorn placerat inom hamnverksamhetens område är olämpligt.

Beteckningen B<sub>1</sub> finns med i plankartan men saknas i planbestämmelserna.

**Kommentar:**

Bestämmelsen t<sub>2</sub> har utgått och ersatts med höjdangivelser på plankartan.

Ventilationstorn tillåts med en höjd mellan 20 - 30 meter över mark.

Stadsbyggnadskontoret för fortsatt en dialog med Stena angående placering av linbane- och ventilationstorn, exakt placering löses i ett senare skede.

Plankartan har reviderats gällande bestämmelsen B<sub>1</sub>.

### **33. Stena Line Scandinavia AB**

Stena Line Scandinavia AB ansluter sig till vad Göteborgs Hamn AB anger i sitt remissvar daterat 2017-08-24 avseende Danmarksterminalen.

**Kommentar:**

Se svar till Göteborgs Hamn.

### **34. Riksbyggen**

Under planarbetet så har byggnad C1 varit tänkt som kontor för Riksbyggen. I detaljplanen som nu ligger ute för granskning är denna byggnad ett av alternativen för en stationsbyggnad för linbanan över till Wieselgrensplatsen. Om stationsbyggnaden slutligen hamnar i läge C1 ser vi kvarter C2 som ett möjligt alternativ för Riksbyggens regionkontor. Denna tror vi kan bestå av 1 bottenvåning samt en våning upp med offentlig verksamhet såsom tex ytor för konst/foto/bibliotek eller mötesplatser. Ovanför dessa två våningar önskar vi inrymma Riksbyggens nya regionkontor i 7 våningar för ca 125 - 150 medarbetare. Detta innebär att byggnadshöjden behöver justeras till 35-40 meter. Skiss på tänkt utförande översänds inom kort.

Det är viktigt att det finns platser för bilpooler i planområdet. I planen finns det möjlighet till 15 bilpoolsplatser inom E3. I denna byggnad är det också tänkt inlastningsytor för livsmedelsbutik. För att säkerställa att det finns tillräckligt med bilpoolsplatser i området önskar vi samma beteckning P(15) även i byggnad E4.

Riksbyggen har under planarbetet uttryckt önskemål om att uppföra kooperativa hyresrätter på kvarter G4. För att möjliggöra en stark och bärkraftig förening önskar vi att tillåten nockhöjden ökas med två våningsplan, ca 6 m.

**Kommentar:**

Byggnad C2 begränsas i höjd på grund av riksintresset för kulturmiljö.

Möjligheten till bilpoolsplatser har justerats på plankartan.

Ökad höjd för G4 medges ej på grund av för stor påverkan för t.ex. bostadsrättsföreningen som ligger bakom och för att det medför för stor ändring i detta skede av planen.

### **35. Wallenstam AB**

Wallenstam förvaltar flera fastigheter i närområdet och stödjer till fulla detaljplanens syfte - att i området skapa en stark egen karaktär, med hög täthet och goda kopplingar till omgivande stråk. Wallenstam har ett positivt helhetsintryck men har också följande synpunkter angående förbättringspotential.

### Stark egen karaktär

Vi tycker att den östra delen har en spännande utformning. Den västra delen av planområdet har, precis som det konstateras i avsnittet om målkonflikter i planbeskrivningen, tyvärr inte en lika stark kvarterstruktur.

Den arkitektoniska ambitionen är med all rätt hög med en tydlig röd tråd trots varierande uttryck och vi tycker precis som staden att en variation i våningshöjder ger ett spännande och levande uttryck.

Vi tror vidare att idén om att värna Kommersens värden och det fria formspråket är rätt, dock anser vi att sättet som föreslås för att uppnå detta, i form av en stor öppen yta med endast en mindre byggnad mot leden, är kontraproduktivt. Den stora öppna platsen som föreslås riskerar att gapa tom och ödslig de dagar och timmar då kommers inte pågår.

Konstprogrammet nämner att Masthuggstorget behöver inkorporeras i utformningen, något som vi inte tycker tas fasta på i kvalitetsprogrammet. Vi tror att det idag slumrande Masthuggstorget skulle kunna nyttjas för många av de funktioner och aktiviteter som föreslås norr om hållplatsläget och samtidigt ge plats för en högre byggnad på platsen för "G5". En sådan högre byggnad skulle kunna sticka ut i form och färg och därmed fungera som landmärke för street art-platsen som axlar kommersens arv. Bottenvåningarna i byggnaden kan och bör till utformning och innehåll knyta an till platsen utanför. Byggnaden skulle göra den öppna ytan mer rumslig, mer skyddad från buller samt ge en större känsla av trygghet i form av "övervakning" från vistande personer i byggnaden.

### Hög täthet

I östra delen tycker vi att man lyckats väl med en hög exploatering utan att tappa den mänskliga skalan i bottenplan, medan vi inte upplever den västra delen av området som lika välutnyttjad. Det medvetna greppet att skala ner bebyggelsen västerut tycker vi är fel vägval, främst mot bakgrund av den framtida tänkta utvecklingen väster och norr om denna detaljplan.

I en i övrigt bra kvartersstruktur i östra delen av planen ställer vi oss frågande till utformningen av kvarter B2. Placeringen av skolan kan fungera väl, men utförandet i form av en byggnad i endast är ett par våningsplan i ett sådant bra läge ur såväl macro- som microperspektiv känns alltför frikostigt. Här borde finnas plats för en högre exploatering och därmed plats för fler människor som får ta del av områdets fördelaktiga läge och kan ge bärighet för det kommersiella utbudet i bottenplanen. Ur ett stråkperspektiv indikeras det i kvalitetsprogrammet att i detta kvarter, som är navet i hela det nya området, endast är en mycket liten andel av ytan i bottenplan som ges utformningen av utåtriktad lokal. Här borde läget mot parken ge exemplariska förutsättningar för restauranger och caféer i söderläge. I västerläge bör stråket förstärkas med publika ytor för att undvika att stråket blir ensidigt mot kvarter B<sub>1</sub> vilket ger dåliga förutsättningar för dessa verksamheter att bära sig.

Vi tycker vidare att man bör sträva efter att integrera linbanestationen i en högre byggnad istället för att utforma stationen som en solitär. På det sättet utnyttjas denna blivande knutpunktsplats bättre och fler får absolut närhet till kollektivtrafik från bostaden eller arbetet.

### God koppling till omgivande stråk

Naturligtvis utgör Oscarsleden ett hinder för att utveckla området, vi ser positivt på att möjligheten till att göra detta i en senare etapp inte byggs bort.

Ytterligare ett stråk med kommersiella ytor i bottenplan parallellt med Första Långgatan riskerar att utarma visionen om Första Långgatan som den levande boulevard som staden önskar. Det kan visa sig bli svårt att få bärighet i verksamheter på båda stråken när två stråk konkurrerar och flödena av människor därmed minskar. Med nuvarande förslag till utformning blir det en absolut nödvändighet att upprätta en dialog om vilket innehåll som verksamheterna i bottenplan på de respektive stråken ska ha i syfte att få stråken att komplettera varandra snarare än att konkurrera med varandra. Vi ställer oss i detta sammanhang frågande till om det utöver stråkanalysen gjorts någon handelsanalys för att få en indikation om hur mycket och vad området tål i form av utbud.

Vi saknar naturliga målpunkt/er som uppmuntrar människor att, med undantag för ren transport, ta sig fram längs stråken ”bortanför” Järntorget. Den öppna yta med de aktiviteter som föreslås kan visserligen generera flöden på helger och dagar med bra väder, men hur ser det ut alla andra dagar? De tydliga strukturer och stråk som arbetats in i planens östra del upplöses plötsligt och vi har svårt att se vad som ska attrahera besökare till den västra delen. Lika tydligt som kopplingarna mot Skeppsbron och Järntorget redovisas, lika otydliga är kopplingarna västerut. Vi efterlyser ett resonemang kring hur dessa kopplingar utformas och hur stadsmiljön kring dessa ska utvecklas för att göra planens västra del tillräckligt spännande för att generera ett önskvärt flöde av människor under en majoritet av dygnets alla timmar.

#### **Kommentar:**

Ytan för Kommersen blir en förläggning av Masthuggstorget och i framtiden en eventuell möjlighet att förlänga torget ner mot älven. Kvarteret G5 har fått en mindre bygggrätt bland annat av denna anledning. Planområdet har en brist på friytor och Stadsbyggnadskontoret delar inte bedömningen att platsen för Kommersens nya verksamhet kommer att bli ödslig.

Detaljplanen redovisar en hög täthet och Stadsbyggnadskontoret anser inte att det är lämpligt att öka exploateringen ytterligare. Den lägre bebyggelsen i den västra delen är medvetet valt bland annat med hänsyn till kulturmiljön och Göta Älvs lågpunkt i landskapet.

Exploateringen har hållits nere i kvarteret B2 för att skapa en god miljö på förskolegården. Angående verksamhetslokaler i kvarteret så har bestämmelsen C<sub>1</sub> lagts till på delar av kvarteret. Kvarteret innehåller förskola vilket innebär att det inte kan ställas krav på verksamhetslokaler över alla fasader på byggnaden.

Stadsbyggnadskontoret har sett kravet på verksamhetslokaler som lämpligt i och med områdets läge. En analys av handelslokaliseringar var en del av samrådshandlingarna.

Stråken i den västra delen av planområdet anses vara belysta i planhandlingarna bland annat i och med utformningen och fokus för att skapa ett attraktivt stråk längs med Masthamngatan, Masthuggstorgets förlängning och Kommersens platsbildning.

## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

### **36. Boende på Mattssonsliden 10**

Det är med stor förvåning vi kan konstatera att de synpunkter som vi framförde i yttrandet 2015-08-31 och 2010-09-27 inte på något sätt har beaktats. Även flera andra t.ex. bostadsrättsföreningar/fastighetsägare har framfört liknande synpunkter, som heller inte beaktats. Det är uppenbart att kommunen inte är intresserad av medborgarnas synpunkter. Alla utställningar, workshops, samråd mm är ett spel för gallerierna.

Det är anmärkningsvärt att kommunen under pågående planprocess förlänger avtalet med Stena Line. Uppenbarligen saknas en övergripande helhetssyn och vision för området. Oscarsleden ligger fortfarande kvar som en barriär med de problem som detta medför.

De höga parkeringshusen finns kvar i planen och nya tillkommande väldigt höga hus + 49 meter att jämföras med befintliga hus + 21 meter förhindrar effektivt kontakt med älven. Den idag utomordentliga visuella kontakten som finns med älven och båttrafiken på denna kommer helt att förstöras. Istället kommer man att se in i en kompakt mur. När kvarteret Kostern bebyggdes skapade man siktlinjer mellan husen. Det är väl närmast en självklarhet att man måste göra på samma sätt nu.

Lösningen för att inte ta bort den största boendekvalitén i Norra Masthugget är att skapa siktlinjer genom eller över den planerade byggnationen, antingen genom att bygga ett fåtal högre hus med rymd emellan eller genom att bygga riktigt låg kvartersbebyggelse. Även hus med höjd som Amerikahuset tar helt bort utsikten över älven.

Huvudanledningen till att offra stora ekonomiska resurser på en bostad i BRF Masthugget var den fantastiska utsikten. Nu tas denna bort, vilket närmast kan liknas vid konfiskation. Slutsatsen blir alltså att den visuella kontakten med älven måste bevaras.

#### ***Kommentar:***

Angående Stena Lines verksamhet och Oscarsleden/E45, se sammanfattningen.

En stad är under ständig utveckling där olika aspekter ständigt vägs mot varandra i stadsbyggnadsprojekt. Exploateringen har ökat sedan samrådet, bland annat på grund av att förslaget innebär en kostsam byggnation och för att komma närmare planens uppställda mål om att hälften av BTA:n i området ska vara bostäder. I och med framförallt höga bullernivåer är flera lägen i planområdet inte lämpliga för bostäder. Att anpassa planområdet, samt eventuell framtida utbyggnad av Stenas område, så att de nya byggnadernas höjd och läge ska fortsatt medge samma siktlinjer från föreningens lägenheter har inte setts vara möjligt.

### **37. Boende på Rangströmsliden 7**

Bor med utsikt över Göta Älv, en utsikt som de fick betala mycket extra för. Byggnader bör inte skymma utsikten över hamnen och älven.

#### ***Kommentar:***

Angående exploatering och utsikt, se i sammanfattningen.

### **38. Boende på Mattssonsliden 22**

Trafiken från Första Långgatan och nedanför är mycket störande och bullrig. Att mura in med höga garage och kontorsfastigheter kommer ytterligare att öka otrivseln. Dessutom är det lerbotten, som kan ge problem med ras. Risk för översvämningar om havsnivåerna stiger är något man bör tänka på innan man bygger för nära älven. Masthuggstorget är för litet och enligt planerna skall det utvidgas nedåt älven, vilket är positivt, men det behövs ljus, öppna ytor och mer grönområden planteringar, träd och kontakt med vatten för att vi människor skall må bra. Kanske en swimmingpool för allmänheten och

ytor att sola och koppla av. Gärna odlingslotter för allmänheten. Tillbaka till naturen vore en dröm.”

**Kommentar:**

Göteborgs stad arbetar efter att följa beslutad trafikstrategi, vilken anger att biltrafiken i staden ska minska med 25% till 2035. Idag är området starkt dominerat av trafikytor och platser, målet är att den upplevda otrygghet och otrivsel som området har idag ska minska i och med den nya exploateringen. Detaljplanen har höga ambitioner gällande utformningen av de kommande byggnaderna och målet är att nya byggnader som har hög kvalitet i utformning ska fyllas med verksamheter och boende.

Geotekniken i området är utredd och marken har visats vara lämplig för byggnation. Marken säkras också för översvämningsnivåer vid en kommande byggnation, på ett bättre sätt än vad marken är idag.

En offentlig yta på den stora parkeringsanläggningen i östra delen medges på plankartan där odling föreslås.

### **39. Boende på Andréegatan 13**

Synpunkter på tillgänglighet för lastning och lossning för transporter till och från "Fryshuset" på Andréegatan 12-14. Av de handlingar som finns tillgängliga i den planerade ändringen av detaljplanen för området Masthugget - Järnvägsgatan m fl., så finns det inget som tyder på att man tagit i beräkning att det skall vara möjligt att angöra lastbryggan på Andréegatan 12-14 med en större långtradare. Eftersom På/Avfarten ut mot leden från Östra Sänkverksgatan tas bort så kommer transporterna tvingas köra i den "Gröna" lokalkörbanan som planeras på Masthamnsgatan för att köra in till lastbryggan på Andréegatan och sedan köra ut genom det extremt trafikfarliga "Hålet" i raket som är den befintliga lösningen för utfart från lastbryggan.

Min synpunkt är att det borde vara bättre såväl trafiksäkerhetsmässigt som miljömässigt att sätta bullerplanket på Östra Sänkverksgatan i linje med Fastigheten så att hela lastbryggan hamnar utanför bullerplanket mot leden (se bifogad amatörskiss). Och att man med hjälp av en mindre refug eller ett separat avsnitt bullerplank skiljer på trafiken som är på väg ut mot leden från den nya påfarten väster om Amerikahuset och de transporter som skall till fastigheten på Andréegatan 12-14. På så sätt slipper man avgaser och buller från tung transport på gågatan Masthamnsgatan och skapar en säker trafiksituation för påfart och avfart till lastbryggan. Idén har jag fått från Ale kommun som har bussfil och hållplats som går in i en ficka i bullerplanket (glasväggen) och sedan går ut igen på RV 45. Jag vill gärna följa utvecklingen av området och undrar även i vilket dokument det står skrivet om hur transportlösningen är tänkt runt huset Andréegatan 12-14. Sedan 19 år tillbaka har ett lager i fastigheten och driver ett företag som lastar och lossar gods 1-3 ggr / vecka till eller från lagret. Det finns uppskattningsvis 50 företag i fastigheten och de flesta har transporter med lastbil, containertrailer eller långtradare cirka en gång varannan månad i snitt. Jag och mitt företag tänker miljövänligt så långt det går. Företaget återanvänder kontors- och förbrukningsmaterial i största möjliga mån. Och 95 % av alla transporter från vårt lager till kunder i Göteborgs innerstad går med Pling transport. Dvs. Cykeltransporter med noll i utsläpp samt snabbt & yteffektivt eftersom de inte tar upp körbanan där bilarna trängs. Problemet är inkommande gods från övriga Europa. De måste tyvärr komma med fuldiesel-långtradare (som inte har samma miljökrav på utsläpp som svenska lastbilar har) och därför känns det så onödigt att vid uppskattningsvis 15-30 tillfällen per månad skall det snurra runt en förvirrad utländsk lastbilschaufför med en jättelångtradare genom det planerade grönområdet på Masthamnsgatan. Det kommer att bli en enorm miljöpåverkan av att dessa transporter skall växla ner

och bromsa, svänga och gasa ut avgaser helt i onödan enligt mig. När Lastbryggan ligger precis bredvid leden. Jag ser fram emot svar på mina frågor och synpunkter och framför allt vill jag veta i vilka dokument som lösningarna som jag fått muntligen finns med i detaljplanen. Håll mig gärna underrättad på ovan mail.

***Kommentar:***

Infart till lastkaj på norra sidan av fastigheten sker via Östra Sänkverksgatan. Infarten medger tillgänglighet med semitrailer/lastbil med släp. Utfarten får ingen förändrad utformning från dagens.

I planbeskrivningen och i kvalitetsprogrammet finns schematiska skisser över trafikföringen i planområdet.

## Övriga

### 40. Yimby Göteborg

#### Allmänt

Yimby Göteborg anser att staden tar ett stort kliv framåt med den här planen. Det anses ett flertal förbättringar i detaljplanen som införts efter samrådet. Det är positivt att exploateringen har ökat, planen ger därmed möjlighet till fler bostäder som skapar bättre underlag till god kollektivtrafik och lokal service. Dock har området fortfarande för stor tyngdpunkt på kontorsytor men närmar sig det uppställda målet om 50 % bostadsyta. Vi ser också flera risker med det förslag på gatustruktur som nu slås fast.

*Boendeexploatering:* Det är logiskt att tyngdpunkten på området ligger närmare Järntorget med tanke på dagens situation. Men med den som planeras exploatering längre västerut (bland annat planen för Fixfabriken) finns det ingen anledning att begränsa byggnadernas höjd i områdets västra delar. För att skapa levande stadsrum och tillräckligt underlag för verksamheter, service och kollektivtrafik bör bostadsexploateringen öka.

*Lokaler i bottenplan:* Vi anser att det är bra att kvalitetsprogrammet tagits fram med sin tydliga princip med att bottenvåningarna ska vara markerade på kvarteren för att få ner skalan på byggnaderna. Dessvärre är inte kvalitetsprogrammet juridiskt bindande utan nämns på plankartan under information. Vi hoppas kommunen kommer ställa krav enligt kvalitetsprogrammet innan bygglov beviljas för varje enskild fastighet.

Skrivningen om 65% öppen fasadlängd finns bara på de ställen där det står C1 på plankartan. Det betyder att de kvarter som är helt C kan byggas i princip helt utan öppna bottenvåningar. Skrivningen om att glasytorna på bottenvåningen ska vara minst 50 % av bottenvåningens totala fasadyta och bröstningen högst 50 cm riskerar leda till helt slutna glasfasader utan publik verksamhet. Vi önskar att krav ställs på minsta öppen fasadlängd även i fastigheter med enbart C.

*Levande stråk:* Stråken som planeras riskerar att leda till bakgator. I synnerhet upprepar vi våra farhågor när det gäller det gröna stråket vilket innefattar Masthamngatan och parken i den östra delen. I granskningshandlingen uppges att stråket ska fokusera på grönska och ett lugnare tempo. I samrådsredogörelsen hävdas att detta skapar möjligheter för möten och spontana aktiviteter. Varför bara ett stråk ska dedikeras till detta förstår vi inte. Möten och spontana aktiviteter måste kunna äga rum i hela staden och inte bara på platser och stråk som pekats ut i en detaljplan. Vi ser även en risk att den nya halvön blir ett nytt lilla bommen utan ett naturligt flöde av människor. En framtida bro över till Theres Svenssons eller Bror Nilssons gata på Lindholmen i Linnégatans förlängning för blandtrafik skulle dock kunna motverka det. Vi tror även det är svårt att uppfylla målen om en attraktiv stadsmiljö på halvön innan Stena Line försvinner från Masthuggskajen och ersätts med stad, inklusive en boulevardisering eller nedsänkning av leden.

Avslutningsvis önskar vi att de höga ambitioner i planen fortsätter i genomförandeskedet och att dessa ambitioner blir något som automatiskt tas med i alla framtida detaljplaner i staden. Framförallt är vi riktigt glada att se att slutna kvarter föreslås!

#### **Kommentar:**

Göteborgs Stad har haft ambitionen att hålla minst 50 % av BTA för bostäder, bostäder är föreslagna i de lägen som kommunen har ansetts lämpligt med avseende på framför allt buller- och luftmiljöaspekten.



Med hänsyn till kulturmiljön i området, bland annat för att fortsatt kunna tyda älvdalens sänkning i stadsbilden, så har den västra delen av området föreslagits få en lägre höjd än den östra.

Stadsbyggnadskontoret ser också en stor vikt i att Kvalitetsprogrammet följs. Upplysningen angående Kvalitetsprogrammet på plankartan har syftet att dess principer ska studeras och följas inför och under kommande bygglovsansökningar.

Stadsbyggnadskontoret ställer inte krav på minsta öppen fasadlängd för C. Bestämmelsen C1 har lats till i kvarteret norr om den östra parken.

Angående Masthamnsgatan så bygger förslaget på att gatans utformning kommer att uppmana bilister till att hålla lägre hastigheter. Gaturummet ska enligt förslaget få ett lugnare tempo och ge möjlighet för aktiviteter som normalt sett inte ges utrymme för på en trafikerad gata.

Levande bottenvåningar, se sammanfattningen.

Halvöns blandning av både bostäder och verksamheter ger bättre möjligheter för ett mer aktivt område, vid fler tider på dygnet, än Lilla Bommen. Ambitionen är även att kajpromenaden ska fortsätta västerut från halvön vid en flytt av Stena Line.

#### **41. Yimby GBG – 14 underskrifter**

Boende på följande adresser har i yttrande ställt sig bakom Yimby GBG:s skrivelse. De instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som är i grunden positivt till planen men vill se en högre boendetäthet i områdets västra delar och en tydligare gatustruktur med tydligare stråk.

- Boende i Mölndal utan angiven adress
- Boende på Storhöjsgatan 19
- Boende i Fiskebäck
- Boende på Jordhyttegatan 25A
- Boende utan angiven adress
- Boende på Prästgårdsängen 11
- Boende på Linnegatan 52
- Boende på Ankargatan 14
- Boende utan angiven adress
- Boende på Såggatan 50
- Boende på Flötevägen 6
- Boende i södra centrum
- Boende på Anders Mattssonsgatan 33a
- Boende på Färgfabriksgatan 14
- Boende på Karl Johansgatan 112B

#### ***Kommentar:***

Se svar till Yimby GBG:s yttrande.

## Arkitekturens Hus

Vid tidigare granskning våren 2017 inlämnade Arkitekturens Hus en remiss 31.05.2017 med synpunkter på detaljplanen, de synpunkterna gäller i princip även vid denna remiss.

*Första Långgatan:* Planförslaget innehåller en mycket splittrad stadsbild med hushöjder från 5 - 20 våningar, korta och långa huskroppar, varierade former och färger - med många plana tak. Vilka förebilder finns för gestaltningen och vad är framtidsvisionen i denna gestaltning? Föreningen efterlyser ett samlat och överordnat formspråk, som redovisas i ett gestaltningsprogram med krav på utformning av gaturum, hushöjder, hustyper, takavslutning, fasad utformning och färgsättning/ kulörer.

- De två höghusen i 15 - 18 våningar närmast Järntorget övertygar ej i volymer.
- Linbanans stationsbyggnad bör lokaliseras till denna plats - ej till Folkets Hus!
- Lokalisering av förskola är viktig - men kräver solig lekgård!

*Folkets Hus-kvarteret:* Det nya planförslaget med ett 105 meter högt hotell på norra sidan är ett brutalt inslag, som kommer att dominera kvarteret och resa sig som en koloss i innerstadens västra del. Den ca 30 våningar höga hotellet i mörk kulör kommer att synas från långt håll och påverka Järntorget, Haga, Rosenlund och andra närliggande stadsdelar.

- Utformningen med en utskjutande "hylla" mot väster, som avslutning på en hög skiva uppfyller inte de krav vi måste ställa på utformningen av ett solitärt höghus. Fasaden mot Innerstaden i öster är slät och huset avslutas uppåt av ett plant tak. I jämförelse med den rivna Gasklockan, Canon-huset och Erskines "Läppstiftet" saknar Folkets Hushotellet ett formspråk, som kan försvara ingreppet i stadsbilden! Sänk höjden till ca 60 meter om man inte kan få en övertygande utformning!
- Förslaget att placera linbanestationen, som en tillbyggnad av Folkets Hus, uppfattar vi som en "nödlösning"!
- Folkets Hus kvarter riskerar att bli ett splittrat kvarter underordnat såväl höghus, som linbanestation och långt från Nils-Einar Erikssons vision av en värdig kulturbyggnad.

*Halvön mot älven:* En placering av ett höghus nära älven bör studeras som alternativ till förslagets läge i nästföljande kvarter från vattnet! Jfr Hus vid vatten: "Läppstiftet" och Stockholms Stadshus "Tre Kronor"!

- Planförslaget innehåller en splittrad kvartersbebyggelse i fem våningar och uppåt och längs vattnet och slutna gårdar med högre hus i södra delen. Dessa volymer känns inte övertygande!
- Den öst-västliga huvudgatan i Rosenlundsgatans förlängning delar upp Nya Halvön i två delar, vilket skapar en barriäreffekt.
- En mindre variation på hushöjder 2 - 3 st skulle ge ett lugnare formspråk i detta krävande läge.
- Varje höghus är en separat utmaning och ställer stora krav på utformningen! En avtrappning uppåt, krav på varierade våningsindelningar, färg, material, form mm bör studeras i gestaltningsprogram och i arkitektävlingar! - En samordnad gestaltning av dessa två höghus efterlyses!
- Slutna kvartersbebyggelse är gårdagens formspråk! Öppna kvarter eller hus på pelare skulle i stället skapa en gemenskap mellan boende, verksamma och besökare, som berikar staden! Jfr Akers Brygge och angränsande bebyggda ö!
- Lokalisering av grundskola är viktig och bör även omfatta årskurser F - 6!

*Det offentliga rummet:* Den blandade bebyggelsen med oregelbundna kvarter inom planområdet skapar både möjligheter och problem för utformningen av huvudgator, gågator, gångstråk, platser, lektyor och parker.

- En tydlig utformning av gågata/ gångstråk genom bebyggelsen längs Första Långgatan krävs!
- Utforma tydliga affärsstråk, uteserveringar, torg och platser.
- Avgränsa parker till lugna ytor och definiera var det finns lekplatser.
- Om väderskyddade gångstråk skall finnas måste de tas med i detaljplanen.
- Stråken längs vatten måste studeras noga med hänsyn till väderförhållande, person/barnsäkerhet och växtlighet.
- Hur ska kajer planeras avseende båtplatser, turistverksamhet mm?

#### **Kommentar:**

Gällande synpunkterna från det kompletterande samrådets så är ett kvalitetsprogram en del av granskningshandlingarna vilket redovisar principer för gestaltning både på kvartersmark och på allmän plats. Gällande grönytor, se i sammanfattningen. Planeringen har anpassats med avseende på den kommande utvecklingen av Masthuggskajen, bland annat genom möjlighet av förlängningen av Masthuggstorget, kopplingar till kommande stråk längs med kajen och kopplingar till befintliga stråk.

*Första långgatan:* Angående läge för linbana, se i sammanfattningen. Förskolgårdarna i förslaget är placerade där det är bäst lämpligt utifrån rådande förutsättningar, bland annat buller, luftmiljö och solljus. Både den östra och västra fastigheten där skoländamål medges föreslås nu för förskoleverksamhet.

*Folkets Hus:* Gestaltningen på Folkets Hus hotell har sedan granskningen arbetats om och byggnaden har fått en ny gestaltning där bland annat högdelen har arbetats om. Läs mer angående exploateringsgraden i området i sammanfattningen

*Halvön:* Grundtanken med planförslaget är att lägga lägre hushöjder mot älven och bygga högre längre in, detta för att inte skapa upplevelsen av en vägg mot älven. Förslaget har gått vidare med slutna kvarter, bland annat för att skapa en tydlig skillnad mellan privat och allmän plats och för att det i detta läge är gynnsamt ur bullersynpunkt. Ang. behovet av skola samt mer ang. exploateringen i förslaget, läs i sammanfattningen.

*Det offentliga rummet:* Första Långgatan har fått en generös bredd för gångtrafik. En av huvudtankarna i förslaget är att fokusera handel och service längs med ett par starka stråk i planområdet, se vidare i kvalitetsprogrammet. Placeringen av lekplatser blir en kommande fråga för gestaltningen av parkerna. Detaljplanen kan inte styra frågor som utformning av kajerna, turistverksamhet eller placering/typ av växtlighet i planområdet, detta blir en fråga för den fortsatta gestaltningen.

#### **42. Boende på Tolvskillingsgatan 8c, Göteborg,**

Anser att detaljplanen för Järnvägsgatan/Masthuggskajen är en efterlängtd pusselbit i Göteborgs utveckling av Älvstaden men har följande synpunkter:

- Byggnaders liv hoppar fram och tillbaka, omotiverade vridningar av byggnader införs, och möjliga siktlinjer plockas bort i en strävan att åstadkomma sicksackande gatudragningar. Det bryter också med den omkringliggande stadens utformning på ett sätt som riskerar att ge området en oönskad prägel av isolerat och tidsbundet utvecklingsprojekt.
- En stark tilltro ställs till vindlande gårdsgator och att dessa ska bli levande innerstadsmiljöer. Masthamnsgatan är i sin helhet illustrerad som en sådan gårdsgata, och så även stora delar av det östra planområdet med den nya halvön. Miljöerna framstår som röriga i ett större sammanhang. För att bli levande borde

stadens rum vara enkla att orientera sig i och enkla att uppfatta. Ett enkelt och robust gatunät efterfrågas.

- Beslutet att låta dagens trafikutformning förbli orörd är en svaghet. Vägmiljön som uppfördes utanför Järntorget i samband med Götatunneln är ett ledsamt exempel på stadsbyggnad som dikterats av trafikplaneringen, där varje tänkbar körriktning ges en egen fil. Resultatet blir att många av planens intentioner går om intet, eftersom trafikutformningen förhindrar att stadsrummen används på önskat sätt. En detaljplan av sådan dignitet som denna förtjänar att även trafikmiljön tas upp till behandling, och utformas på stadens villkor.

Med detta vill jag gå över till det som jag uppfattar som Göteborgs dominerande utmaning – att bygga ihop staden. Det gäller på alla nivåer, och därför också ett område som detta. Bifogad illustration visar några kopplingar som planen borde ha möjlighet att sätta, och som skulle vara väldigt spännande att få se genomförda.

#### *Nord-sydliga kopplingar:*

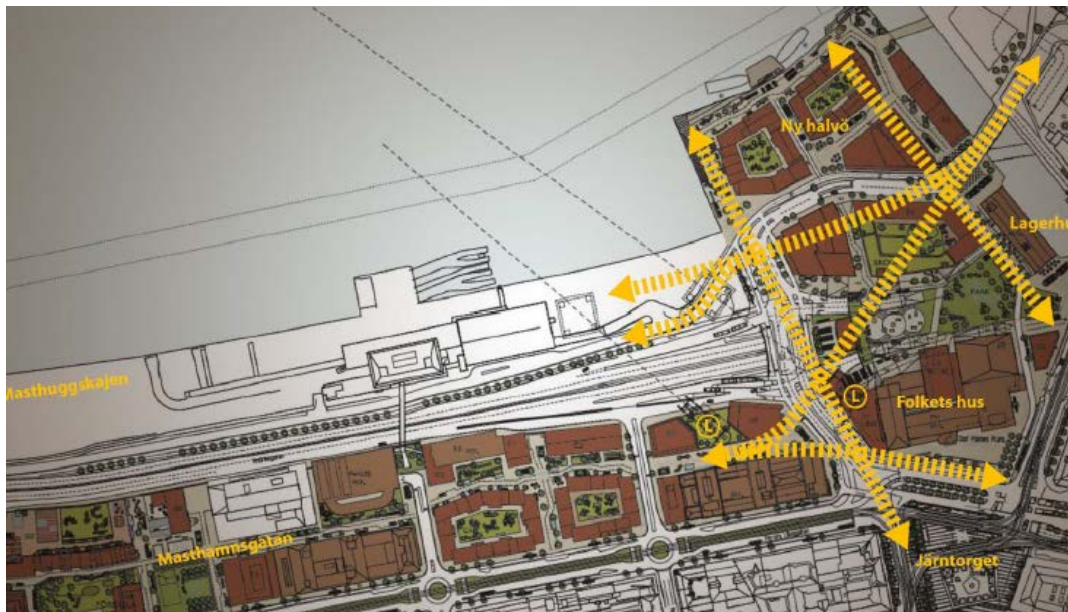
Den omnämnda förlängningen av Linnégatans stråk ner mot älven förefaller väldigt svag i den visade illustrationsplanen, på grund av Järnvågsgatans röriga trafikmiljö. Här behövs en städning som lyfter fram gånglinjerna på gatans bägge sidor, och byggnadsplaceringar som stödjer detta – inklusive linbanans station.

Lagerhusets västfasad har på senare år vuxit fram som en mycket uppskattad plats. Med en mindre justering av den nya bebyggelsen norr om Lagerhuset så skulle platsen bli del av ett större stadsrum med älven och Rambergets siluett i fonden.

#### *Öst-västliga kopplingar:*

Områdets viktigaste rörelse är den längs kajen och älven. Ett bevarande av Emigrantvägens nuvarande dragning innebär att denna krängas till i onödan, och – inte minst – att den visuella kontakten längs kajen bryts med den föreslagna bebyggelsen på den nya halvöns östra sida. Detta är Göteborgs mest storslagna stadsrum, och skulle möjligheten uppstå att i framtiden flytta Stenas Danmarksterminal så borde den här detaljplanen lägga upp till de enkla rörelser och vackra siktlinjer längs den långsträckt kajen som denna förtjänar.

Masthamnsgatans östra avslutning är i förslaget en helt anonym punkt, som ytterligare pekar på risken att detta stråk inte blir den befolkade yta man önskar. Men här finns en potential att koppla till både Nya Alléns västra avslutning vid Järntorget, och diagonalt upp mot Skeppsbron. Skulle man ta chansen till detta skulle det kunna medföra två helt nya rörelser i området, som avsevärt skulle öka möjligheterna för att Masthamnsgatan att leva upp till förväntningarna.



**Kommentar:**

De stråk som är med i bifogad skiss är stråk som lyfts fram som viktiga under planarbetet. Alla stråk har inte fått en rak linje i och med olika förutsättningar som legat till grund, bland annat för att möjliggöra hela kvartersstorlekar, Götatunnelns tak (vilken inte kan bebyggas med större konstruktioner), vindhastigheter m.m.

Det stadsrum som upplevs längs med Älven flyttas ut i och med den nya halvön, vilken kopplas ihop med den nya Skeppsbrons kajområde. Vid en flytt av Stenaterminalen så kan både Emigrantsvägen och det nya stråket längs med kajen förlängas västerut.

Den uppbrutna delen av Masthammsgatan är medveten utformning för att hålla nere hastigheter på stråket och ge gatan en lugnare karaktär. Utformningen möjliggör även för något större gårdar på kvarteren än vad som hade varit möjligt annars.

Gång- och cykelkopplingar föreslås inte i den direkta förlängningen av Masthammsgatan men däremot både strax norr om och strax söder om änden av Mashammsgatan för att möjliggöra den rörelse som efterfrågas, se urklipp från illustrationen nedan.



Trafiklösningarna kring Järnvågsmotet är till stor del beroende av tillgängligheten till Götatunneln samt av och påfarter till E45/Oscarsleden. I och med att leden är riksin-  
tresse för kommunikation kan inte trafikutformningarna utformas helt på stadens vill-  
kor. Trafiklösningen har fått en ny utformning på Järntorget vilken bland annat ger  
bättre förutsättningar för gångtrafikanter att röra sig mellan Långgatorna och Järntorget.

#### **43. Boende på Tredje Långgatan 32A, Göteborg,**

Boenden insisterar på att byggnaderna blir inspirerade av gammal stil, t.ex. de gamla byggnader från början av 1900-talet som finns på långgatorna och i Linnéstaden, istället för att bygga modernt, fyrkantigt, kallt och opersonligt. Även om det inom vissa tongi-  
vande delar av arkitektkåren anses som en pastisch och därmed dåligt, så är det något som allmänheten upplever som trivsammare. Vanliga människor ska vistas och trivas i den nya miljön i många, många år. Det är för den vanliga människan det ska byggas, inte för en tongivande grupp inom den svenska arkitektkåren. På många håll i Europa har man vågat bygga i gammal stil. Det anses inte som dålig smak och de områdena är mycket mer uppskattade bland de människor som faktiskt vistas där varje dag.

##### ***Kommentar:***

Det finns, som boenden också nämner, olika åsikter om i vilken stil den nya arkitekturen ska byggas. Läs om stadens bedömning i sammanfattningen.

#### **44. Boende på Fjärde Långgatan 10, Göteborg,**

Anser att det vore positivt för staden att med hjälp av detta stora projekt ta ett steg för att främja folkhälsan. Därför föreslår den att staden borde satsa på en simbana utomhus, detta borde inte behöva kosta så mycket om det går att nyttja älven för att simma i? Motion och rörelse, och främjandet av detsamma, kommer att bli viktiga aspekter i den långsiktigt goda blandstaden. Göteborg har idag ett stort underskott på simbanor och det finns mig veterligen bara ett utomhusbad (Lundby). Ett utomhusbad som är öppet för alla skulle skapa nya naturliga mötesplatser för människor av alla åldrar, kön, läggning, etnicitet eller handikapp.

##### ***Kommentar:***

Detaljplanen har inte gett utrymme för en större aktivitet så som en simbana. Ett utomhusbad har nyligen byggts i Frihamnen. På grund av vattenkvaliteten, strömmar och färjetrafiken är älven i detta läge inte lämplig att simma i.

#### **45. Boende på Vegagatan 52, Göteborg,**

Uttrycker oro över vår stads utveckling, framförallt över den stora sociala tudelningen i staden. Politiken, arkitekturen och ekonomin är de starka krafterna bakom detta. Det betyder också att dessa kan göra något åt saken. Den boenden hoppas definitivt att bostäder som är billiga kan få plats i centrum och att människor från alla sammanhang kan bo och mötas där men är emot (det som detaljplanen också försöker styra) ökad biltrafik.

- Hur är det tänkt att ta sig från Järnvågsgatan vidare mot Linnégatan och Frölunda/Askim?
- Finns mätningar på detta?
- Vad kommer hända med Nordhemsgatan och Värmlandsgatan, kommer trafiken att öka där hela vägen mot Linnéplatsen om de rondeller som planeras uppförs?
- Kommer genomfartstrafiken att öka i området kring Vegagatan?



### **Kommentar:**

Ang. ekonomiskt tillgängliga bostäder, läs i sammanfattningen.

Från Järnvågsgatan går, efter genomförande av planförslaget, att köra via cirkulationsplats på Första Långgatan (antingen vid Nordhemsgatan eller Värmlandsgatan) och vidare mot Linné och Linnéplatsen. Detta för att minska trafiken på Järnvågsgatan och skapa bättre förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik på Järntorget. I ett initialt skede kan det därför bli en ökad trafik på Värmlands/Vegagatan samt Nordhemsgatan. Göteborgs stad arbetar dock med en viljestyrd planering för biltrafiken i staden vilket innebär att stora satsningar och prioritet ska läggas på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Med denna satsning har staden som mål att biltrafiken ska minska med 25% till 2035 vilket skulle innebära att biltrafiken i området inte skulle öka jämfört med i dagens trafik.

### **46. Fastighets AB Riverton, Vallgraven 46:18, Göteborg**

I byggnadens övre del har de, enligt dem själva, tillgång till Göteborgs finaste utsikt över hamninloppet. Den föreslagna utbyggnaden av pir i älven med nya byggnader kommer enligt fastighetsbolaget att blockera utsikten över hamninloppet.

Bolaget anser att de byggnader som ligger närmast vattnet och överstiger fem våningsplan är för höga och att de medför en stor försämring för dem.

Se bild till höger för markering av de fastigheter som bolaget anser kraftigt försämma deras fastighets utsikt över älven.



### **Kommentar:**

Ang. byggnadshöjder och exploateringsnivå, se i sammanfattningen.

### **47. Fastighets AB Surbrunnen, Vallgraven 46:4, Göteborg**

Fastighetsbolaget Surbrunnen har skickat in samma synpunkt som Fastighets AB Riverton, se ovan.

### **48. Hembygdsföreningen**

*Planprocessen:* Kompletterande samråd behöver genomföras i och med att viktiga utredningar, bland annat rörande kulturmiljö, har kommit sent och i och med att granskningen lades under sommaren.

*Tätt höghusbyggande:* Hushöjden måste anpassas till gatubredderna och gårdsutrymmet mellan fasaderna. I planbeskrivningen påstås att de skuggiga gator och gårdar som blir konsekvensen av planförslaget höga byggnader redan idag har en motsvarighet i stenstadskvarteren söder om Första Långgatan. Detta är vilseledande eftersom noga betraktat merparten av den äldre bebyggelsen har tre à fyra våningar med max ca 15 meter byggnadshöjd vid 12 meter breda gator.

*Landskapsbild och hamnperspektivet:* Planförslaget kraftigt uppskjutande höghus skulle genom gruppering och placering bli dominerande från alla håll i hamnperspektivet liksom från höjder och olika punkter runtom i staden. I många siktlinjer kommer dessa mycket höga hus att störa stadens lugna horisontlinje. Masthuggskyrkans domine-

rande roll som landmärke i älvrummet är en avsiktlig arkitektonisk effekt och borde således fredas från visuell påverkan av nybebyggelse, kyrkans roll som landmärke beaktas inte i planhandlingarna.

*1800-talets hamnutbyggnad:* Rosenlundskanalens mynning i älven omges av närmast intakta kajmurar från 1860-talet, här finns även den sista orörda svängbron i hamnstråket, anlagd 1865. Dess höga kulturvärde består till stor del av att den ligger kvar och markerar hamnbanans sträckning längs de successivt utbyggda kajsträckorna. Brons kulturhistoriska värde påpekades av Länsstyrelsen vid samtal med stadsbyggnadskontoret inför planarbetet vid Skeppsbron, då samtidigt även svängbron vid Stora Bommen (byggd 1860, ombyggd 1894 för dubbelspår) diskuterades. Det är således av utomordentligt stor kulturhistorisk vikt att bron bevaras i befintligt läge. Den bör med fördel kunna behålla sin nuvarande funktion för gående och cyklister i hamnstråket.

*Slutsatser gällande riksintresse:*

Lagtolkens utredning avser att för stadens räkning begränsa ett hänsynstagande till riksintresset för kulturmiljö. Således analyserar denna handling hur Riksantikvarieämbetets värdetexter för riksintresset Göteborgs Innerstad (RAÅ 1997) bör tolkas. Dock sägs samtidigt att vissa aspekter behöver utredas närmare av antikvarisk expertis. En märklig omständighet är att utlåtandet bortser från väsentliga delar av värdetexterna (detsamma gör planbeskrivningen), vilka därför inte anses relevanta för planförslaget. GHF vill särskilt framhålla att följande passus i RI-beskrivningen rörande Göteborgs skyline tvärtom borde ha beaktats såsom högst relevant för bedömningen av planförslagets påverkan på riksintresset Göteborgs Innerstad:

**”Göteborgska särdrag i stadsbilden. *Stadssiluetten från älven och bergshöjderna runt staden med utblickar mot stadens omgivningar.*”** (vår kursivering)

Den fulla innebörden och betydelsen av denna formulering i Riksantikvarieämbetets värdetexter tycks inte ha uppmärksammats i planprocessen. Detsamma tycks gälla en annan passus i samma beskrivning som samverkar med den föregående:

**”Byggnadstraditionen med dominerande låg bebyggelsehöjd,..”**

Denna formulering sätter fingret på att Göteborgs stadslandskap kännetecknas av en dominerande låg bebyggelseskala. Således är det knappast relevant att som Lagtolken gör antyda att här och var förekommande höga byggnader i staden innebär att planförslagets *avsevärt högre* byggnader – tätt grupperade vid älvstranden och därigenom påtagligt störande genom sin avskärmande effekt på den av RAÅ utpekade riksintressanta stadssiluetten – inte kan anses medföra någon allvarlig påverkan av vare sig riksintresset eller den kulturhistoriskt värdefulla stadsbilden generellt.

Vidare ifrågasätter Lagtolkens utredning om det försvarsstrategiska sambandet mellan bastionen och älven har betydelse för riksintresset eftersom siktlinjen är delvis skymd och en outnyttjad byggrätt innebär att utsikten kan komma att blockeras. Planbeskrivningen hänvisar till denna uppfattning och har alltså inte justerat förslaget med hänsyn till den sikt mot älven som faktiskt finns. Planhandlingarnas jämförande bilder från bastionen visar ett klart om än något förvanskat visuellt samband idag, men detta skulle försvinna helt med planens täta och höga bebyggelse

Följande passus i RI-beskrivningen vill inte Lagtolken utvärdera och rekommenderar fördjupad utredning av antikvarisk expertis:

**”Kanalstadens vattenstråk och kontakten med älven.”**

Lagtolken avfärdar följande passus i RI-beskrivningen som irrelevant med hänvisning till att den sammansatta varierade stadsstrukturen kan avläsas i andra delar av staden:



**”Den topografiskt och socialt betingade karaktären av många småstäder i storstaden, d. v. s. ett lapptäcke av tydligt åtskilda stadsdelar.”**

GHF hävdar att RI-beskrivningen även i detta avseende är högst relevant att beakta i det aktuella planarbetet eftersom kulturmiljöunderlagen beskriver att stadsdelarnas olika bebyggelse nu framträder i hamnperspektivet

*Vår slutsats:*

GHF vill uppmana Göteborgs stad att följa det som framförs i Kulturmiljöutredningen med bilagan Antikvarisk Konsekvensbeskrivning (Mats & Arne Arkitektkontor/Antiquum) samt i handlingsplanen "Göteborg förstärkt: Fästningsstaden" vilken Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Kulturförvaltningen tagit fram.

Härmed menar GHF att förslagets byggnader i höjd och placering måste anpassas till stadslandskapet så att Göteborgs befintliga skyline förblir så intakt som möjligt. Härvid bör särskilt beaktas att

- Utsikten mot älven och Masthuggskyrkan från bastionen Carolus Rex inte blockeras.
- Horisontlinjen med landmärket Masthuggskyrkan alljämt får dominera hamnperspektivet liksom utsikten från Stigberget vid Masthuggskyrkan över älven.
- Den intakta svängbron över Rosenlundskanalen mellan Skeppsbrokajen och Masthuggskajen bevaras i sitt ursprungliga läge som markör av den tidigare hamnbanan.

*Avslutningsvis:*

GHF manar Göteborgs stad att bygga framtidens stad i mänsklig skala och med en tydlig koppling till vårt historiska arv inom den gamla stadskärnan som har ett uppenbart samband med stadens äldsta förort Haga.

**Kommentar:**

Angående planprocessen så var granskningstiden förlängd i och med att den låg under sommaren, granskningstiden var sju veckor jämfört med tre veckor som enligt Plan och bygglagen är den kortaste tiden för granskning.

Beskrivningen om solljuset i området jämfört med Långgatorna grundar sig i solstudien vilken visar att Första Långgatan med dess befintliga byggnader har motsvarande andel soltimmar vid vår- och höstdagjämning som övriga detaljplanens gator. Planbeskrivningen förtydligas gällande solljuset i området för att inte vara missvisande.

Angående byggnadshöjder, se i sammanfattningen. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att pröva den högre bebyggelse som detaljplanen föreslår. Flera stadsbyggnadsprojekt i staden vilka också föreslår högre exploatering föreslås vilka alla kommer att innebära att staden kommer att få en förändrad siluett.

Utifrån resultatet av kulturmiljöunderlaget samt från dialog med Länsstyrelsen så har byggnadskroppen A1 justerats för att medge siktlinje mellan bastionen Carolus Rex och Göta älv för att inte innebära skada på riksintresse för kulturmiljö. Flera av byggnaderna har tidigare sänkts för att tydliggöra Göta Älvs dalgång och för att bättre samspela med den befintliga bebyggelsen.

Den platta kanalbron, den s.k. Järnvågsbron i järn, avses även att bevaras men flyttas till ett annat läge längre ut i kanalen, flytten är avstämd med Länsstyrelsen.

## Revideringar

Planförslaget har reviderats och kompletteringar samt justeringar i planbeskrivning, plankarta, illustrationsritningar, Kvalitetsprogram, Miljökonsekvensbeskrivning, Bullerutredning, Luftutredning samt Trafikutredning har gjorts. Revideringen innebär följande, se nedan.

Berörda fastighetsägare har informerats om revideringarna. Ny granskning/utställning erfordras inte då revideringarna inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget.

### Bullerutredning

Nyare och tydligare bullerutredningar har tagits fram särskilt för verkssamhetsbuller från Stena Line samt Rosenlundsverket (där bland annat buller från Ångpanna 1 och 2 är med). Tidigare framtagna trafikbullerberäkningar har reviderats utifrån delvis nytt underlag. Beräkningarna visar ljudnivåer på fasad och i marknivå, dag, kväll och natt för ekvivalentnivåer samt maxnivåer. För trafikbuller visas ljudnivåer på fasad och i marknivå även per dygn för ekvivalentnivåer samt maxnivåer. Buller från en eventuell färjetrafik från halvön samt lågfrekvent buller diskuteras även. I de nya beräkningarna förs även en diskussion kring den sammanvägda ljudbilden från trafik och verksamheter.

### Luftutredning

Luftutredningen har kompletterats med ett tillägg PM till ursprunglig luftutredning där underlaget till viss del har förändrats exempelvis beträffande trafikmängder, hastigheter, samt planförslag. I tilläggsberäkningen har scenariot med bortventilering av 95 % av luften från Götatunneln studerats för NO<sub>2</sub> (kvävedioxid) år 2035 samt för PM<sub>10</sub> (partiklar) år 2025. Påverkan från Rosenlundsverket en kall vinter har även studerats samt ventilationstornets plyms påverkan på de intilliggande höga husen.

Till luftutredningen har även ett PM tagits fram som beskriver hur det tekniskt är möjligt att ventilera bort 100 % av luften från Götatunneln.

### Utbyggnadsordning

Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av vilka beroenden de olika delarna i planområdet har gentemot varandra gällande grundläggning och andra förutsättningar som påverkar när de kan börja byggas.

### Genomförandestudie

Beskrivningen gällande Trafikkontorets och Trafikverkets genomförandestudie har kompletterats i planbeskrivningen.

### Miljökonsekvensbeskrivning, MKB

Utifrån reviderade buller- och luftutredningar men även utifrån reviderat planförslag med avseende på kulturmiljö och Bastionens utblickar har MBK reviderats.

### Trafik- och parkeringsanalysen

Trafik- och parkeringsanalysen har även reviderats utifrån fördjupat underlag.

### Illustrationsritning

Illustrationsritningen har justerats utifrån de förändringar i plankartan som har gjorts efter granskning.

### Planbeskrivning

Har reviderats, se kommentarer i stadsbyggnadskontorets svar ovan.

## Kvalitetsprogram

Har reviderats, se kommentarer i stadsbyggnadskontorets svar ovan.

## Plankarta

### *Förändring av byggnadskroppars utbredning*

- Kvarter A1 har dragits in mot norr, för att behålla siktlinjen mellan Bastionen Carolus Rex och Göta älv. E-talet har sänkts från 13 700 till 13 000 kvm.
- Byggnad D2 har kompletterats med beteckningen f<sub>2</sub>.
- Byggnadshöjden, på del av G2, är ökad från 32 till 33 meter.
- Byggnad F2, ytbegränsning på högdal, är borttagen. E-talet har sänkts från 15 600 till 15 000.

### *Användningsbestämmelser*

- Beteckning förskolegård är tillagd och kvarteren G3 och B2 har kompletterats.
- Vårdverksamhet D, i E2, har ändrats så att övernattningsrum ej får anordnas ut mot leden i plankartan.
- Bestämmelsen W<sub>5</sub> har lagts till och anger vattenområde, stabilitetsförbättrande åtgärder får utföras. Tidigare W<sub>1</sub> har ersatts med W<sub>5</sub> i Rosenlundskanalen.
- Parentes runt T<sub>2</sub> är borttagen i plankartan.
- Bestämmelsen B<sub>1</sub> har utgått.
- C<sub>1</sub> är tillagd i del av byggnaden B2. C är tillagd i byggnad E1.
- Möjlighet för bilpoolsplatser har lagts till för kvarteret E4.
- Bestämmelsen Lokalgata<sub>2</sub> har ändrats beträffande maximala höjden för linbanetorn från 85 meter till 90 meter. Höjdangivelse för linbanetrafik är även begränsad till mellan 38 - 90 meter.
- Bestämmelsen TORG kompletteras med att pumpstation under mark medges.
- Bestämmelsen P<sub>1</sub> förtydligas med att handikapparkering tillåts.

### *Egenskapsbestämmelser*

- Beteckningen t<sub>2</sub> och t<sub>3</sub> har utgått och ersatts med förtydligande höjdangivelser angivna inom parentes i (T<sub>3</sub>).
- Beteckningen v<sub>1</sub> har fått sänkt höjd på utkragning från 5,1 till 4,9 meter.
- Beteckningen v<sub>6</sub>, min- och maxhöjd för ventilationstorn 20 - 30 meter förtydligad.
- Planbestämmelse gällande påseglingsskydd förtydligad.
- Bestämmelsen u<sub>1</sub> är förtydligad med att spillvattenkulvertar tillåts.
- I bestämmelsen för balkonger och burspråk över allmän plats förtydligas att byggrätt ges med 3D-fastighetsbildning.
- Bestämmelse om lägsta höjd på färdigt golv för anslutning med självfall är tillagd.
- Bestämmelse om minsta våningshöjd i bottenvåning 4,5 meter är tillagd.
- Bestämmelse trädrad tillagd.

### *Störningsskydd*

- Bestämmelse att buller-/översvämningsskydd ska kompletteras är tillagd längs Oscarsleden.
- Bestämmelse att överdäckning av ned- respektive uppfart till/från Götatunneln ska vara genomförd innan inflyttning i bostadskvarter mellan tunneln och Emigrantvägen är tillagd.

### *Riskskydd*

- I bestämmelsen b<sub>1</sub> är den brandtekniska klassen EI60 borttagen för fasad mot Rosenlundsverket. Enligt vidare undersökning av behovet av EI60 har det framkommit att byggnaderna ligger utanför riskområdet som sträcker sig 40 meter från Rosenlundsverket.
- Bestämmelse om att friskluftsintag ska placeras högt och på oexponerad sida sett från Oscarsleden och tunnelmynningen, inlagd som b<sub>2</sub>. Bestämmelsen är tillagd på byggnader längs Oscarsleden.
- Bestämmelse b<sub>3</sub> är tillagd att fasader mot Götatunnelns ska utföras i brandklass EI30. Bestämmelsen är tillagd på byggnad, B1, B2 och D3.
- Bestämmelse att vibrationer i bostadsrum inte får överskrida 0,4 mm/s vägd rms, är flyttad från administrativ bestämmelse till riskskydd.
- Bestämmelse gällande arbetsutförande och schakter med hänsyn till stabilitet är tillagd.
- Bestämmelser om startbesked är flyttade från administrativa bestämmelser till riskskydd.

### *Administrativa bestämmelser och övrigt*

- Strandskyddsbestämmelsen är förtydligad till att strandskydd upphävs.
- Upplysning/information är tillagd i plankartan att: översvämningsskydd längs E45 ska kompletteras, hänsyn ska tas till skyfallsutredningen, hänsyn ska tas till teknisk utredning gällande stabilitet i utbyggnadsdelen, hänsyn ska tas till belastningsgränsningar på tunneltaket och då genomförd GFS (Genomförandestudie för överdäckningen), Folkhälsomyndighetens allmänna råd avseende lågfrekvent ljud inomhus har lagts till på plankartan.

Gunnel Jonsson  
Planchef

Per Osvalds  
Projektledare

## Bilaga 1 - Lista över samrådsrets

### **Kommunala nämnder och bolag m.fl.**

Fastighetsnämnden  
Kulturförvaltningen  
Lokalförvaltningen  
Social Resursförvaltning  
Älvstranden Utveckling  
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)  
Göteborg Energi Gasnät AB  
Göteborg Energi GothNet AB  
Göteborg Energi Nät AB  
Göteborgs Hamn AB  
Göteborg Stads Parkerings AB  
Idrotts- och föreningsnämnden  
Kretslopp och vatten  
Kulturnämnden  
Lokalnämnden  
Miljö- och klimaternämnden  
Park- och naturnämnden  
Räddningstjänsten StorGöteborg  
Stadsdelsnämnden i Centrum  
Stadsdelsnämnden i Lundby  
Stadsdelsnämnden i Majorna-Linné  
Stadsledningskontoret  
Lokalsekretariatet  
Trafiknämnden  
Utbildningsnämnden

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

Business Region Göteborg AB  
Göteborgsregionen (GR)  
Lantmäterimyndigheten i Göteborg  
Luftfartsverket  
Länsordningspolisen  
Länsstyrelsen  
PostNord Produktion VO Göteborg  
Försvarmakten Högkvarteret  
Sjöfartsverket  
Skanova Nätplanering D3N  
Svenska Kraftnät  
Swedavia AB  
Statens geotekniska institut  
Trafikverket  
Vattenfall Eldistribution AB  
Västrafik AB

### **Sakägare**

Utsänt enligt fastighetsförteckning

### **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt

Hyresgästföreningen Region V Sverige  
Bostadsrättsföreningen Masthugget  
Bostadsrättsföreningen Tredje Långgatan  
Bostadsrättsföreningen Kostern  
Bostadsrättsföreningen Andra Långgatan 7

### **Övriga**

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt

Bohusläns museum  
Fortum  
Handikappföreningen Samarbetsorgan  
Naturskyddsföreningen i Gbg  
Svenska Handel  
Swedegas AB  
Västfastigheter, Distrikt Göteborg

### **Samt övriga som inkommit med synpunkter under föregående samråd**

## Bilaga 2 - Länsstyrelsen Västra Götalands läns yttrande



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten  
Nirmala Blom-Adapa  
Arkitekt  
010 224 4789  
nirmala.blom-  
adapa@lansstyrelsen.se

Yttrande  
2017-09-08

Diarienummer  
402-24280-2017

Sida  
1(10)

Göteborg Stad  
Stadsbyggnadskontoret  
sbk@sbk.goteborg.se

## Granskningsyttrande över detaljplan för stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan m. fl. inom stadsdelen Masthugget Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2017-06-21 för samråd enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen har vid plansamrådet uttryckt att planförslaget innebär en storskalig och intensiv markanvändning i ett centralt område i staden med flera utmanande förutsättningar för att genomföra den tänkta bebyggelsen. Flera av dessa förutsättningar berör Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt plan och bygglagen om planens lämplighet gentemot människors hälsa och säkerhet, riksintresse för kulturmiljö och funktionen för kommunikation samt MKN (miljö kvalitetsnormer för luft).

Granskningshandlingarna redovisar ett gediget underlag som staden anser klarlägger förutsättningar för att bygga i enlighet med planförslaget.

Länsstyrelsen anser dock att staden behöver arbeta vidare med genomförbarheten av den föreslagna bebyggelsen. Följande krav måste uppfyllas innan planen kan antas:

- Hälsa och säkerhet för boende och de som vistas inom området ska inte äventyras genom skadlig luft (miljö kvalitetsnormer ska inte överskridas), störningar från buller samt fara från risker som t.ex. översvämning och Rosenlundsverket.
- Riksintresset för kulturmiljö får inte skadas påtagligt. För att inte förlora förståelsen för den befästa staden måste det visuella sambandet mellan bastionen och älven säkerställas.
- Genomförbarheten av de föreslagna åtgärderna på de befintliga statliga trafikaneläggningarna Götatunneln och Oscarsleden ska säkerställas.
- Detaljplanen ska tillhandahålla byggbar mark vars stabilitet är säkerställd i godtagbar utsträckning.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen i sin nuvarande utformning inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

## **Motiv för bedömningen**

### *Hälsa och säkerhet*

#### **Buller**

Utifrån de redovisade bullerberäkningarna bedömer Länsstyrelsen i nuläget att föreslagna placeringar för bostäder (B) (kvarter E1), och vårdverksamhet (D) (kvarter E2) med övernattningslängs med Oscarsleden, inte kan accepteras på grund av de alltför höga bullernivåerna från Oscarsleden vilket Länsstyrelsen framfört i samrådet. Genomförda bullerutredningar avseende Stena Lines verksamhet samt Rosenlundsverket är otydliga och Länsstyrelsen är tveksam till deras aktualitet. Länsstyrelsen är även tveksam till bostäder i de delar av kvarter A1, där bullernivåer från Stena Lines verksamhet överskrider riktvärden avseende verksamhetsbuller. Utifrån vad uppdaterade bullerutredningar visar befarar Länsstyrelsen att även kvarteren A2 kan bedömas som olämpliga.

#### **Luftkvalitet MKN (Miljökvalitetsnormer för luft)**

Oscarsleden skär tvärs genom planområdet. Situationen för luftkvaliteten i dagsläget försvåras av att samtliga trafikemissioner från Götatunnelns hela västgående rör ventileras ut genom mynningen mitt i planområdet. Rosenlundsverket och Stenas Danmarksterminal ligger i nära anslutning till planområdet. Danmarksterminalen alstrar tung trafik.

### *Spridningsberäkningar för luftkvaliteten i området*

Under 2016 utförde SMHI simuleringar för luftkvaliteten avseende kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) i nuläget och för planförslaget. Simuleringarna visade att miljökvalitetsnormen (MKN) överskreds idag bl.a. längs Oscarsleden och vid de norra delarna av Järnvågsgatan. Simuleringarna visade att utbredningen av höga halter över MKN förväntades öka vid ett genomförande av planen. En översyn av planförslaget har gjorts och nya simuleringar av NO<sub>2</sub> och partiklar (PM<sub>10</sub>) utfördes av COWI 2017. Även de nya spridningsberäkningarna visar att i dagsläget överskreds MKN för NO<sub>2</sub> i hela området runt tunnelmynningen, vid Stenaterminalen, Masthammsgatan, Järntorget, Första Långgatan samt kvarteret mellan Järnvågsgatan och Nordhemsgatan. Även MKN för PM<sub>10</sub> överskreds i dag vid tunnelmynningen fram till Masthammsgatan, vid Stenaterminalen och längs norra delen av Nordhemsgatan.

### *Ventilation från Götatunneln*

Utifrån spridningsberäkningarna av luftkvaliteten gör Länsstyrelsen bedömningen att möjligheten att bebygga området med bostäder och skolor är avhängig av att större delen av trafikemissionerna från Götatunneln ventileras bort genom en skorsten. Beräkningarna visar också att med nuvarande utformning av planen måste verkningsgraden på ventilationen vara så gott som fullständig. Beräkningarna visar också att för att skydda människors hälsa bör inte bostäder och förskolor, skolor och liknande



placeras närmast Oscarsleden där MKN för både NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub> beräknas överskridas i framtiden oavsett scenario.

Den nya luftutredningen har för planalternativet ”NO<sub>2</sub> år 2025” utgått från att 80 % alternativt 100 % av luften i det västgående tunnelröret ventileras bort genom en 20 meter hög tunnel. För planalternativet ”PM<sub>10</sub> år 2035” har det antagits att 80 % ventileras bort genom skorstenen.

I båda beräkningarna med ventilation för år 2025 kvarstår överskridande av MKN för NO<sub>2</sub> längs Oscarsleden, bl.a. kvarter E1 där bostäder planeras. Överskridande längs leden kvarstår även för årsnormen som generellt är lättare att klara än dygns- och timsnormen. I scenariot där 80 % av trafikemissionerna ventileras bort kvarstår överskridande även vid sydvästra hörnet av den skola som planeras på den överdäckade tunneln, längs Järnvågsgatan samt vid fler tvärgator till Masthamnsgatan t.ex. Nordhemsgatan. Därför är det inte en lämplig placering för bostäder och skolor. I scenariot där 100 % ventileras bort är halterna fortfarande mycket höga, men utbredningen av halter över MKN minskar något.

Även för PM<sub>10</sub> visar spridningsberäkningarna att om 80 % av partiklarna ventileras bort år 2035 kvarstår halter över MKN vid tunnelmynningen och längs Oscarsleden, bl.a. vid kvarter E1 där bostäder planeras vilket är olämpligt.

Länsstyrelsen vill understryka att ventilationstornet är avgörande. Den tekniska genomförbarheten måste säkerställas i planen. Länsstyrelsen poängterade i samrådsyttrande 402-16046-2017 gällande tilläggsplanen som möjliggör ventilationstornet, att fördjupade samråd måste ske med Trafikverket.

## **Risker**

### **Markens stabilitet**

Länsstyrelsen har inhämtat synpunkter från SGI (Statens geotekniska Institutet) dt 2017-09-05 angående geotekniska förutsättningar. Länsstyrelsen instämmer i SGIs bedömning att detaljplanen ska tillhandahålla byggbar mark vars stabilitet är säkerställd i godtagbar utsträckning.

### **Översvämningsrisker**

Det finns risk för översvämning både på grund av skyfall samt från Göta älv. Detta föranleder att planen måste säkerställa att översvämningsskyddet vid E45 kompletteras vid Järntorgsmotet samt att öppningen i muren hanteras.

### **Rosenlundsverket**

Längst konsekvensavstånd har turbinerna men de är idag inte i drift och det är osäkert om de kommer att tas i drift. De har därför inte varit dimensionerande när skyddsavstånd har valts. Göteborg Energi har dock

tillstånd att driva turbinerna i Rosenlundsverket. Det rekommenderas i riskutredningen att Göteborg Energi och Älvstranden Utveckling AB upprättar ett avtal som förtydligar vad som gäller ifall turbinerna ska startas igen.

Avtalet ska beskriva vilken riskanalys som ska genomföras och vem som ska finansiera analysens rekommendationer. Länsstyrelsen anser att det redan nu måste undersökas om det är ett möjligt tillvägagångssätt att genom avtal säkerställa åtgärder samt om det är möjligt att införa skyddsåtgärder som eliminerar/minimerar risken för turbinkast.

## **Riksintresse**

### **Kommunikations anläggningar**

Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande dt. 2017-08-24 dnr TRV 2017/ 68894.

### **Kulturmiljö**

Det visuella sambandet mot älven är av avgörande betydelse för förståelsen av den befästa staden eftersom befästningsverkens historiska funktion som övervakare av älvrummet inte längre går att förstå om vyn blockeras. Planområdets höga exploatering försvårar dock möjligheten att uppleva stadens stadssiluetten från älvrummet då den nya bebyggelsen bildar en hög och tät skärm mellan älven och staden.

Inför samråd av detaljplanen saknades en redovisning av planförslagets påverkan på kulturmiljö. Inför granskningsskedet har ett omfattande kulturmiljöunderlag tagits fram. Kulturmiljöunderlaget redogör för och visualiserar planförslagets påverkan på riksintresse för kulturmiljö. Underlaget visar bl.a. att tillkommande bebyggelse i planförslagets östra del medför en mycket stor negativ visuell påverkan på riksintresse för 1600- och 1700-talens fästningsstad. Av planhandlingarna framgår att en byggrätt inom gällande plan för värmeverket blockerar befintlig vy mellan befästningsverken och älven. Vilken eventuell påverkan denna byggrätt har på riksintresse för kulturmiljö framgår inte och är inte visualiserad i sammanhang med det övriga planförslaget.

1600- och 1700-talens fästnings- och kanalstad med bevarade delar av stadsbefästningarna samt befästningsgördeln är en central del av riksintresset för kulturmiljö. Befästningen åskådliggör Göteborgs funktion som Nordens starkast befästa stad och som Sveriges port mot väster. Befästningsverken reser sig ovanför Esperantoplatsen och utgör de sista bevarade resterna ovan mark efter fästningsstadens försvarsmur. Befästningsverken med utblick över älven ger en unik bild av de forna försvarsverken och deras funktion som bara kan upplevas på just denna plats i staden. Kopplingen mellan älven och försvarsverken har tidigare försvagats med bl a Rosenlundsverken. Planförslagets exploatering blockerar kontakten mot älven vilket innebär att bastionen förlorar sitt försvarshistoriska sammanhang.

## Synpunkter på granskningshandlingen

### *Trafikbuller:*

Planområdet påverkas av trafikbuller framför allt från Oscarsleden men även från Järnvågsgatan, all trafik runt Järntorget med bussar och spårvagnslinjer samt Första Långgatan och lokalgator inom området. Länsstyrelsen anser att det får uppföras visst lokalt skydd på balkonger för att **ljudnivåer** enligt trafikbullerförordningen ska kunna erhållas. Det innebär att halv eller i enstaka fall 75% inglasning av uteplats kan accepteras som åtgärd för att begränsa bullret på uteplats. Länsstyrelsen vill dock understryka att en 75% inglasning av en uteplats inte bedöms som lämpligt då en sådan lösning kan leda till att luftmiljöförhållandena på uteplatsen försämras. En sådan lösning kan endast accepteras i undantagsfall och då för en mindre andel (max 5% av bostäderna i ett större projekt). Därför behöver det framgå av planhandlingarna hur stor del av beståndet som sådana lösningar är aktuella för. I de fallen inglasade innegårdar skulle användas, i enlighet med s 68 i planbeskrivningen är det viktigt att luftomsättningen inom innergården blir god.

I kvarter E1 anges planbestämmelsen B1. Det framgår inte av plankartan vad denna står för. De ekvivalenta ljudnivåerna är upp emot 74 dBA i riktning mot E45. Även på husets kortsidor överskrider i de flesta fall 65 dBA. Den maximala ljudnivån överskrider 70 dBA på alla sidor av huset, förutom på de översta våningsplanen. Länsstyrelsen bedömer att kvarter E1 inte är lämpligt för bostäder.

### *Verksamhetsbuller*

Länsstyrelsen bedömer att vid planläggning av nya bostäder vid industriverksamheter ska Boverkets riktvärden (Rapport 2015:21) avseende industribuller uppfyllas, även om verksamheternas tillstånd medger högre nivåer. Den föreslagna bebyggelsen fanns inte vid prövningen av Stena Lines verksamhet och var därmed inte en utgångspunkt vid den prövningen.

Liksom för trafikbuller behöver riktvärden för industribuller framgå av planbestämmelse.

### *Stenas Lines verksamhet*

Enligt Boverkets vägledning 2015:21 bör bostadsbyggnader inte accepteras, även om ljuddämpad sida anordnas, om den ekvivalenta ljudnivån överskrider 55 dBA kvällstid (18-22) eller 50 dBA nattetid (22-06). Utifrån de bullerkartor som bifogas i PM 1 till bullerutredningen är det svårt att utläsa för vilka bostäder som dessa ljudnivåer riskerar att överskrida. En uppdaterad bullerutredning behöver därför genomföras som även tar hänsyn till den planerade byggnationen och redovisar ekvivalenta ljudnivåer och

maximala ljudnivåer, dag-, kvälls- samt nattetid vid fasad. I bullerutredningen beskrivs att Västra fasaden på kvarter A1 samt kvarter E1 får ljudnivåer på 55-60 dBA från Stena Lines verksamhet nattetid. Därför bedömer Länsstyrelsen att det är tveksamt att kvarter E1 innehåller bostäder. För den del av A1 som berörs av >50 dBA verksamhetsbuller nattetid behöver även ekvivalent nivå nattetid för trafikbuller redovisas och en sammanvägdbedömning genomföras av störningen nattetid, där även Älvsnabben tas i beaktande. Länsstyrelsen är tveksam till bostäder i dessa delar.

Boverkets riktvärden kan även användas vid planläggning av vårdlokaler, skolor och förskolor. Kvarter E2 planläggs bl a för vård. Med anledning av att den ekvivalenta ljudnivån nattetid överskrider 50 dBA bedömer Länsstyrelsen att det är olämpligt att vårdverksamhet med övernattnings får bedrivas i kvarter E2. Det bör framgå av planbestämmelsen att vårdverksamheten med övernattnings inte får möjliggöras.

Av bullerutredningen framgår att momentana ljudnivåer nattetid inte beräknas överskrida 60 dBA vid de planerade bostäderna. Enligt Boverkets vägledning bör den maximala ljudnivån nattetid inte överskrida 55 dBA på den ljuddämpade sidan annat än vid enstaka tillfällen. Det behöver framgå av planhandlingarna var, hur ofta och när den maximala bullernivån överskrider 55 dBA vid bostäder. Länsstyrelsen är tveksam till att godta bostäder där 55 dBA överskrids på den ljuddämpade sidan.

Stena Line har fått slutliga villkor efter genomförd prøvotidsredovisning avseende lågfrekvent ljud, se Miljöprövningsdelegationens beslut daterat 2017-06-21 (Dnr: 551-37084-2016). Av planhandlingarna bör framgå hur Folkhälsomyndighetens allmänna råd avseende lågfrekvent ljud inomhus ska uppfyllas för de planerade bostäderna.

### *Älvsnabben*

Sammanvägda bullernivåer från Stena Lines verksamhet och Älvsnabben behöver redovisas. Länsstyrelsen är tveksam till bostäder i lägen där den sammanvägda ljudnivån överskrider 50 dBA nattetid 22.00-06.00. Det framgår av planbeskrivningen att ljudisoleringen i de fasader som vetter mot angöringsplatserna måste anpassas till främst det lågfrekventa ljudet så att kraven på ljudnivå inomhus kan innehållas. Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att en planbestämmelse införs avseende ljudisolering med avseende på lågfrekvent buller från Älvsnabben samt Stena Lines verksamhet.

### *Rosenlundsverket*

Av den bifogad bullerutredning framgår att ångpanna 1 och 2 är avställda. Dessa pannor ingår fortfarande i verksamhetens tillstånd och kan därför inte borträknas vid bedömningen. Länsstyrelsen ser därför att en ny bullerutredning ska genomföras med den planerade bebyggelsen när även ångpannorna är i drift. Om gällande riktvärden överskrids ska redovisningen

beskriva för vilka och hur för många bostäder det sker och vilka åtgärder som vidtas.

### ***Vibrationer***

Länsstyrelsen bedömer att frågan är tillräckligt behandlad.

### ***Förorenade områden***

Länsstyrelsens bedömning är att hittills utförda undersökningar ger en tillräckligt god bild av föroreningssituationen för att kunna bedöma att planen kan genomföras om nödvändiga saneringsåtgärder genomförs. Ytterligare undersökningar samt precisering av saneringsåtgärder bedöms kunna skjutas fram och bestämmas i samråd med Miljöförvaltningen i samband med saneringsanmälningar. Planbestämmelsen som är införd på plankartan, om sanering som villkor för startbesked, säkerställer att saneringsåtgärder genomförs till gällande markanvändning.

### ***Luft (MKN)***

Spridningsberäkningarna visar på att lufthalter i markplan blir lägre än i dag med en ventilationsskorsten från Götatunneln. Länsstyrelsen anser dock att luftutredningen behöver kompletteras med en utredning av hur plymen från ventilationsskorstenen kan påverka halterna av NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub> uppe vid fasaderna på de höga hus som planeras i närområdet. I luftutredningen beskrivs att haltbidraget från skorstenen är högst ca 50 meter över markytan. Det behöver säkerställas att halterna inte blir hälsofarliga på balkonger, vid fönster och vid ventilationsintag på husen.

### ***Överdäckning av Götatunnelns mynning***

Luftutredningen har dessutom utgått från att Götatunnelns mynning med på- och avfarter är överdäckade, vilket de inte är i dagsläget. Överdäckningen är en förutsättning. En planbestämmelse bör införas avseende att överdäckningen måste vara genomförd innan inflyttning kan ske.

### ***Rosenlundsverket – påverkan på höga hus och vid hög produktion***

Resultaten från luftutredningen visar att påverkan från Rosenlundsverkets höga skorstenar är liten i marknivå när verket släpper ut 7 ton kväveoxider (NO<sub>x</sub>) per år och 0,1 ton stoft per år. Utsläppen baseras på verksamheten åren 2012–2016 då det inte förekom någon riktigt kall vinter i Göteborg. Anläggningen har därför inte behövt köras som reserv för andra anläggningar under perioden. År 2010 var det dock en kall vinter och då släppte Rosenlundsverket ut 82 ton NO<sub>x</sub>, 0,24 ton stoft och 28 ton svaveldioxid (SO<sub>2</sub>).

Länsstyrelsen anser att luftutredningen behöver kompletteras med påverkan från verket i ett värsta fall som bör motsvara fullt tillståndsgiven produktion

vid Rosenlundsverket. Alternativt kan ett värsta fall utgå från år 2010 eller från ett värsta fall som Rosenlundsverket anser vara relevant.

### ***Kulturmiljö***

Det är positivt att kulturhistoriskt värdefull bebyggelse säkerställs genom skydd- och bevarandebestämmelser i plankartan.

Det framgår inte av planhandlingen att den befintliga järnbron vid Rosenlundskanalen, den s k yttre järnvågsbron ska bevaras eller inte. Bron är byggd 1866 och ingår i riksintresse för kulturmiljö.

### ***Översvämning***

Planområdet ligger inom ett avrinningsområde där stora skyfallsvägar berör planområdet. Det är viktigt att planen förhåller sig till den strukturplan som hanterar avrinningsområdet. Så långt som möjligt bör åtgärder säkerställas på plankartan men kommunen bör åtminstone införa en upplysning om att hänsyn ska tas till skyfallsutredningen vid genomförandet.

Vidare behövs det säkerställas att sluss och pumpning kommer till stånd i Rosenlundskanalen och att de nya ledningarna under Oscarsleden samt att de stora skyfallsvägarna hålls fria.

### ***Rosenlundsverket***

En planbestämmelse reglerar att fasad mot Rosenlundsverket ska utföras i brandklass EI60. Lagerhuset är befintligt och har bevarandebestämmelser. Användningsområdet C kan innebära att ett större antal människor befinner sig där samtidigt. Kommunen bör ta ställning till lämpligheten att tillåta centrumverksamhet i Lagerhuset.

### ***Dagvatten***

Länsstyrelsen ser positivt på att bestämmelser kring gröna tak, fördröjning av dagvatten och möjlighet till dagvattenmagasin under mark införts i plankartan. Prioriteringslistan för dagvattenlösningar ger en tydlighet om inriktningen på det fortsatta arbetet med dagvattenlösningarna. Länsstyrelsen bedömer att frågan om dagvattnets påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten har utretts i tillräcklig omfattning.

### ***Påseglingsskydd***

Länsstyrelsen bedömer att frågor kring påverkan på sjöfart och påseglingsskydd har beaktats i tillräcklig omfattning.

I plankartan finns planbestämmelsen W1 som innefattar vattenområde och där stabilitetsförbättrande åtgärder för påseglingsskydd får utföras. Denna planbestämmelse finns även i Rosenlundskanalens vattenområde.

Länsstyrelsen undrar om det finns behov av påseglingsskydd i Rosenlundskanalen. Om det finns behov bör det framgå av planhandlingarna. En sådan anläggning erfordrar anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet.

### ***Riksintresse-Totalförsvaret***

Försvarmakten har påtalat att planförslaget kan komma att påverka riksintressen för totalförsvarets militära del som omfattas av sekretess. (Se yttrande FM2017-14721:4) Länsstyrelsen förutsätter att fortsatt planarbete sker i nära samråd med Försvarmakten.

### **Synpunkter enligt annan lagstiftning**

#### ***Kulturmiljö-arkeologi***

De arkeologiska utredningarna som hittills är gjorda indikerar att inom planområdet finns omfattande fornlämningar. Det innebär att vid genomförande av planförslaget kommer det att krävas tillstånd till ingrepp enligt KML (kulturmiljölagen).

#### ***Vattenverksamhet***

Länsstyrelsens yttrande omfattar inte synpunkter på ansökan om vattenverksamhet med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och teknisk beskrivning, vilka har inkluderats i planhandlingarna.

#### ***Natur:***

##### ***Strandskydd***

För den del av planområdet som ligger inom 100 meter från älvkanten inträder strandskydd när gällande detaljplan upphävs och ersätts med ny plan (*10 a § lagen om införande av miljöbalken*) Kommunen har angett på plankartan att strandskydd (det som inträder) upphävs inom kvartersmark men ska råda på allmän plats. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att 7 kap 18 c § MB första punkten är tillämplig i detta fall och att det därmed finns särskilda skäl för upphävande.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen att del av det nya planområdet i nordost är beläget inom ett område som tidigare inte varit planlagt. Inom det område som inte varit planlagt tidigare inträder inte strandskydd på allmän plats.

##### ***Biotopskydd***

Kommunen har bedömt att vissa trädrader inte omfattas av biotopskydd på grund av sin storlek. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att

även relativt småväxta träd omfattas av biotopskydd om de uppnått en ålder av 30 år. I kommunens ansökan finns förslag på kompensationsplantering längs med Första Långgatan. Om kompensationsplanteringen sker i område där planteringen inte uppfyller kriterierna för att omfattas av biotopskyddsbestämmelserna ställer Länsstyrelsen normalt sett krav på skyddsbestämmelse i planen.

Detta beslut har fattats av utvecklingsledare Christina Gustafsson efter föredragning av arkitekt Nirmala Blom-Adapa. I den slutliga handläggningen har även företrädare från miljöskydd, naturvård, vattenvård, kulturmiljö samt samhällsskydd och beredskap /Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg, deltagit.

Christina Gustafsson

Nirmala Blom-Adapa

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från:

Trafikverket daterat 2017-08-24

Försvarmakten daterat 2017-07-17

Statens geotekniska institut dt 2017-09-05

Kopia till:

[sgi@swedgeo.se](mailto:sgi@swedgeo.se)

[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

[exp-hkv@mil.se](mailto:exp-hkv@mil.se)

Länsstyrelsen/  
Naturavdelningen  
Miljöskyddsavdelningen  
Samhällsavdelningen  
Vattenavdelningen