



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådsredogörelse

Datum: 2014-08-12

Diarienummer: 0642/11

Tore Hjelte

Telefon: 031-368 15 72

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

## Detaljplan för Bostäder mm vid Rambergsvallen inom stadsdelen Rambergstaden i Göteborg

## Samrådsredogörelse

### Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 17 december 2013 att genomföra samråd för detaljplane-förslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden **5 februari – 18 mars 2014**.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på Trulsegårdens bibliotek under tiden **5 februari – 18 mars 2014**. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: [www.goteborg.se/planochbyggprojekt/](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt/).

### Sammanfattning

De viktigaste synpunkterna som inkommit under samrådet gäller länsstyrelsens och miljöförvaltningens svar och frågor angående bullerstörningarna från Hjalmar Brantingsgatan samt trafikkontorets kommentarer angående föreslagna trafikåtgärder för Hjalmar Brantingsgatan. Flera remissinstanser har också haft synpunkter på solförhållandena på de små gårdarna.

En bullerrapport har tagits fram som klarlägger att planområdet är ett avstegsområde och att det råder synnerliga skäl för att bygga ut just detta bostadsområde samt att genom pågående och planerade trafikåtgärder kommer antal fordon på gatan att minska i framtiden. Bullerrapporten har stämts av med länsstyrelsen.

Planens trafiklösningar har diskuterats med trafikkontoret och ändringar har gjorts i planhandlingen. Bl.a. har planbestämmelsen ”gångfartsgata” bytts till ”lokalgata”, nya lösningar för övergångsstället och gångtunneln har tagits fram och sektionen för Hjalmar Brantingsgatan är justerad. Plankartan har reviderats så att kontoret nu är överens med trafikkontoret

För att få mer funktionella gårdar med bättre solförhållanden har antal kvarter minskat från fem till fyra

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

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och eventuellt beaktande vid planens genomförande.

## **Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer**

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

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

#### **1. Fastighetsnämnden**

ställer sig positivt till detaljplaneförslaget, dels genom att det med ett stort antal bostäder bidrar till bostadsförsörjningen, dels genom att förtätning sker i ett område med god tillgänglighet till kollektivtrafik. Vidare bidrar bebyggelse i området till att öka känslan av trygghet för närboende och passerande.

##### Överväganden

I ”Program för Arena, bostäder mm vid Rambergsvallen” är aktuellt detaljplaneområde utlagt som nytt bostadsområde (norra delen) och som fortsatt grusplan/evenemangsparkering (södra delen). Markanvisningen anger ett antal preliminära bostadsområden inom programområdet.

Bebyggelsen har i detaljplaneförslaget nu koncentrerats till ett sammanhängande område väster om befintligt gång- och cykelstråk och öster om Volvo Pentas parkering och Lundby koloniträdgårdar. Motivet till detta är att härigenom erhålls en mer sammanhängande bebyggelse och en större flexibilitet att utveckla idrottsområdet tillsammans med byggnationen av den nya fotbollsarenan. Grusplanens idrottsliga funktion kompenseras med nya konstgräsplaner som föreslås anläggas öster om planområdet samt med ett samutnyttjande av konstgräsplanen inom den nya arenan. Grusplanens funktion som tillfällig parkering under idrottsevenemang kan ersättas av parkeringsplatser i Rambergsvallens omgivning.

Fastighetskontoret anser att torgytan mellan Lundbybadet och det nordöstra bostadskvarteret är en förutsättning för kravet på handels- och centrumverksamheter i bottenvåningen på det kvarteret. Då trafikkontoret dessutom under 2014 kommer att anlägga en ny gång- och cykelöverfart i korsning med Hjalmar Brantingsgatan, strax öster om nuvarande tunnel, bör det kunna motivera en stängning av den befintliga gång- och cykeltunneln.

Förutsättningarna för markanvisning till de tre exploatörerna har med aktuellt detaljplaneförslag till viss del förändrats avseende såväl läge för ny bostadsbebyggelse som uppskattat antal bostäder. Markanvisningen bör i samband med en förlängning anpassas till nu aktuellt planområde och uppskattat antal bostäder.

Planekonomin bedöms som god med inkomster som överstiger utgifterna.

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

Markanvisningen anpassas till nu aktuellt planområde och uppskattat antal bostäder.

## 2. Göteborg Energi AB (Fjärrvärme):

bekräftar via detta remissvar att Fastighetsnämnden bekostar flyttning av befintlig fjärrvärmeledning som kommer i konflikt med den kvartersbyggnad som är placerad i det nordöstra hörnet av detaljplaneområdet. Göteborg Energi har tidigare redovisat en kostnad för omläggning av den aktuella fjärrvärmeledningen vid gångtunneln under Hjalmar Brantingsgatan. Efter omläggning skall fjärrvärmeledningen bevakas så att den ej lyfts vid dragning av sponten.

### **Kommentar:**

Synpunkterna vidarebefordras till planens exploitörer samt till fastighetskontoret.

## 3. Göteborg Energi Nät AB:

bedömer att antalet och placering av E-områden tillgodoser behovet för el-försörjning av området.

GENAB föreslår att följande anges på plankartan:

- Under rubrik Användning av kvartersmark, E: ”Transformatorstation med lägsta mark nivå +2,847m enligt rikets höjdsystem RH2000 och med en yta om max 40m<sup>2</sup>”.
- Under rubrik Störningsskydd: ”Bygglov för ex bostäder/kontor där människor stadigvarande vistas kan endast medges om genomsnittlig dygnsexponering av elektromagnetiska fält understiger 0,4 µT. Ett säkerhetsavstånd på 4 meter behövs mellan transformatorstation och byggnad där människor stadigvarande vistas, detta krävs för att uppfylla att elektromagnetiska fält understiger 0,4 µT”.

Eftersom vi inte kan utesluta att el blir huvudsaklig värmekälla, föreslår vi att följande text förs in på plankartan:

- Under rubrik Information alternativt Administrativa bestämmelser: ”Bygglov får inte beviljas förrän uppvärmningsform och elbehov har fastställts av fastighetsägare och elnätsägare. Om elbehovet föranleder att en transformatorstation måste uppföras ska denna placeras med lägsta mark nivå +2,847m enligt rikets höjdsystem RH2000 och med en yta om max 40m<sup>2</sup> inom kvartersmark avsedd för tekniska anläggningar”.

Exploitören skall kunna upplåta utrymme för en transformatorstation inom dennes fastighet om man avser att använda el för uppvärmning eller om större elbehov föreligger. Transformatorstationerna skall utgöras av fristående byggnader.

Om särskilda krav kommer att ställas på fristående transformatorstationers utformning ska detta anges i planhandlingen.

Förutsättningen för läget för transformatorstationen är att markområdet är permanent lättåtkomligt för en stor lastbil med kran och fritt från vatten- och avloppsledningar etc. Ledningsstråken för el skall placeras inom bestående vägstruktur, i första hand inom GC-banors markområde och i andra hand inom gatumark.

En mängd trädplanteringar planeras inom området. Med anledning av Trafikkontorets regler kring maskingrävning i närheten av träd kräver vi att träden skall planteras med hänsyn till planerade och/eller befintliga ledningars placering. De fullvuxna trädens droppkanter skall inte hamna närmare än 4 meter från nödvändiga ledningsstråk, framför allt gäller detta planerade E- eller u-områden.

### **Kommentar:**

Då planområdets genomsnittshöjd är ca +17 m är föreslagen reglering av höjdsättning inte nödvändig.

Eftersom avstånd mellan området för transformatorstation och närmsta bostadskvarter överstiger 4 m är reglering av minimiavstånd till transformatorstation inte nödvändig.

Synpunkter kring transformatorstation inom kvartersmark vidarebefordras till exploatörerna.

Inga särskilda krav kommer att ställas på transformatorstationernas utformning. Både området för transformatorstation liksom de lokalgator som föreslås i planen lämnar tillräckligt utrymme för att kunna undvika att skada trädens rotsystem.

#### **4. Göteborgs Hamn AB:**

anser sig inte berörd och har därför inga synpunkter på planförslaget.

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

har i programskedet beskrivit att det finns risk för att det uppstår konflikter när bostäder byggs nära en publik anläggning såsom Lundbybadet. Främst ansågs bostäder söder om badet vara en sådan risk. Vi framförde även önskemål om att idrottsytorna skulle vara mer sammanhållna än vad som presenterades i programförslaget.

Detaljplanen stämmer väl överens med våra synpunkter. En förutsättning är dock att planerade konstgräsytorna söder om badet blir utformade på så sätt att de kompenserar den grusplan som försvinner. Vi förutsätter också att den föreslagna förändringen jämfört med programhandlingen ligger fast så att inga bostäder byggs söder om Lundbybadet och att denna yta reserveras för idrottsändamål. Vidare är det synnerligen angeläget att aktiviteterna på idrottsytorna, badet och den nya arenan som ersätter Rambergsvallen inte begränsas på grund av att de kan komma att upplevas som störande av kringboende, till exempel beroende på belysning och buller, vilket har inträffat och varit ett problem både vid Slottsskogsvallen och Gamla Ullevi.

##### Ekonomiska konsekvenser

Kostnader för att ersätta befintlig yta med konstgräsplaner förutsätts ske via exploateringen. Arrendet för idrottsområdet korrigeras till följd av ändrade ytor.

##### Konsekvenser utifrån kön

Bostäder utmed gångstråket väster om Lundbybadet kommer att göra området mer tryggt vilket inte minst är gynnsamt utifrån kvinnors möjlighet att röra sig säkert i området. Vidare har Göteborgs Fotbollförbund noterat att konstgräsutbyggnaden inneburit att fler flicklag startas och att flickor fortsätter att spela fotboll längre upp i åldrarna än tidigare.

##### **Kommentar:**

Området söder om Lundbybadet ligger utanför planområdet och planering av detta område regleras inte i aktuell plan. Det finns idag inga nya förutsättningar som ändrar eller påverkar planeringen av kvarvarande ytor inom programområdet.

Det bedöms att det finns goda förutsättningar att undvika störningar från buller och belysning i den kommande projekteringen av den nya fotbollsarenan.

#### **6. Kretslopp och vatten:**

##### Avfall

Återvinningsplatsen som angränsar till planområdet fyller en viktig funktion i området idag. Det hade varit positivt om det gick att utvidga planområdet till att innefatta återvinningsplatsen och ge den stöd i detaljplanen för att säkerställa dess framtid.

I planbeskrivningen anges att ”Angöring för sopbilar kommer att ske utefter genomfartsgatan i nord-sydlig riktning.” Med hänsyn till att det kommer vara blandade upprätelseformer för bostäderna, olika fastighetsägare och beroende på hur hus och gårdar utformas (dvs. var avfallsutrymmen placeras) kan det bli svårt att samordna avfallshandlingen och endast ha hämtning ifrån den nord-sydliga gatan. Det är därför positivt att

gatorna inom området som minst ska vara 5,5 meter breda så att sopbilarna kan ta sig fram överallt om behov uppstår.

Avstånd mellan sopbil och avfallsutrymme får inte överstiga 25 meter. Maximalt 10 meter bör eftersträvas. Det är lämpligt med lastzoner på strategiska platser med hänsyn till avfallsutrymmenas placering så att hämtning av avfall kan ske på ett smidigt sätt.

Vid förskolan är det av högsta vikt att en säker angöring av sopbil blir möjlig utan backning eller backvändning. Avfallsutrymme ska ha plats för sortering i flera fraktioner och placeras nära angöringsytan.

En bra formulering att använda sig av i planbeskrivningen för att generellt förklara avfallshanteringen är ” Det är fastighetsägaren som ansvarar för att det lokala systemet för avfallshandling fungerar gentemot kommunens insamlingssystem och att det finns tillräckliga avfallsutrymmen för både verksamheter och bostäder. Möjlighet att sortera avfall inom respektive fastighet bör ordnas.”

### Ledningsutbyggnad

#### Dricksvatten

Allmänna ledningar för dricksvattenanslutning finns på andra sidan trafikleden i Munkedalsgatan, i Hjalmar Brantingsgatan och i Lantmannagatan. Ny dricksvattenhuvudledning är möjligt att lägga genom schaktfri ledningsutbyggnad under trafikleden. Alternativt kan området efter förlängning av ca 50 meter allmän dricksvattenledning anslutas i Hjalmar Brantingsgatan söder om trafikleden.

Nytt allmänt ledningssystem för dricksvattenanslutning kommer att behöva byggas ut inom allmän platsmark i huvudgatan, gångfartsgatan 1-2 samt i torggatan.

#### Spillvatten

Allmän kombinerad avloppsledning för spillvattenanslutning finns på andra sidan trafikleden i Munkedalsgatan. Ny huvudledning för att ansluta planområdet till spillvatten med självfall är möjligt att bygga genom schaktfri ledningsutbyggnad under trafikleden utmed det planerade övergångsstället öster om den befintliga tunneln.

Nytt allmänt ledningssystem för spillvattenanslutning kommer att behöva byggas ut inom allmän platsmark i huvudgatan, i gångfartsgatan 1-2 samt i torggatan.

Det allmänna ledningsnätet är kombinerat vilket kan innebära risk för uppdämning i ledningsnätet i samband med häftig nederbörd. Dag-, drän-, och spillvatteninstallation inom kvartermark skall utformas med hänsyn till uppdämningsnivån i avloppsnätet.

#### Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram för det aktuella planområdet. Nytt allmänt ledningssystem för avledning av dagvatten kommer att behöva byggas ut inom allmän platsmark.

OBS! Dagvattenutredningen, bilaga 5 ger förslag till dagvattenanslutning till Trafikkontorets befintliga dagvattenledningar i Hjalmar Brantingsgatan. Dagvattenanslutning skall ske till det nya allmänna dagvattensystemet.

Det är viktigt att inga instängda partier skapas vid utformningen av planen. Höjdsättningen skall vara utförd på ett sådant sätt att bebyggelsen skyddas även vid extrema nederbördssituationer.

Det är viktigt att ordna utjämning av dagvatten från hårdgjorda ytor. Den effektiva magasinsvolymen skall motsvara minst 10 mm nederbörd på de anslutna hårdgjorda ytorna. Man bör sträva efter att skapa så stora grönytor som möjligt för infiltration av dagvattnet. Fördröjning av dagvatten minskar risken för översvämningar och förbättra kvaliteten på dagvattnet, vilket i sin tur minskar belastningen på miljön.

Materialval för utvändiga ytor skall väljas med omsorg om miljön. Till exempel skall oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

#### Klimatanpassning

Plankartan skall kompletteras med en bestämmelse som anger att lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall skall tillåtas, skall vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdamning i allmänt kombinerat avloppssystem.

#### Trädplantering

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på 4 meter mellan trädets rothals och ytterkant ledning skall hållas. Avsteg från grundregeln kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från kretslopp och vatten som då kan komma att ställa krav på att skyddsåtgärder, exempelvis rotspärrear, skall utföras. Vid avsteg från grundregeln skall avtal tecknas som anger att kretslopp och vatten ej svarar för eventuella skador på träd eller ledningar, till exempel vid rotinfrängning eller schaktarbeten.

#### **Kommentar:**

Återvinningsplatsen vid Lantmannagatan kommer att utredas i planarbetet för området söder om arenan.

Planförslaget har justerats och gatorna inom hela planområdet är nu 5,5 m eller bredare. Förslaget till text angående avfallshantering har lagts till i planbeskrivningen.

Fördrojning av dagvattnet ska ske på kvartersmark. Möjliga lägen för fördrojningsmagasin för dagvattenhantering från bostadskvarteren redovisas i planbeskrivningen.

Justeringen av planförslaget till fyra kvarter ger en minskning av hårdgjorda ytor och större möjligheter till infiltration av dagvatten.

Färdigt golv ligger 0,9m över marknivå.

Text i planbeskrivningen angående dagvattensystemet justeras i enlighet med synpunkten. Hela remissvaret vidarebefordras till exploitörerna.

### **7. Kulturförvaltningen:**

Kulturförvaltningen ser positivt på programförslaget och menar att dess genomförande gynnar stadsdelen som helhet. Särskilt värdefullt är att göra området öppet och att ge utrymme för spontanidrott och umgänge.

Kulturförvaltningen vill understryka koloniområdets kvaliteter och menar att området har en potential att bli en innehållsrik grön oas inte bara för kolonisterna utan för området som helhet. I kommande detaljplan bör särskilda skydds- och varsamhetsbestämmelser formuleras för koloniområdet.

Det är positivt om den aktuella utbyggnaden vid Rambergsvallen kan stärka Wieselgrensplatsens centrumfunktion utan att inkräkta på befintliga ytor för koloniodling och bad- och sportfunktioner inom området.

Kulturförvaltningen har i övrigt inget att erinra mot planförslaget.

#### **Kommentar:**

Koloniområdet ligger utanför planområdet och regleras i egen detaljplan.

### **8. Lokalnämnden:**

vill påpeka att ytan angiven för förskola är lämplig för en förskola med 3st avdelningar, (ej fyra som anges i samrådshandlingen). Stadens önskemål att minst ha fyra avdelningar för att det ska bli ekonomi i verksamheten har inte beaktats i planen.

Vidare finns ingen säker inlastning/angöring för leveranser och liknande till förskolan

redovisad. Angöring via gångfartsgator i anslutning till förskolan innebär att störningar kan uppstå för boende och annan trafik.

### **Kommentar:**

Planförslaget har justerats så att förskolan får en separat tvåvåningsbyggnad och en större lekgård. Angöring till förskolan sker från en egen ”angöringsficka” utefter lokalgatan som finns centralt i planområdet.

## **9. Miljö- och klimatnämnden:**

anser att:

- man i nästa steg i planprocessen måste utreda och beskriva alla tänkbara åtgärder vid Hjalmar Brantingsgatan som kan minska bullerbelastningen i området.
- det är viktigt att man gör det möjligt att ex. skapa bilpooler, skapa möjlighet att ha låncyklar och lastcyklar eller andra lösningar som gör det enklare att leva utan bil.
- det är viktigt att man utreder ljudnivåerna från installationer (fläktar och kylanläggningar) på Lundbybadet så att de inte medför oacceptabla störningar.
- det är viktigt att man är medveten om att om bostäder placeras nära den nya arenan kan de närboende komma att uppleva aktiviteterna på arenan som störande.
- det är viktigt att man inte bygger bostäder för nära Volvos verksamhet.
- man bör inventera vilka ekosystemtjänster det finns i idag och hur man skapar nya.
- det är positivt om detaljplanen medverkar till att skapa så mycket grönska som möjligt.
- den fortsatta planen fokuserar på att underlätta för cykel- och gångtrafikanter.
- man ska bidra till målet om att resurshushållningen ska öka genom att återanvända material i så stor utsträckning som möjligt.

### Förvaltningens synpunkter

#### Allmänt

Det är positivt att förtäta med bostäder i ett område med tillgång till mycket god kollektivtrafik och nära till service.

#### Mobilitet

Göteborgs stad har tydliga mål om att bli en attraktivare cykelstad, minska bilberoendet, öka andelen kollektivtrafikresor och bli en klimatneutral stad. För att bidra till att uppnå dessa mål kan man på platser med god kollektivtrafik göra det möjligt att exempelvis skapa bilpooler, skapa möjlighet att ha låncyklar och lastcyklar eller andra lösningar som gör det enklare att leva utan bil. Det är också viktigt att man funderar över behovet av parkering på platser som Rambergsvallen där tillgången till kollektivtrafik är mycket god. Parkeringsutredningen visar att beläggningsgraden som mest ligger på 33 procent, vilket inte är särskilt mycket. Vad gäller parkeringsgarage under mark så vill vi lyfta att det är ett mycket dyrt alternativ för samtliga (kommande) boende även dem utan bil. Idag sker oftast en subventionering av parkering, dvs alla i bostadshuset är med och betalar för parkeringsplatserna även de som inte har bil. Trenden i samhället går dock emot att de som nyttjar bil även ska stå för kostnaderna för bilen. Dessutom medger inte parkeringsgarage en flexibel användning om efterfrågan på parkeringsplatser skulle minska kraftigt och platserna skulle bli överflödiga.

Vidare önskar vi att den fortsatta planen fokuserar på att underlätta för cykel- och gångtrafikanter, både ur ett miljöperspektiv, men också ur ett barn- och jämställdhetsperspektiv. För barn och unga är cykel tillsammans med kollektivtrafiken det viktigaste

färdsättet för att själva ta sig från A till B. Dessutom visar studier att män använder bilen som färdmedel till jobbet i mycket större utsträckning än kvinnor. Detta gäller oavsett socioekonomisk bakgrund och tillgång till bil.

### Trafikbuller

Området är bullerstört från väg- och spårvagnstrafiken på Hjalmar Brantingsgatan med nivåer över 65 dBA vid de tilltänkta fasaderna ut mot gatan. Vi anser att man i nästa steg i planprocessen ska utreda och beskriva alla tänkbara åtgärder vid källan som kan minska bullerbelastningen i området. Beskrivningen bör innehålla ett tydligt resonemang om vilka avväganden som då görs och varför. Är det exempelvis möjligt att bygga ett 4 meter högt bullerplank mellan gatan och husen?

Efter att möjliga åtgärder vid källan utretts och bedömts bör man se över åtgärder som rör själva bostäderna och markanvändningen för att säkerställa en god bostadsmiljö. Utgångspunkten bör då vara att så få bostäder som möjligt ska exponeras för höga bullernivåer och att goda ljudmiljöer både ute och inne ska säkerställas. Därför önskar vi att bullerutredningen visar om det är möjligt att nå tyst/ljuddämpad sida samt en redogörelse för de maximala bullernivåerna för att man ska kunna avgöra hur utemiljön på platsen kommer att bli. Planbeskrivningen bör slutligen innehålla en tydlig beskrivning av de avvägningar mellan allmänna intressen och buller som gjorts i planen.

Det är viktigt att man planerar för så få bostäder ut mot Hjalmar Brantingsgatan som möjligt. Samt att man inte placerar små eller enkelsidiga lägenheter ut mot gatan.

Dessutom önskar vi att man i planbestämmelserna skriver följande:

- Om ekvivalent ljudnivå utanför bostadens fasad är > 55dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida med högst 50 dBA vid fasad.
- Om ekvivalent ljudnivå utanför bostadens fasad är > 60dBA ska ljudnivån inomhus i bostadsrum uppfylla ljudklass B enligt SS 25267 avseende ljudisolering mot trafik eller annan ljudkälla utomhus.
- Om bostaden har en eller flera uteplatser bör ljudnivån vid minst en uteplats vara högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå.
- Om ekvivalent ljudnivå utanför bostadens fasad är > 65 dBA ska minst en entré till byggnad med sådan bostad vara orienterad mot ljuddämpad sida med högst 50 dBA vid fasad.

### Störningar från Rambergsvallen

Om Göteborgs stad önskar ha olika typer av evenemang runt om i staden så är det viktigt att man inte bygger bort dessa möjligheter. Om bostäder placeras nära den nya arenan kan de närboende komma att uppleva aktiviteterna på arenan som störande. Miljöförvaltningen har tagit emot flertalet klagomål från närboende till den nyanlagda fotbollsplanen vid Härlanda Park. Klagomålen avser både ljud och ljus från aktiviteterna på planen. Vi bedömer det som troligt att det även vid den nya arenan vid Rambergsvallen finns risk för klagomål på ljud och ljus. För att försöka undvika klagomål anser vi att det är bra att se över möjliga fysiska åtgärder redan nu. Vi anser att man ska utreda bästa placeringen av strålkastarna och hur dessa riktas mest optimalt, det vill säga att det inte stör de boende. Det är mycket kostsamt att i efterhand justera strålkastarnas inställning.

Det är också viktigt att man utreder åtgärder så att bullernivåerna vid närmsta bostadshus klarar riktvärdet 45 dBA ekvivalentnivå under kvällstid (18-22). För närvarande är det riktvärden för industribuller som används av tillsynsmyndighet och det är därmed dem vi har att förhålla oss till. Vi vill gärna samarbeta kring den här frågan inför utställnings/granskningskedet.

### Störningar från Lundbybadet



Det är viktigt att man utreder ljudnivåerna från installationer (fläktar och kylanläggningar) på Lundbybadet så att de inte medför oacceptabla störningar.

#### Störningar från Volvo

Vi anser att det är viktigt att man inte bygger bostäder för nära Volvos verksamhet. Idag bedöms inte verksamheten störa de planerade bostäderna, men det är viktigt att man inte bygger bort möjligheterna för Volvo om de önskar utöka sin verksamhet i framtiden.

#### Markföroreningar

Vi förutsätter att de rekommendationer som finns bifogad översiktlig miljöteknisk markundersökning efterföljs, samt att vidare arbete sker i samråd med miljöförvaltningen.

#### Ekosystemtjänster

Vi anser att man bör inventera vilka ekosystemtjänster det finns i området idag och hur man skapar nya. Resultaten från denna inventering kan ligga till grund för hur man skapar förutsättningar för exempelvis luft- och vattenrening och hur man ökar koldioxidupptaget och därmed bidrar till stadens miljömål.

#### Grönska

Vi ser gärna att detaljplanen medverkar till att skapa så mycket grönska som möjligt. För att medverka till att stadens miljömål kring ett rikt växt- och djurliv uppnås är det viktigt att man ser till den biologiska mångfalden då man planerar grönskan. Det är en fördel om man i första hand kan välja blommande/bärande träd och grönska bland annat för att gynna humlor, bin och andra pollinerande insekter. Dessutom tycker vi att det vore bra att välja träd och grönska som ger mest nytta för inhemska arter av insekter och annat. Vi önskar att man även funderar över lösningar med gröna väggar och tak där det är möjligt.

#### Materialval

Göteborgs stad har ett prioriterat mål om att resurshushållningen ska öka, vilket innebär att avfallet ska minska bland annat genom att återanvända material. Vi vill att man bidrar till målet genom att återanvända material i så stor utsträckning som möjligt. Vidare är det också viktigt att allt material som väljs har liten påverkan på klimatet sett ur ett livscykelperspektiv. Slutligen vill vi skicka med att koppar inte ska användas som tak eller fasadmateriäl eftersom koppar är giftigt för vattenlevande organismer. Åtgärder för att rena dagvattnet i efterhand är mycket kostsamma.

#### Planering av förskola

Förvaltningen anser att det är viktigt att man då man planerar förskola på platsen ser till att miljön blir tillräckligt god i enlighet med ”Ramprogram för förskola och skola” som staden tagit fram. I programmet finns riktlinjer för bland annat uteareal, utomhusluft och bullernivåer.

#### **Kommentar:**

Till granskningshandlingarna bifogas en särskild rapport som behandlar bullerfrågorna. I rapporten redovisas den befintliga ljudmiljön och vilka bullerdämpande åtgärder som föreslås.

En rapport av befintliga och planerade förutsättningarna för ett liv utan bil inom planområdet läggs till i planhandlingarna. Det handlar bl.a. om åtgärder såsom bilpool, lastcykelpool, säker förvaring av cyklar.

Den nya fotbollsarenan blir helt kringbyggd och får nya belysningsmaster. Detta medför att störningarna avseende buller och ljus kommer förbättras jämfört med situationen för den gamla arenan. Kontoret gör därför bedömningen att den nya arenan inte kommer att innebära någon betydande olägenhet för de nya bostäderna.

Planen innebär inte någon omfattande begränsning av Volvos möjlighet att utöka sin verksamhet än som är rimligt inom detta läge i staden.

Beskrivning av befintliga och potentiella ekosystemtjänster inom planområdet läggs till i planbeskrivningen.

Synpunkterna kring planering av de nya grönområdena och aktivitetsstråket vidarebefordras till exploatörerna och park- och naturförvaltningen som ansvar för projektering och anläggning.

I det justerade planförslaget har förskolan flyttats och lagts i en egen byggnad längre bort från Hjalmar Brantingsgatan och tomtarean har ökat.

En komplettering av bullerutredningen har gjorts med avseende på Lundbybadets ventilation. Mätningarna visar på att ljudnivåerna är låga och riktvärden från kommunen och Naturvårdsverket för industribuller överskrids inte.

I exploateringsavtalet som fastighetskontoret tecknar med exploatörerna ingår att de ska följa ”Miljöanpassat Byggnad i Göteborg”

## **10. Park- och naturnämnden:**

Det föreslås relativt många öppna dagvattenlösningar för rening och fördröjning av dagvatten. Det ser förvaltningen positivt på, men vill samtidigt påpeka vikten av en bra och tydligt ansvarsfördelning, för att dessa ska fungera och vara tilltalande. Dagvattenmagasin, som redovisas nära befintliga träd, önskar förvaltningen andra lösningar och platser för. Eftersom bebyggelsen placeras på den befintliga fotbollsytan föreslås det i planen att kompensation genom mindre konstgräsplaner genomförs. Förvaltningen ser gärna att det också kompenseras med ett annat slags aktivitetsyta, som är mer hårdgjord, och inte bara konstgräsplaner.

### **Planförslagets påverkan på befintliga värden**

*Natur, Kultur och Sociotop* – Idag finns en grusplan omgärdad av träd. Denna används av föreningar runt omkring området. Grönytan som ligger i anslutning till Hjalmar Brantingsgatan används mest som passage samt som promenad- och rastområde för hundar och dess ägare.

Trädraderna runt fotbollsplanen bör inventeras, med avseende på trädlevande svampar och lavar. Även en utredning om de, enligt länsstyrelsen, är klassade som alléer behöver göras. De träd som enligt plan sparas måste göras en inventering på med tanke på eventuella beskärningar eller uppstamningar, som kommer att behövas. Kostnader för detta ska ingå i planen. Förvaltningen anser att man inte kan skapa parkeringsplatser och dagvattenmagasin så nära de befintliga träden, som redovisas i planen, utan att dessa påverkas negativt. Att också lägga en teknisk anläggning alldeles intill befintliga träd, som enligt förslaget ska sparas, ställer sig förvaltningen frågande till.

Genom kompensationsåtgärder föreslås det i planen att fotbollsytan ska ersättas med mindre konstgräsplaner där det idag är parkering. Detta område ingår inte i den aktuella detaljplanen utan redovisas i programmet. Därför är det viktigt att detta följs upp och genomförs trots annan inriktning på ytan i tidigare program.

Flera värden kommer troligtvis att tillkomma genom föreslagen förändring av ytan. Fler människor kommer att röra sig och uppehålla sig i området. Det torg som föreslås ska vara ett så kallat aktivitetstorg och ha plats för både liv och rörelse och hängplatser. Eftersom de ytor, som idag är gröna, försvinner är det viktigt att torgytan får inslag av både grönska och hårdgjorda ytor. Torget ska fungera både som aktivitetsyta, men även som en trygg yta att passera när det inte uppehåller sig många människor där.

*Stråk* – Stråket utmed Lundbybadet är ett viktigt stråk, som kopplar ihop delarna norr och söder om Hjalmar Brantingsgatan. Det upplevs idag som otryggt. Därför är det positivt att det arbetas med, och integreras i planen.

### **Planförslagets överensstämmelse med förvaltningens parkplanering**

*Grönstrategin* – Bostadsnära park ska finnas inom tre hundra meter från bostad enligt Grönstrategins mått. Här ska finnas sociotopvärden såsom grön oas, mötesplats och vila. Parken ska vara nära att ta sig till utan för stora barriärer. Den närmsta bostadsnära parken är Jutegårdsplatsen. Dock anser förvaltningen att det behövs ett tillskott till offentliga rum i och med att fler bostäder byggs. Genom en smart gestaltning av det aktivitets-torg som föreslås kan de olika sociotopvärdena rymmas på ytan. Förskolegården, som finns redovisad som ett offentligt rum, ligger på kvartersmark och ingår inte i kommunens grönplanering.

*Sociotopvärden* – I närheten av planområdet finns områden som hyser många sociotopvärden. Just vid planområdet finns inga dokumenterade värden. Därför är det viktigt att arbeta med dem i planförfarandet för att få in flera olika värden på platsen som kompletterar de intilliggande områdenas befintliga sociotopvärden.

*Trädpolicy* – De träd som är befintliga och redovisas på illustrationskartan, som tänkta att sparas, löper stor risk att dö då dagvattenmagasin och parkeringsplatser är föreslagna alldeles intill träden. Ska de sparas måste andra lösningar föreslås för dagvatten och hårdgjorda ytor.

*Lekplatspolicy och barnperspektiv* – Närmsta lekplats finns några hundra meter bort. Den riktar sig främst till små barn. Därför bör aktivitetsytan ha en annan åldersgrupp som målgrupp.

*Lokalklimat* – Förvaltningen anser att gårdarna är för små, med tanke på att det inte finns några gröna platser eller parker inom planområdet. Gårdarnas storlek i förhållande till husens bredd gör att det inte kommer in mycket sol på dem. Solförhållandena skulle behöva redovisas tydligare innan granskningsomgången.

### **Förslag på förändringar i planförslaget**

Förvaltningen föreslår att compensationen inte bara innebär konstgräsplaner utan även en hårdgjord yta där andra aktiviteter kan utföras. Dessa ytor måste säkerställas så de inte tas i anspråk för annat i en framtida plan.

Förvaltningen anser att en ny studie eller förslag på dagvattenmagasin och hårdgjord parkering kontra befintliga träd måste redovisas.

Förvaltningen anser att de befintliga trädraderna, som sparas enligt plan, bör ingå i trafikområdet och inte vara betecknade som parkmark, då ytan enbart innefattar trädplanteringen.

### **Kommentar:**

Ansvarsfördelning för de öppna dagvattenlösningarna som föreslås beskrivs i planbeskrivningens del om genomförandet.

Möjliga lägen för fördröjningsmagasin har justerats och ligger nu längre från befintliga träd. Inom aktivitetsstråket föreslås en rad olika ytor för aktiviteter. Ansvaret för utformning av dessa ytor ligger på park- och naturförvaltningen.

Planförslaget har justerats och kvartersgårdarna har blivit större.

Trädraden i anslutning till koloniområdet har lagts till koloniområdets användningsområde och trädraden i anslutning till Volvo har lagts på kvartersmark.

De befintliga träden har inventerats med avseende på trädlevande svampar och lavar. Inga sällsynta eller naturvårdsintressanta arter hittades under inventeringen.

## 11. Räddningstjänsten Storgöteborg:

Det nämns inget om hur området ska försörjas med brandvatten i granskad handling. Strategin för hur brandpostsystemet ska byggas ut bör tydliggöras (både gällande kapacitet i ledningar och avstånd mellan uppställningsplatser för räddningstjänsten och brandposter).

Det förutsätts att en avstämning gjorts med Länsstyrelsen gällande farligt gods, som påpekats vid startmötet.

### **Kommentar:**

Kapacitet för brandvatten och brandpostsystem regleras inte detaljplanen. Göteborgs vatten har klargjort att området kan försörjas med vatten och de kommer att tillgodose att området går att försörjas med rätt mängd vatten och brandposter.

Hjalmar Brantingsgatan är, enligt länsstyrelsen, inte längre aktuell som sekundär transportled för farligt gods

## 12. Stadsdelsnämnden Lundby:

tillstyrker förslaget under förutsättning att framförda synpunkter beaktas med tilläggsyttrandet:

- ”Att ett tillägg till yttrandet görs under rubriken ”Förvaltningens överväganden” i slutet av fjärde stycket. ”, *alternativt att de bullerutsatta delarna av husen görs till verksamhetslokaler.*”
- Att ett stycke läggs till som ett sista stycke under rubriken ”Förvaltningens överväganden”. ”*Det är viktigt att detta område knyts samman med Wieselgrensplatsen. I framtida planer är det angeläget att utformningen av bebyggelsen längs med Hjalmar Brantingsgatan utformas så att den bjuder in till liv och rörelse. Med tanke på Hjalmar Brantingsgatans karaktär kan felaktigt utformade byggnader längs med leden skapa en känsla av otrygghet.*” ”

Nämnden ser positivt på att det ska tillskapas en förbindelse i plan över Hjalmar Brantingsgatan vid hållplatsen Rambergsvallen. Detta kommer att öka tryggheten väsentligt. En ständigt återkommande synpunkt som inkommit till förvaltningen är tunneln under Hjalmar Brantingsgatan. Denna tunnel upplevs som extremt otrygg. Förvaltningen förutsätter därför att tunnel tas bort, eftersom den skapar otrygghetskänslor hos de målgrupper som förvaltningen har varit i kontakt med. Det har heller inte framkommit i någon medborgardialog att människor uttryckt sin nöjdhet med att kunna cykla i tunneln.

Det är positivt att bostäderna kommer att få både blandade storlekar och upplåtelseformer. Då närområdet består av merparten mindre lägenheter finns ett behov av att det byggs större lägenheter.

Enligt tillåten höjd på bebyggelsen i detaljplanen riskerar gårdarna att bli relativt skuggade och mörka. Det är därför viktigt att gårdarna inte blir för mörka och att detta kan lösas genom en genomtänkt reglering av varierande höjder på bebyggelsen.

Vissa delar av bostadsbebyggelsen kommer att utsättas för bullernivåer över gällande riktvärden. Förvaltningen anser därför att det är viktigt att ange en planbestämmelse för detta som reglerar att sovrummen förläggs mot den ljuddämpande sidan, alternativt att de bullerutsatta delarna av husen görs till verksamhetslokaler.

Gaturummet är relativt smalt för den del som anläggs för gående. Förvaltningen ifrågasätter därför om det verkligen finns utrymme för att skapa platsbildningar vid korsningarna med trädplantering och viss möblering, utan att göra avkall på tillgängligheten.

Förvaltningen ser dock positivt på tanken med platsbildningar vid korsningarna. Platsbildningar av detta slag är viktiga för det sociala livet i området samt möjligheten till

möten mellan människor. Förvaltningen anser därför att dessa ytor borde ges mer utrymme.

Det saknas siffror i planbeskrivningen för ytorna gällande förskolan. Förvaltningen anser att det är viktigt att förskolans utemiljö uppfyller de 35 kvm per barn som Göteborgs stads rekommendationer anger. I och med att exploateringsgraden har ökat avsevärt från utgångsläget anser förvaltningen att det inte finns några ursäkter att inte uppfylla de rekommendationer som staden arbetar utefter.

Både området kring Rambergvallen och Wieselgrensplatsen är föremål för en stadsmässig förändring och kommer på sikt att ligga närmre centrum. Det är därför viktigt att nya bostadsområden förbereds för ett kommande utökat behov av lokaler. Förvaltningen förespråkar därför alternativ två som innebär att planen kräver verksamheter i bottenplanen utefter Hjalmar Brantingsgatan både för det nordvästra och nordöstra kvarteret samt mot aktivitetsstråket både för det nordöstra kvarteret och kvarteret söder om detta.

Stadsdelsförvaltningen tillsammans med park- och naturförvaltningen har genomfört en medborgardialog med Ungdomsrådet i Lundby. Dialogen handlade om aktivitetsstråket inom detaljplanen för bostäder m.m. vid Rambergsvallen och genomfördes 23 januari 2014. Det är viktigt att detta område knyts samman med Wieselgrensplatsen.

I framtida planer är det angeläget att utformningen av bebyggelsen längs med Hjalmar Brantingsgatan utformas så att den bjuder in till liv och rörelse. Med tanke på Hjalmar Brantingsgatans karaktär kan felaktigt utformade byggnader längs med leden skapa en känsla av otrygghet.

#### **Kommentar:**

I det reviderade förslaget har antalet kvarter minskats från fem till fyra vilket medför att bostadsgårdarna blir större och får bättre solförhållandena.

Planbestämmelse som reglerar tyst sida har lagts till på plankartan.

I det nya planförslaget finns bättre plats för trädplantering och möblering i gatukorsningarna. Hur dessa korsningar gestaltas bestäms i en senare projekteringsfas.

Etablering av centrumverksamheter i bottenplan medges inom samtliga kvarter. Kontoret har bedömt att det är kommersiellt möjligt med en tvingande bestämmelse för bottenplanen utefter Hjalmar Brantingsgatan och mot aktivitetsstråket i det nordöstra kvarteret.

I samband med att det nya övergångsstället byggs kommer gångtunneln att tas bort.

Förhållandet för förskolan har förbättrats genom att skolan fått en egen byggnad och en större tomt. Tyvärr kommer inte önskemålet om 35 kvm per barn att uppnås (planen medger ca 30 kvm per barn) men kontoret anser att förskolans förutsättningar ändå är mycket gynnsamma om man ser till skolans placering och hela dess närområde.

### **13. Trafikkontoret:**

har varit i med i arbetsgruppen vid framtagande av detaljplanen och ställer sig bakom förslaget som principlösning. Nedanstående synpunkter eller kommentarer är synpunkter som Trafikkontoret anser bör beaktas i planen.

- Detaljplanen måste utformas efter de förutsättningar som finns på Hjalmar Brantingsgatan idag.
- Så länge Hjalmar Brantingsgatan har 2 körfält i vardera riktningen med stora trafikmängder och relativt sätt höga hastigheter kan Trafikkontoret inte acceptera långsgående parkering på gatan. Trafikkontoret förutsätter av samma anledning att befintlig gång- och cykeltunnel ska finnas kvar.

- Bullerskydd saknas på framtagna plankarta.
- Ljudnivån vid fasad mot Hjalmar Brantingsgatan överskrider nuvarande kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller. Detaljplanen försvårar möjligheten att nå Kommunfullmäktiges miljömål delmål "God bebyggd miljö".
- De två sektioner som redovisas i plankartan uppfyller inte kraven för att regleras (med lokal trafikföreskrift) som gångfartsområde.
- Att boendeparkering inom planområdet inte ska ske på kvartermark
- Inga enskilda ledningar eller fördröjningsmagasin ska finnas i kommunal gata.
- Flyttning av likriktarstationen vid Lundbybadet måste säkerställas innan planen antas.

### Trafiksituationen

Det är högst osäkert när trafiksystemet har byggts ut så att en omfördelning av trafiken kan ske och därmed en avlastning av Hjalmar Brantingsgatan. Trafikkontoret avser att påbörja ett trafikprognosarbete för denna del av Hisingen men när detta är klart och vilket utfall det visar är för tidigt att säga något om.

All exploatering längre västerut längs eller i nära anslutning till Hjalmar Brantingsgatan kan medföra ytterligare trafik på Hjalmar Brantingsgatan. Målet är att minska andelen fordonstrafik och öka resande med kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Detta kräver mer kollektivtrafik som i sin tur medför mer buller. Kapaciteten i kollektivtrafiken måste säkerställas. Hjalmar Brantingsgatan trafikeras i stort sett dygnet runt av fordonstrafik och kollektivtrafik.

Förslaget att flytta över all fordonstrafik till ena sidan av spårvagnsspåret påverkar trafiksystemet i stort och måste utredas för Hjalmar Brantingsgatan i sin helhet. Det påverkar bullernivåerna för befintliga bostäder och kan medföra en ökad kostnad för Trafikkontoret.

Lösningen med i planen så kallad gångfartsgata där blandtrafik förekommer på allmän plats, längsgående parkering sker på kvartermark och gångstråk närmast fasad är en olämplig utformning. Gångfartsområden finns i stort sett endast inom Vallgraven. Ett gångfartsområde ska inte ha egna gångbanor och körbanor. Gående ska naturligt vistas på hela ytan. Lokalgatorna inom planen bör klassas som bostadsgata med förhöjda ytor som inslag för att begränsa hastigheten.

Angöringen till förskola och Volvos parkering är föreslagen som gångfartsgata med parkering på kvartermark på västra sidan. Trafikkontoret ställer sig frågande till om gatan ska ligga på allmän plats. En förskola ska i första hand lösa angöringen på egen mark. Vändplats för renhållningsfordon och leveransfordon måste säkerställas.

Detaljplanen föreslår längsgående parkering på Hjalmar Brantingsgatan i anslutning till de verksamheter som föreslås i bottenplan mot Hjalmar Brantingsgatan. Så länge gatan har 2 körfält i vardera riktningen med stora trafikmängder och relativt höga hastigheter kan Trafikkontoret inte acceptera en sådan utformning.

Trafikkontoret anser att det allra finmaskigaste gatunätet med angöring till fastighet ska ligga på kvartermark. Trafikkontoret föreslår därför att de tre lokalgatorna som ligger i öst-västlig riktning, mellan kvarteren ligger på kvartermark och det står exploatören fritt att utforma gaturummet. Dock måste utformningen säkerställa räddningstjänstens krav på tillkomst till byggnaderna

## Buller

På framtagna plankarta saknas bullerskydd längs Hjalmar Brantingsgatan. Trafikkontoret anser att dessa ska med på plankartan för att säkerställa dess tillkomst och säkerställa att erforderliga ytor finns tillgängliga. Det ska skrivas in i plankartan att ljudklass B krävs för fasad mot minst Hjalmar Brantingsgatan.

En fördjupad bullerutredning måste göras för att säkerställa ljudnivån på förskolans gård och i aktivitetsstråket. En rekommendation är att uppnå tidigare ställda krav där det angavs även krav på bullernivåer utomhus från trafik i anslutning till undervisningslokaler. För klass A var högsta ekvivalenta ljudnivån 50 dB(A) och klass B/C 55 dB(A) på minst 50 % av ytan. Det finns idag inga specificerade krav gällande denna form av ytor.

Ljudnivån vid fasad mot Hjalmar Brantingsgatan överskrider nuvarande kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller. En fördjupad bullerutredning måste kompletteras med bl.a. maximalnivåer i planområdet

Genom att anlägga bullerskärmar längs spårvagnsspåret och längs Hjalmar Brantingsgatans södra sida kommer ljudet sannolikt reflekteras till bostäder på norra sidan av gatan. Reflekterande ljud ändrar frekvens och särskilda fasadåtgärder kan bli nödvändiga för att säkerställa ljudnivån inomhus. Detta blir en merkostnad för exploatör.

Genom dubbelsidiga bullerskärmar kan fordonsförarna uppleva på Hjalmar Brantingsgatan en skyddad sträcka på gatan där kringliggande bostäder och miljö inte gör anspråk på gatan. Detta kan medföra högre hastigheter, minskad regelefterlevnad för skyltad hastighet med höjda bullervärden och minskad trafiksäkerhet som följd.

Planen ser inte ut att skydda några befintliga bostäder vars ljudnivå före planerad exploatering är över 60 dBA vid fasad. Detaljplanen försvårar möjligheten att nå Kommunfullmäktiges miljömål delmål "God bebyggd miljö" som säger att 90% av kommunens invånare ska till 2020 ha maximalt 60 dBA vid mest utsatta fasad.

Detaljplanen ska utformas så att räddningstjänstens krav om tillgänglighet uppfylls.

### ***Kommentar:***

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har efter samrådet haft ett flertal möten där ovanstående synpunkter har diskuterats. Planhandlingarna har därefter justerats.

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

### **14. Försvarsmakten:**

har inget att erinra mot planen.

### **15. Göteborgsregionen (GR:)**

GRs arbetar aktivt för att stödja och underlätta för bostadsbyggande i medlemskommunerna inom Göteborgsregionen. Rambergsvallsområdet ligger i den del som i GRs strukturbild betecknas som det sammanhängande stadsområdet med god lokal kollektivtrafik. Området angränsar även till regionens kärna som är lätt att nå från hela Göteborgsregionen. Detaljplanen följer intentionerna i GRs Strukturbild. Området har god tillgänglighet med kollektiva färdmedel och med gång- och cykel. GR ser parkering som ett komplement för de boendes behov av resor där kollektivtrafiken inte är ett alternativ.

Det är i GRs måldokument Hållbar tillväxt, som antogs 2013, fastställt att vi ska arbeta för att stärka de kvaliteter som gör att vi vill leva och verka i samt besöka Göteborgsregionen. Detta innebär bland annat att stads- och tätortsmiljöer utformas så att de inbju-

der till ett rikt vardagsliv med gott boende och attraktiva mötesplatser. Rambergsvallsområdets har goda förutsättningar att skapa attraktiva boenden och besöksmål i staden och regionen.

GR anser att det vore värdefullt att arbeta vidare med planområdets kopplingar till pågående och planerade utvecklingsprojekt i stråket Hjalmar Brantingsgatan och i närliggande områden för att skapa ett sammanhängande område. Här får till exempel Hjalmar Brantingsgatans framtida funktion och struktur en avgörande roll för hur samspelet och integrationen mellan de olika områdena kan utvecklas. I detta sammanhang är det viktigt att lyfta betydelsen av utformningen av hållplatsen vid Rambergsvallen för att öka tillgänglighet och attraktivitet till Rambergstaden. GR förordar därför planförslagets alternativ som förbättrar tillgängligheten, säkerheten och attraktiviteten för boende och besökare i området utifrån ett hållbarhetsperspektiv.

GR vill bidra till ett balanserat bostadsbyggande av hög kvalitet och till acceptabla kostnadsnivåer i Göteborgsregionen. GR ser positivt på att det planeras för både hyresrätter och bostadsrätter. GR anser också att det är viktigt att tillkommande bostäder kompletterar befintligt bostadsbestånd i närliggande områden för att främja flyttkedjor har inget ytterligare att tillägga utöver det förra svaret.

#### **Kommentar:**

Kontoret instämmer i synpunkterna. Ett förslag för en sammanhängande planering av området kring Rambergsvallen har presenterats i ”Program för arena, bostäder mm vid Rambergsvallen”. Verkställandet av denna planering sker i aktuell detaljplan och i framtida detaljplaner som tas fram för området.

### **16. Lantmäterimyndigheten i Göteborg:**

Myndigheten har följande att erinra:

Under "Beteckningar på plankartan":

- Punkt 4. Utnyttjandegrad - kan inte hittas i plankartan.
- Punkt 2. Användning av kvartersmark, skola medges i bottenplan- den mark som i kartan är röd och S-märkt är kryssmark och får således endast bebyggas med komplementbostäder, otydligt vad som gäller. Gult S finns däremot inte med under användning av kvartersmark

Lantmäterimyndigheten har inget i övrigt att erinra mot förslaget.

#### **Kommentar:**

Kontoret har justerat planhandlingarna i enlighet med synpunkterna.

### **17. Länsordningspolisen:**

delar i allt väsentligt de uppfattningar om trygghet som förs fram. När det på en plats finns ett flöde av människor, som ständigt rör sig i gatumiljön, brukar flertalet uppleva detta som positivt och tryggt. Detaljplanens ca 600 bostäder, handel och kontor, nya konstgräsplaner samt anslutande aktivitetsstråk bör kunna generera ett sådant flöde under relativt stor del av dygnet. Planområdet har tidigare av allmänheten, främst boende i Rambergsstaden, pekats ut som en ödslig yta som känns otrygg.

Hållplatsen Rambergsvallen och tunneln under Hjalmar Brantingsgatan har vid trygghetsvandringar uppmärksammas som särskilt otrygga. Det kan tilläggas att allmänheten även i andra forum till polisen framfört likadana synpunkter om dessa platser.

Två alternativ för passage av Hjalmar Brantingsgatan presenteras: tunneln stängs helt eller den blir kvar som komplement, främst för cyklister. När det gäller tunnlar anser vi att de i och för sig är ett trafiksäkert sätt att separera olika trafikslag säkert, men upplevs sällan som tryggt! Det finns inte underlag för att påstå att det där finns någon påtagligt



förhöjd risk att drabbas av brott, men det är ofta folks känsla som styr beteendet. Bara att vistas nära en tunnelmynning, även om man inte ska igenom, kan upplevas negativt.

Alternativ 1, stängning av tunneln, förefaller enligt vår åsikt vara att föredra:

- Man undviker att få en otrygg plats i närheten av tunneln; att den genom sin blotta existens, och främst genom att man ser dess mynning, ger många en sådan känsla.
- Man får inte situationen att många cyklister väljer bort tunneln och kör över gatan på ett ställe som inte är planerat för ett sådant trafikantflöde.

### ***Kommentar:***

Synpunkterna vidarebefordras till Trafikkontoret.

## **18. Länsstyrelsen:**

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör miljö kvalitetsnormer för luft samt hälsa/säkerhet med avseende på trafikbuller, markföroreningar och närliggande verksamheter måste lösas på ett tillfredställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.

### Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Länsstyrelsen befarar inte att riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig eller att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser.

### Trafikbuller

Länsstyrelsen har inte fått ta del av bullerutredningen och förutsätter att den bifogas granskningshandlingen.

Länsstyrelsen är tveksam, med anledning av den rådande bullersituationen, till lämpligheten att dra fram bostadshuset så nära Hjalmar Brantingsgatan. Kommunen bör undersöka vad ett större avstånd till väg/spårväg skulle innebära ur bullersynpunkt. Vad skulle en placering av den nya bebyggelsen i höjdläge med Lundbybadet ge för bullernivåer?

För att klara en acceptabel bullernivå för bostäderna längs Hjalmar Brantingsgatan krävs bullerskärmar utmed spårvagnsspåren samt mellan cykel- och gångbana. Om avståndet mellan väg/spårväg och bostadshus ökas kan bullerskärmar höjd minskas. Länsstyrelsen är tveksam till om gaturummet blir inbjudande bakom 3-4 meter höga bullerskärmar.

Kommunen behöver utföra nya bullerberäkningar för att visa vilka ljudnivåer som kan förväntas om bullerskärmar förlängs förbi det nordvästra kvarteret.

### MKN

Planhandlingarna går inte närmare in på områdets luftkvalitet. Enligt 2 kap. 10 § PBL ska MKN följas vid planläggning. Med nu tillgänglig data finns anledning att, utifrån befintliga förhållanden, tvivla på lämpligheten i att placera bostäderna allt för nära Hjalmar Brantingsgatan. Länsstyrelsen anser att kommunen ska göra en luftutredning som kan visa att MKN för luft inte överskrids och jämföra resultaten med miljömålen.

### Markföroreningar

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har genomförts och i den påträffades förhöjda halter av föroreningar. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att en fördjupad undersökning av markföroreningar behöver göras innan plangranskning. Därutöver vill Länsstyrelsen understryka vikten av att säkerställa eventuella åtgärder för att avhjälpa föroreningar på ett plantekniskt korrekt sätt.

### Närliggande verksamheter

Kommunen behöver redogöra för vilka störningar som kan komma från Volvos pågående verksamhet sydväst om planområdet och vid behov utreda eventuella skyddsavstånd.

### Råd enligt 2 kap. PBL

Radon

Planhandlingarna behöver behandla risken för radon.

### Geoteknik

Enligt SGI har de geotekniska förutsättningarna för denna detaljplan klarlagts på ett godtagbart sätt, dock med reservation för gång- och cykeltunneln under Hjalmar Brantingsgatan.

Länsstyrelsen delar SGI:s geotekniska bedömning. De rekommendationer som anges i geotekniskt utlåtande och planbeskrivning får gärna framgå som upplysning på plankartan, för att de inte ska falla bort vid ett senare plangenomförande.

### Dagvatten

En exploatering av området kan innebära att mindre vatten infiltreras och istället behöver ledas bort, som i sin tur kan innebära att Ryaverken belastas med mer dagvatten till sin reningsanläggning. Förutom de åtgärder som skrivits in om planbestämmelser bör kommunen överväga att införa planbestämmelser som kan reglera minsta mängden gröna tak och grönytor.

### Trafikfrågor

Det är positivt att kommunen med utformning och gestaltning av trafikmiljön vill arbeta med trygghetsfrågorna. Kommunen kan dock ytterligare konkretisera tankarna om hur och när i tid en eventuell ombyggnad av Hjalmar Brantingsgatan och gång-/cykeltunneln under denna gata kan bli aktuell. Det är även viktigt att i ett större perspektiv beakta att en ombyggnad av Hjalmar Brantingsgatan kan ha påverkan på det övergripande vägnätet, vilket är viktigt för att denna ombyggnad ska kunna bedömas realistisk och genomförbar.

De på plankartan föreslagna sektionerna för gångfartsgata 1 och gångfartsgata 2 är, enligt Länsstyrelsens bedömning, exempel på trafikseparerad gatuutformning, där fotgängare är hänvisade till en avskild gångbana. Det framgår inte hur denna utformning ska bidra till en lägre trafikrytm eller hur blandtrafik ska kunna ske på fotgängarnas villkor.

### Övriga redaktionella synpunkter

Den del av kvarteret som tillåter både bostäder och skola kan framgå tydligare på plankartan med en annan färgmarkering, som exempelvis gul-röd-randig.

På plankartan finns en bestämmelse om att all angöring till avfallshantering ska ske mot genomfartsgata i nord-sydlig riktning. Denna genomfartsgata finns inte på plankartan. Det är även tveksamt om en planbestämmelse kan bestämma trafikrörelserna, utan då är det ofta bättre att med väghänvisning och gatuutformning hänvisa trafiken till vissa gator.

Planbestämmelsen g3 är otydlig med vilka principsektioner för utformning och del av planbeskrivning som avses.

### SGI

De geotekniska förutsättningarna för ett plangenomförande har i allt väsentligt klarlagts på ett för planskedet godtagbart sätt. Vi delar de geotekniska bedömningar som redovisas i det översiktliga utlåtandet och i planbeskrivningen. Vi vill dock rikta uppmärksamhet på nedanstående.

I norra delen av planen går en gång- och cykeltunnel under Hjalmar Brantingsgatan och marken är här nedsänkt. I det geotekniska utlåtandet och i planbeskrivningen anges att

det förutsätts att tunneln och slänterna är byggda och konstruerade på sådant sätt att stabiliteten är tillfredsställande. Vi anser att för hållandena bör klarläggas i planskedet. Särskilt beaktas de nya förutsättningar med bl.a. utbyggnad och förändrad markanvändning som planförslaget medger.

### **Kommentar:**

Till granskningshandlingarna bifogas en särskild rapport som behandlar bullerfrågorna. I rapporten redovisas dagens ljudmiljö samt förslag på hur bullerstörningar inom planområdet hanteras. Kontoret har haft separata möten angående bullersituationen med länsstyrelsen.

Kommunen är markägare. Fastighetskontoret kommer att göra nödvändiga kvarstående markutredningar och saneringar innan avtal skrivs med exploatörer och bygglov ges. Plankartan kommer att kompletteras med texten ”Bygglov får inte beviljas förrän marken sanerats och uppfyller Naturvårdsverkets generella riktvärden, KM, avseende tungmetaller och PAH:er.” Fastighetskontoret kommer att utföra kompletterande utredning för att bl.a. avgränsa förekomsten av förorenade massor och fastställa vilka saneringsåtgärder som måste genomföras. I denna utredning kommer också risken för radon att behandlas.

Enligt ”Älvstaden, Färdplan 2014 – 2024” kommer planeringen för en omvandling av Hjalmar Brantingsgatan att påbörjas med ett planprogram 2015. Gångtunneln under Hjalmar Brantingsgatan kommer att tas bort i samband med att ett nytt övergångsställe byggs i aktivitetsstråkets förlängning. Gatan kommer också få ett annat utseende framför de nya kvarteren med bl.a. korttidsparkering. Åtgärderna kommer att utföras i samband med planens genomförande.

Beslut om sänkning av hastigheten från 70 km/tim till 50 km/tim kommer att tas innan planen antages.

Kontoret har varit i kontakt med klimat- och miljöförvaltningen och diskuterat luftkvaliteten för området. Miljö- och klimatförvaltningen vidhåller att MKN inte överskrids och att det inte behövs någon speciell luftutredning.

Miljö- och klimatförvaltningen, som har tillsynsansvar för Volvos verksamheter och får årliga miljörapporter, anser inte att Volvos verksamheter är störande och inte heller är av den art så att det behövs ytterligare utredningar. I samband med planeringen för nya bostäder i Norra Kyrkbyn gjordes en miljömedicinsk utredning angående Volvos verksamhet. Inte heller denna utredning kom fram till att Volvos verksamhet var något hinder för bostadsbebyggelse.

Planförslaget har justerats från fem mindre till fyra större kvarter. Vidare har förskolegården ökat något och ytan mellan koloniområdet och parkeringen blivit större. Detta har lett till att andel hårdgjord yta har minskat och möjligheterna till infiltration och dagvattenfördröjning har ökat. Planbeskrivningen föreslår att så många hårdgjorda ytor som möjligt görs genomsläppliga för dagvatten. Kommunen bedömer att den ökade belastningen på reningsverket är acceptabel.

Gång- och cykeltunneln kommer att tas bort/fyllas igen i samband med genomförandet av planen. Kontoret anser därför att det inte finns några geotekniska problem för den nya bebyggelsen.

Plankarta och föreslagna gatusektioner har justerats och bestämmelsen ”gångfartsgata” har ersatts av ”lokalgata” i enlighet med synpunkterna.

## **19. Försvarmakten Högkvarteret, HKV:**

har inget att erinra mot planen.

## **20. Svenska Kraftnät**

har inget att erinra då de inte har några ledningar i området. De önskar inte medverka i det fortsatta remissförfarandet.

## **21. Vattenfall Eldistribution AB:**

har inget att erinra mot planen.

## **22. Västtrafik Göteborgsområdet:**

har inget att erinra.

## **Sakägare**

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

## **23. Fastighetsägare Rambergsstaden 66:4, Sveafjord AB/Volvo Group Real Estate:**

På befintlig parkering öster om Volvo Penta parkerar dagligen mer än 300 Volvoanställda vilket innebär stor belastning på anslutningen till Hjalmar Brantingsgatan vid arbetsdagens början och slut. Detta måste beaktas vid utformning av planen. I dagsläget upplever många obehag då bilar kommer med hög hastighet på Hjalmar Brantingsgatan samt dålig sikt, vid påfarten från parkeringen. Detta bör beaktas i planen.

Då inlastning sker till Volvo Pentas byggnad från denna parkering kommer tunga/långa fordon att trafikera den planerade gångfartsgatan som leder från Hjalmar Brantingsgatan till parkeringen. Detta måste beaktas vid utformning av planen så att svepareor vid infarterna tillåter tunga/långa fordon att utan problem angöra.

Infart och parkering i närhet till förskola och förskolegård kan komma att innebära en konflikt.

### ***Kommentar:***

Hastigheten på Hjalmar Brantingsgatan kommer att sänkas till 50 km/tim och det planerade övergångsstället med refuger och hastighetsdämpande gupp kommer att medföra att hastigheten på gatan vid infarten till Volvos parkeringsplats minskar ytterligare.

Planförslaget har justerats och hänsyn har tagits till angöring till Volvos fastighet med långa lastfordon. Förslaget för förskolans gård och orientering har justerats och innebär inte längre någon konflikt med trafik till och från Volvos fastighet.

## **Övriga**

### **24. Fortum Distribution AB:**

har inget att erinra då aktuellt område ligger utanför vårt distributionsområde.

### **25. SCH - Stadsplanering Centrala Hisingen:**

De skisser som finns i remissvaret visas inte här men finns på stadsbyggnadskontoret.

Detta är ett mycket bra detaljplanearbete med rätt ambitioner för att skapa bra stad.

Stråk/Rörelse/Trafik

I flera styrdokument poängteras vikten av att koppla samman dels stråk inom stadsdelen men även mellan stadsdelens viktiga målpunkter. Det är mycket välkommet att bef GC-väg mellan Lundbybadets entré och Lantmannagatan uppgraderas till ett ”aktivitetsstråk”. Däremot saknar vi en analys och ett omhändertagande av hur detta aktivitetsstråk ska fungera i sin koppling/relation till omgivning och som en del i stadsdelens stråk. Hur är det tänkt att man ska ta sig från aktivitetsstråkets södra punkt mot Keillers park och från norra delen vidare mot Mötesplatsen och Flunsåsparken?

Att fylla igen den otrygga GC-tunneln under Hjalmar Brantingsgatan är en förutsättning för att skapa;

1) en tillgänglig och säker spårvagnshållplats, 2) kommersiella ytor i nordöstra kvarterets bottenvåning och 3) ett entrétorg framför Lundbybadets entré. SCH förespråkar en igenfylld tunnel och att detta entrétorg fastställs i detaljplanen. En övergång i plan måste dock vara planerad för alla trafikslag.

Trafikseparering tillhör det förgångna. I Planbeskrivning sid 16 finns två alternativ beskrivna; varför ska överfarten sicksackas? Då försvårar man ju t ex cykelpassage. Som boende i området vet vi att bef tunnel är en viktig del i ett nordsydligt cykelstråk. SCH föreslår således ett tredje alternativ; att man gör en korsning i plan som omfattar alla trafikslag. Då når man även planområdet med bil Hjalmar Brantingsgatan, vilket minskar Hjalmar Brantingsgatans motorvägs-/barriärkänsla och behovet av omvägar via Gropegårdsgatan resp Wieselgrensplatsen. Därigenom minskas även den faktiska hastigheten på biltrafiken. Detta alternativ riskerar heller inte att göra Mötesplatsen till en värre baksida än det är idag.

Hjalmar Brantingsgatans trafikutredning har en stor påverkan på planens utformning och bör starta omgående. Det är mycket synd att utredningen inte pågått parallellt med detta planarbete då dessa frågor så starkt hänger ihop.

440 p-platser på 600 lgh tror vi är för mycket mtp det centrala kollektivtrafiknära läget. P-normen torde kunna minskas drastiskt.

### Stadskvaliteter

Planprogrammet beskriver viktiga parametrar vad gäller att skapa stadsmässighet. Bl a förespråkas viss service och att området ska kännas befolkat dygnet runt. Något som idag saknas i denna del av Lundby är promenadvänliga stråk och trevliga målpunkter för socialt umgänge. Tillskapas ca 600 lägenheter borde det kommersiella underlaget vara tillräckligt för att styra ytterligare kommersiella lokaler i bottenvåningarna. Bottenvåningarna öster om parkytan utgör t ex med sin kvällssol fantastiska lägen för restaurang, café, pub e.dyl. Detta skulle på ett positivt sätt öka stadsmässigheten. SCH förespråkar alltså ett utökat alternativ 2 (Planbeskrivning sid 18).

### Buller

Bullerkartorna redovisar en bra ljudmiljö för kvarteren i stort, men en förhöjd nivå i fasad utmed Hjalmar Brantingsgatan. SCH vill framföra att bullerskärmar inte hör hemma i en stadsmässig bebyggelse. Om ljudnivåerna överskrider var som är godtagbart för bostäder, föreslås att dessa delar istället vigs åt verksamhetslokaler/kontor.

### Övrigt

Det är bra att man bygger vidare och definierar Rambergsstadens omfattning, genom att helt enkelt kalla området just Rambergsstaden. Därför föreslås att spår- och bussvagnhållplatsen döps om, förslagsvis till ”Rambergsstaden” eller ”Mötesplatsen”.

Vad vi kan se så saknas angivelse av antal våningar/byggnadshöjd samt egenskapsbestämmelse ”V” för kvarteret mitt för badets utomhusbassäng.

Plankartans sektion för Huvudgata visar en trädrad på 1 meter, vilket SCH tror är i minsta laget om man önskar stora fina träd för framtiden.

De två södra gårdarna är mycket smala, och ser ut att kunna bli ganska mörka. SCH förordar att detta studeras ytterligare genom solstudier.

**Kommentar:**

Ombyggnaden av Rambergsvallens nya arena ingår inte i denna plan och användningen kan därför inte säkerställas inom detta planarbete.

En diskussion av kopplingar av aktivitetsstråket med övriga stråk inom stadsdelen finns i planbeskrivningen. Eventuella åtgärder för att förbättra dessa kopplingar faller utanför aktuellt planarbete.

Torget säkerställs i plankartan. Trafikkontoret har tagit fram en skiss på nytt övergångsställe i förlängningen av aktivitetsstråket. Detta övergångsställe innehåller en rak övergång för både gångtrafikanter och cyklister och nya spårvagnshållplatser på ömse sidor.

Planhandlingarna kommer att kompletteras med en rapport som beskriver ”en stadsdel utan behov av bil”. I rapporten redovisas en rad åtgärder som möjliggör ett liv utan bil inom planområdet och som gör det möjligt att tillämpa en lägre parkeringsnorm.

Etablering av verksamheter i bottenplan medges inom samtliga kvarter. Det bedöms att krav på verksamhetslokaler är kommersiellt möjligt utefter Hjalmar Brantingsgatan och mot aktivitetsstråket i det nordöstra kvarteret.

Kontoret har tagit fram en bullerrapport som beskriver den befintliga ljudmiljön och hur man kommer att hantera bullerstörningarna från Hjalmar Brantingsgatan. Anordnandet av bullerskärmar är inte aktuellt.

Förslaget om ändring av hållplatsnamn vidarebefordras till namnberedningsnämnden.

Plankartan kompletteras med bestämmelser för antal våningar.

Hur sektionen för den framtida Hjalmar Brantingsgatan ska se ut är inte bestämt. Den avsatta bredden för ”Huvudgata” anses dock vara tillräcklig för att i framtiden få en välfungerande trädplanterad stadsgata.

Planförslaget har justerats och kvartersgårdarna har blivit större.

## **26. FCH - Föreningen Fastighetsägare Centrala Hisingen**

tycker att SBK väl har fångat de behov närområdet ställer på ny bebyggelse.

### Sammanfattande reflektioner

På Centrala Hisingen finns många platser som idag är svåra att nå. Det är såväl barriärer i form av minskad kontakt och samhörighet mellan stadsdelens olika områdens fysiska barriärer i form av fr a Lundbyleden/Hamnbanan och Hjalmar Brantingsgatan som är problematiska. Ett systematiskt och strategiskt arbete att knyta ihop stadsdelen behöver ha största prioritet. Här ser vi att detaljplaneförslaget har tagit vara på denna kunskap om problembild, och ett genomförande av planförslaget kommer bli ett steg på vägen att knyta ihop stadsdelen.

Ny placering för Rambergsvallens spårvagnshållplats skulle betyda mycket för möjligheterna att knyta ihop de båda områdena på var sin sida av Hjalmar Brantingsgatan.

Vid planering av bebyggelse behövs tankar kring fysisk aktivitet utomhus formuleras. Hur kan vi anlägga en löparbana som dels möjliggör löpning, dels ger fler personer närvarande i gatumiljön? Småbarnslekplatsen kanske ska kombineras med en boulebana? Det är viktigt att tänka på hur behovet av fysisk rörelse också bidrar till ökade möten över gränserna. De bostadsnära grönområdena måste värnas om. Det ska vara möjligt att en helt kort stund gå ut och mötas av träd eller buskar.

### Stråk som skapar aktivitet, rörelser och möten

Detaljplaneförslaget har intressanta lösningar med det föreslagna aktivitetsstråket, som ersätter ett idag mycket otryggt stråk med rörelse och platser för möten. Och självklart är det oerhört viktigt att de aktiva på grusplanen upplever en klar förbättring med de nya planerade konstgräsplanerna.

### Vidareutveckla Hjalmar Brantingsgatan till en stadsgata

Här tycker vi att planen mycket försiktigt närmar sig tanken om Hjalmar Brantingsgatan som en ny stadsgata i Göteborg. Men vi vill att förslaget skulle gå längre. En gestaltning motsvarande t ex Övre Husargatan skulle kunna vara en god råmodell även för Hjalmar Brantingsgatan. Vi vill gärna att dessa tankar utvecklas vidare.

Det är viktigt att bygga bort/förhindra otrygghetsskapande barriärer - det är ingen rocket science, utan det är alla överens om. Men det som verkligen är angeläget att kommunen ser att det är omfattande insatser och kloka, modiga och moderna tankar som behövs – kanske särskilt på planstadiet - för att möjliggöra att Göteborg utvecklas på ett tryggt och mänskligt sätt. Vi behöver öka Göteborgs - och Centrala Hisingens - tillgänglighet, mångfald och attraktivitet.

### Trygg kollektivtrafik på närboendes villkor

Till Rambergsvallens hållplats hör också den tunnel som alla är tvungna att använda för att nå hållplatsen. Tunneln är en extrem otrygghetsmarkör i närområdet, och flertal boende använder av denna anledning inte hållplatsen alls. I trygghetsvandringar har denna tunnel kommit upp som ett stort trygghetsproblem. Inte någon gång har röster höjts om att tunneln skulle vara värdefull. Eller ens OK.

Planförslaget har en lösning på denna omfattande trygghetsproblematik med tunnel, i förslagets alternativ 1, som vi ser som mycket positiv. Och därför blir det mycket problematiskt att det i detaljplaneförslaget, även finns det mycket dåliga förslaget att behålla tunneln, enligt alternativ 2.

Eftersom tunneln är en otrygghetsmarkör, innebär att lämna den kvar inte ett reellt alternativ till passage. Att då föreslå en lösning enligt alternativ 2 förfaller märkligt. I och för sig ger det fler teoretiska passager, men skapar också barriäreffekter, otrygghet och ökade risker. Kvaliteten på passagera ökar inte. Vi menar att planeförslagets alternativ 2 gör en felaktig sammanfattning, och anser att antagandet att det skulle vara positivt att i detta specifika fall erbjuda två möjligheter att passera gatan är fel av följande skäl:

- Genom att låta tunneln vara kvar kvarstår den psykologiska barriären av tunneln. Dvs alla som idag inte tar tunneln, eftersom de upplever den för brottsbelastad och farlig kommer ändå behöva passera denna tunnel - om än inte igenom - på väg till och ifrån spårvagnen och Lundbybadet.
- Som tankeexperiment skulle man kunna tänka att tunneln skulle kunna innebära ett mervärde för cyklister, men inte heller den tanken känns trovärdig. Det finns, i princip, inga målpunkter som gör att det skulle gå snabbare/bli bättre att cykla genom tunneln, snarare än att ta cykeln över det planerade övergångsstället. Det riskerar dessutom i så fall skapa kollisionsrisker med gående om cykel genom tunneln i hög hastighet tillåts. En tunnel som inte används frekvent blir lätt ett tillhåll för brottslighet och drogförsäljning. Speciellt bekymmersamt är detta då tunneln ligger i närheten av stadsdelens fritidsgård, men många unga som finns i närområdet,
- Borttagandet av tunneln skulle möjliggöra att det otrygga stråket - med nu föreslagna aktivitetsstråket - får en naturlig början och ett minitorg.
- Till sist rimmar en tunnel illa med ambitionen om stadsmässighet i planen. Ska Centrala Hisingen utvecklas till en stadsmässig stadsdel behöver alla dessa förortslösningar byggas bort, om möjlighet finns.

En ytterligare kommentar på detaljplaneförslaget är benämningen av området som ”halvcentralt läge i Göteborg” (sid 25) I ÖP fastslås att Centrala Hisingen tillhör de Centrala förnyelseområdena i Göteborg. Centrala Hisingen är en levande stadsdel - mitt i Göteborg.

#### **Kommentar:**

Hastigheten på Hjalmar Brantingsgatan kommer att sänkas till 50 km/tim och det planerade övergångsstället med refuger och hastighetsdämpande gupp kommer att medföra att den verkliga hastigheten på gatan vid den nya bebyggelsen minskar ytterligare

Trafikkontoret har tagit fram en ny skiss på ett övergångsställe i förlängningen av aktivitetsstråket. Detta övergångsställe innehåller en rak övergång för både gångtrafikanter och cyklister och nya spårvagnshållplatser på ömse sidor.

Gångtunneln under Hjalmar Brantingsgatan kommer att tas bort och gatan kommer att få ett annat utseende framför de nya kvarteren. Tidplanen är sådan att kvarteret närmast gångtunneln inte kommer byggas innan tunneln är borta.

Hur sektionen för den framtida Hjalmar Brantingsgatan ska se ut är inte bestämt. Den avsatta bredden för ”Huvudgata” anses dock vara tillräcklig för att i framtiden få en välfungerande trädplanterad stadsgata.

En diskussion av kopplingar av aktivitetsstråket med övriga stråk inom stadsdelen finns i planbeskrivningen. Eventuella åtgärder för att förbättra dessa kopplingar faller utanför aktuellt planarbete.

Aktivitetsstråkets utformning kommer att avgöras av park- och naturförvaltningen efter att planen har vunnit laga kraft.

#### **27. BK Häcken:**

önskar att utredningen gällande p-platser till nya arenan görs om. Idag finns 700 platser att tillgå. Detta tillgodoser en publik på ca 3000. Vi kommer självklart att arbeta för att man ska nyttja alternativa färdssätt men vi får samtidigt inte vara naiva i frågan. Vi bedömer att vid en fullsatt arena behovet är ca 1600 p-platser inom 500 meter. Vid normal publik är behovet ca 1200. Det känns inte rimligt att räkna in Backaplan som p-yta för evenemang på nya arenan.

#### **Kommentar:**

Den allmänna synen på parkering har ändrats. Kommunen har beslutat att prioritera kollektivtrafikåkandet. Inom radien av 1500 m finns idag ca 1 500 parkeringsplatser samt fyra buss- och spårvagnshållplatser inom 300 m.

#### **28. Styrelsen i Lundbykolonin:**

Våra önskemål är att husen närmast koloniområdet inte är högre än 3 våningar. Vi undrar också vem ska betala för ev. skador, sprickor i våra stugor i samband med pålning osv. då det är väldigt lerigt i marken. Några av stugorna tillhör det äldsta i Göteborg. Detsamma gäller för det nyinlagda avloppssystemet. Som det är idag tar det väldigt lång tid för vattnet att sjunka undan när det regnar. Hur kommer detta att påverkas när det läggs asfalt över en stor del av ytan där idag är gräs?

Vi anser att det måste sättas upp ett högt staket på baksidan av föreningshuset och stugorna längs med gångvägen mot Volvos parkering då många människor kommer att röra sig där. Främst med tanke på den nedskräpning som det annars kan bli i trädgårdarna.

Vi vill också passa på att göra er uppmärksamma på att fotbollsplanen utnyttjas dagli-



gen för div fritidsaktiviteter av barn och ungdomar som bor i området kring Rambergsvallen.

**Kommentar:**

Planen har justerats och de nya husen har flyttats längre bort från koloniområdet. Trädraden och staketet mot nuvarande fotbollsplan kommer i den justerade planen att tillföras koloniområdet. Våningsantalet för husen närmast kolonin har sänkts till fem våningar.

Exploatorerna ansvarar för att befintlig bebyggelse inte påverkas av utbyggnaden av området. Dagvattenhanteringen för den nya bebyggelsen kommer att utformas så att det inte blir någon negativ påverkan för koloniområdet.

**29. Boende på Virvelvindsgatan 30:**

skriver att skissen från White arkitekter visar förskräckliga fasader. Det måste ju vara möjligt att bygga vackrare bostäder.

Det "aktivitetsstråk" man ser i skisserna ser ut att bestå av färgad asfalt. Om man verkligen vill att människor i alla åldrar ska vistas där så måste det även finnas sandlådor, bensaer, planteringar, bänkar i grupp m.m.

I så gott som alla yttranden har det påpekats att det är viktigt att grusplanen får vara kvar, ändå är den borta när man tittar på planskissen. Varför?

Hur trevligt kommer det att bli att ha en kolonilott i området när det byggs med massiva höga hus runtom? Inte speciellt trevligt. Snart kan ni nog asfaltera där också.

Varför måste det byggas så vansinnigt tätt i alla nya områden i Lundby? Dels blir det fult, dels kommer det inte att bli "populära" bostäder vilket i sin tur kommer att innebära att man inte får den blandade befolkning man vill ha.

Kommer solen att nå in till utebadet? Antagligen blir det rätt omysigt att vistas där i framtiden. Synd.

De "grönområden" som är inplanerade förslår inte alls. Några träd med glesa mellanrum innebär inte att ett område blir "grönt". Slutligen: Man undrar hur ni på SBK tänker.

Alla nya områden som byggs i Lundby just nu har en sak gemensam: fulheten. Varför vågar man inte ta lite djärvare grepp i Göteborg? Det verkar inte finnas varken förmåga eller vilja att bygga spännande, vackra bostäder med vacker omgivning. Och varför kan hus aldrig få vara 2-3 våningar höga nu för tiden? Måste det alltid bli stora svart/grå fängesliknande byggnader?

**Kommentar:**

Bilderna över den nya bebyggelsen och aktivitetsstråket i samrådshandlingarna var endast ett illustrationsmaterial. Utseende på den nya bebyggelsen är inte något som regleras i detaljplanen utan kommer att bestämmas under projekteringsskedet.

Den nya bebyggelsen kommer inte att medföra en väsentlig påverkan av solförhållanden vid utebadet.

**30. Boende på Lilla Inäggogatan 5:**

Vad jag förstår kommer parkeringsplatsen mellan R-vallen och Lantmannagatan att byggas. Var kan då besökare till vallen ställa sina bilar? Alla åker inte kommunalt.

**Kommentar:**

Parkeringsutredningen som har genomförts för planen visar att det finns cirka 1 500 parkeringsplatser inom en radie på 1,5 km kring arenan.

### **31. Boende på Virvelvindsgatan 30:**

som bor i området ser positivt på det mesta i planen men har följande synpunkter. Gångtunneln måste bli kvar då den erbjuder en säker och snabb passage för bl a barn och cyklar. Den och ytorna kring öppningarna kan förbättras. Man kanske kan gräva och sänka marken så att det blir högre i tak. Hållplatsen borde rustas upp för länge sedan. Trafiksäkerhetsåtgärder till trots kan en passage i markläge aldrig bli tillräckligt säker för barn på väg till och från skolor, väner, Fritidsgården, Kulturskolan och andra aktiviteter. Här har det körts fort och vårdslöst i decennier. Dagligen ser man extrema hastighetsöverträdelser, fordon som tävlar och kör på rött vid korsningarna vid Gropegårdsgatan och Wieselgrensplatsen. Här kör också många utryckningsfordon som behöver kunna komma fram snabbt och inte fastna i stopp och köer. När Lundby växer och förtätas är det naivt att tro att man kan ta bort ett körfält på denna pulsåderled.

Jag ser också en risk att cyklisterna kommer att bromsas på stomcykelbanan och genom aktivitetsstråket av olika anledningar, framför allt eftersom det kommer att röra sig mycket människor där cyklar vill komma fram snabbt. Det kan bli trångt utmed leden. Trots att man är medveten om ljudnivåerna från bl a utomhusbadet och leden, så lär de boende i framtiden klaga och försöka ställa krav på en minskning av buller. Det är mycket viktigt att man inte låser in sig i ett hörn här.

I princip alla andra gårdar i stadsdelen är öppna och det fungerar väl. Det skulle vara positivt om man kunde röra sig mellan husen.

Det är olämpligt att lägga nya konstgräsplaner närmast Lundbybadet då det redan är en ganska lång och tråkig sträcka att gå från parkeringen till Lundbybadets entré.

Slutligen: att planera för att bilister ska kryssa runt i bostadsområdena och leta parkeringar inte bara nära Rambergsvallen utan också längre bort vid matcher är ju ett klart feltänk. Det kommer att bli felparkeringar och störningar. Att minska bilism genom att ha för lite parkeringar – och krympa Hjalmar Brantingsgatan - är fel väg att gå. Man kanske kan bygga parkeringar under nya konstgräsplaner eller P-hus.

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

Synpunkter angående tunneln vidarebefordras till trafikkontoret.

Gårdarna som föreslås är också tänkta att vara öppna för viss gångtrafik.

De föreslagna konstgräsplanernas placering och utformning har tagits fram i samarbete med idrotts- och föreningsförvaltningen och bedöms vara en lämplig alternativ markanvändning utmed aktivitetsstråket jämfört med dagens parkeringsplats.

Den allmänna synen på parkering har ändrats . Kommunen har beslutat att prioritera kollektivtrafiksåkanudet. Inom radien av 1500 m finns idag ca 1 500 parkeringsplatser och fyra buss- och spårvagnshållplatser inom 300 m.

### **32. Boende på Blackevägen 24:**

bor i området och ser med spänning fram emot vad som kommer att hända kring Rambergsvallen. Ser ut att kunna bli något riktigt bra.

Mina reflektioner kommer som användare av Blackevägen, och tunneln under Hjalmar Brantingsgatan till sportanläggningen.

Det synd att gatunätet inte ansluter till befintligt gatunät bättre, särskilt på andra sidan Hjalmar Brantingsgatan, det hade varit fint med en naturlig förlängning av Blackevägen.

Sedan tänker jag på gångtunneln, långsiktigt vore det ju bra om man kunde ta bort den för att den inte behövs. Den här delen av Hjalmar Brantingsgatan betraktar folk nästan

som en liten motorväg. Du blir tutad på om du inte kör fort i vänster fil tex, jag förstår inte riktigt hur övergångsstället är tänkt men med tanke på att det här området planeras med tanke att barn och ungdomar ska röra sig i området måste det tas i betänkande, max en fil i vardera riktning, gärna hela sträckan Wieselgren - Toredalsgatan.

### **Kommentar:**

Hastigheten på Hjalmar Brantingsgatan kommer att sänkas till 50 km/tim och det planerade övergångsstället med refuger och hastighetsdämpande gupp kommer att medföra att den verkliga hastigheten på gatan vid den nya bebyggelsen minskar ytterligare

Trafikkontoret har tagit fram en ny skiss på ett övergångsställe i förlängningen av aktivitetsstråket. Detta övergångsställe innehåller en rak övergång för både gångtrafikanter och cyklister och nya spårvagnshållplatser på ömse sidor.

Gångtunneln under Hjalmar Brantingsgatan kommer att tas bort och gatan kommer att få ett annat utseende framför de nya kvarteren. Tidplanen är sådan att kvarteret närmast gångtunneln inte kommer byggas innan tunneln är borta.

En diskussion av kopplingar av aktivitetsstråket med övriga stråk inom stadsdelen finns i planbeskrivningen. Eventuella åtgärder för att förbättra dessa kopplingar faller utanför aktuellt planarbete.

### **33. Boende i närområdet:**

skriver att det är en bra plan vars främsta förtjänst är att den visar hur man bör bygga i denna del av staden.

En generell svaghet i detaljplaner är att området som planen styr avgränsas med skarpa gränser. Kopplingarna till omgivningen är därmed svåra att hantera och blir dessutom ofta förbisedda.

Området kring Rambergsvallen har ett mycket strategiskt läge, med kopplingar åt olika håll. Vid en förtätning av området bör man absolut se till att förstärka det lokala centrum som Wieselgrensplatsen utgör. En fungerande koppling mellan aktivitetsområdet vid Rambergsvallen och Wieselgrensplatsen är något som ger båda delarna extra vinst. En ombyggnad av såväl Inlandsgatan som Hjalmar Brantingsgatan till stadsgator ligger helt i linje med planens lovvärda inställning att skapa en miljö som passar områdets framtid som del av staden. Helst ska exploateringen vara högst och påbörjas närmast Wieselgrensplatsen. Jag hoppas verkligen att den nya arenan som ska byggas ger möjlighet till verksamhetslokaler utefter Hj. Brantingsgatan. Så att framtidens stadsgata inte kantas av samma slutna 200 meter långa plank som idag. Detta vore en stadsbyggnadsmässig katastrof!

Dagens aktivitetsområde vid Rambergsvallen har vuxit i omgångar utan övergripande struktur. Området har skilda entrepunkter och präglas av tillståndighet och irriterande omständiga entrevägar. Synergieffekten mellan de olika aktiviteterna är i princip noll! Det finns alltså ett stort behov av en övergripande plan för hur de olika verksamheterna kan öppnas och samverka, och hur attraktiva stråk och dugliga entréer kan ordnas. Det vill säga hur området kring Rambergsvallen ska nyttja hela sin potential och kopplas till omgivningen. Det är först med detta perspektiv man bl.a. har möjlighet att bedöma förutsättningarna för att den fina satsningen på ett stråk av spontanidrott blir lyckosam. Stråket är värt en viktig roll såväl inom det framtida aktivitetsområdet som att utgöra en entré till det. Efterlyser därför en tydligare beskrivning av hur detta stråk kopplas söderut mot Ramberget/Kiellers park och norrut över Hjalmar Brantingsgatan.

### **Kommentar:**

En diskussion av kopplingar av aktivitetsstråket med övriga stråk inom stadsdelen finns i planbeskrivningen. Eventuella åtgärder för att förbättra dessa kopplingar faller utanför aktuellt planarbete.

### **34. Boende på Ångaren Ernas gata 9:**

anser att det saknas parkeringsplatser för publik till arenan. Min bakgrund är fd ordförande i BK Häcken åren 1972-2006. Jag har följt Hisingsklubbarnas spel på Rambergsvallen i drygt 50 år och då framför allt förstås BK Häcken. Den planerade utbyggnaden av bostäder mm frångår de intentioner som slogs fast i "Program för Arena, bostäder mm vid Rambergsvallen" Dnr 08/0927. Man har klippt ut bostadsdelen vilket innebär att helhetsperspektivet såsom helt saknas. Redan detta faktum borde innebära att förslaget till detaljplan bör dras tillbaka.

Bostadsförslaget innebär i sig en extremt hög exploateringsgrad. Det blir tyvärr en mycket torftig boendemiljö, var finns solen, lekytorna, grönområdet, luften och ljuset, lusten? Det mesta saknas tyvärr. Skäl nog att göra ett omtag.

Jämför gärna med bostäderna i Kyrkbyn eller Slätta damm som byggdes för drygt 50 år sedan. Där finns inspiration till goda boendemiljöer. Den framtida arenan byggs inom gällande detaljplan. Vid en publik på 5-7000 åskådare behövs enligt min erfarenhet minst 700 p-platser i närområdet, mer realistiskt är sannolikt ett behov på närmare 1000 p-platser i närområdet. Dessutom behov av bussparkering! Det talas om att folk kan åka spårvagn, gott så, men uppemot tusen bilar får man räkna med! Utredningsmaterialet anger att det finns gott om p-platser inom en radie på 1,5 km. Ett avstånd på 1,5 km till parkering anses rimligt vilket är uppenbart alldeles för långt. Trafikkontoret anger vidare att vid 7000 åskådare behövs det 560 p-platser! Hur har man kommit fram till dessa mått?

Sammanfattning: Arenans behov av parkering har helt negligerats. Vilket i sig innebär att det vid evenemang kommer att bli en kaotisk trafik- och parkeringssituation i området runt Rambergsvallen- Detta kommer att drabba evenemanget men också alla boende i närområdet.

På befintlig parkering mellan Arenan och de planerade bostäderna anges att här skall anläggas 5 mindre konstgräsplaner. Då försvinner 100 p-platser i närområdet. På denna yta talas det också om att bygga ut badet, bygga ny Ishall, ny sporthall eller både och. Genom att ta bort grusplanen försvinner ca 2- 300 p-platser! Eftersom grusplanen i 30 år använts som parkering vid evenemang på Rambergsvallen. Dessutom en ytterligare avvikelse från programmet från 2008 som anger " Ur barn och ungdomsperspektiv och med tanke på grusplanens användningsgrad och stora betydelseför de lokala barnidrottsföreningarna är det angeläget att grusplanen bevaras." Kompenseras med konstgräsytor på parkering som redan är för liten! Vad händer i framtiden med parkeringen vid Volvo Penta? Användes i dagsläget som evenemangsparkering.

På centrala Hisingen och då lämpligen på området runt Rambergsvallen finns behov av:

- grönytor, park - lekytor - framtida utbyggnad av badet
- hälsocentrum,
- ny ishall,
- ny sporthall
- fotbollsplan för ungdom och spontanidrott etc
- parkering för bilar och cyklar etc mm.

Dra tillbaka Samrådsförslaget och tänk om - gör Rambergsvallsområdet till sport - rekreations och idrottsområde. Det behövs på centrala Hisingen.

Kan i huvudsak göras inom gällande plan. Bygg framför allt inte ett dåligt bostadsområde såsom det är beskrivet i samrådshandlingen till detaljplan. Tänk om!

**Kommentar:**

Det är ett övergripande politiskt mål att bygga fler bostäder i Göteborg och gärna med hög exploatering i kvarterstruktur och i kollektivtrafiknära områden.

BN beslutade 2011-10-31 att programområdet skulle delas in i tre olika etapper; Etapp 1 är fotbollsarenaprojektet som drivs separat inom gällande plan. Etapp 2, denna detaljplan, blir första detaljplaneområdet med ca 400 bostäder och idrotts- och friskvårdsverksamheter och etapp 3 är ett utredningsområde. Detta för att snabbt kunna komma igång med detaljplanearbetet för bostäder och verksamheter i anslutning till Hjalmar Brantings Gatan och Inlandsgatan

En parkeringsutredning har tagits fram för området. Den visar att såväl bostäderna som arenan ska klara stadens uppställda parkeringsmål. Den allmänna synen på parkering har ändrats och kommunen har tagit ställning till att prioritera kollektivtrafikåkandet. Inom radien av 1500 m finns idag ca 1 500 parkeringsplatser samt fyra buss- och spår-vagnshållplatser inom 300 m.

**35. Boende i närområdet:**

är boende i närheten av Rambergsvallen och har med mailkontakt med Higab försökt få information om hur nya Rambergsvallen kommer att se ut mot Hjalmar Brantingsgatan men utan framgång. Higab hänvisar till att bestämning av utformning kommer att ske i bygglovsskedet. Higab hänvisar också till att de har i uppdrag att bygga en allsvensk arena till så låg kostnad som möjligt.

Utformningen av Hjalmar Brantingsgatan är under utredning, uppfattar jag. Nya Rambergsvallen kommer att byggas med stöd av den gamla detaljplanen. Gamla Rambergsvallens fasad består mot Hjalmar Brantingsgatan ju som bekant av ett 150 meter långt träplank som sedan fortsätter i Lundbybadets betongfasad, inte den mest stadsmässiga inramningen av Hjalmar Brantingsgatan.

Det jag nu undrar är om det nya programmet är något värt, det vill säga, om Higab kommer att tillåtas att bygga en ny baksida mot Hjalmar Brantingsgatan utan något som helst liv? Vad har staden för ambitioner med Hjalmar Brantingsgatan vid Rambergsvallen och Lundbybadet? Går en baksida, som rimligtvis befästs under mycket lång tid om nya Rambergsvallen byggs på det sätt jag har farhågor om, i linje med dessa planer?

**Kommentar:**

Planering och utformning av den nya arenan, som ligger utanför planområdet, behandlas inte i denna detaljplan.

I övrigt se kommentar till remissvar 34.

**36. Boende i närområdet, Virvelvindsgatan 24:**

har ett förslag ang Rambergsvallen nämligen att man i varje hörn på nya Rambergsvallen bygger ett högre hus på minst 30 våningar med ca 6 lägenheter på varje plan. Då blir det  $30 \times 6 = 180$ . Och 4 hus ger 720 lägenheter. Då blir det volym och arenan blir mycket häftigare. Det blir puls i området. Folk behöver bostäder. Dessutom skulle höga hus passa där. Skulle inte störa. 40 våningar vore ännu mäktigare men det är nog för mycket i mellanmjölkens land.

**Kommentar:**

Den nya arenan omfattas inte av denna detaljplan.

## Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Antalet bostadskvarter ändras från fem till fyra.
- Lokaliseringen av förskolan ändras och verksamheten förläggs i egen byggnad.
- Samtliga gator inom planområdet utökas till en bredd av minst 5,5 m.
- Infarten till Volvos parkering justeras till befintligt läge med syfte att undvika störning och konflikter med de nya bostäderna.
- Bestämmelsen ”gångfartsgata” ändras till ”lokalgata”
- Granskningshandlingarna kompletteras med rapporter som behandlar buller- och parkeringsfrågorna.
- Trädraden vid koloniområdet läggs till koloniområdets användningsområde.
- En lägre parkeringsnorm föreslås.

Gunnel Jonsson  
Planchef

Tore Hjelte  
Planarkitekt

Bilaga 1 Sändlista

## Sändlista

### Kommunala nämnder och bo-lag m.fl.

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

### Statliga och regionala myndig-heter m.fl.

Business Region Göteborg AB  
Göteborgsregionen (GR)  
Jernhusen AB, Region Väst  
Lantmäterimyndigheten i Göteborg  
Luftfartsverket  
Polismyndigheten  
Länsstyrelsen  
Posten Meddelande AB  
Försvarmakten  
Sjöfartsverket  
Skanova Nätplanering  
Svenska Kraftnät  
Trafikverket, Region Väst  
Vattenfall Eldistribution AB  
Västfastigheter, Distrikt Göteborg  
Västrafik Göteborgsområdet AB

### Sakägare

Hämtas från fastighetsförteckningen

### Bostadsrättsinnehavare, hy-resgäster, boende

De som tidigare yttrat sig i ärendet,  
samt

Hyresgästföreningen Region V Sverige

### Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet,  
samt

Fortum  
Göteborgs kyrkonämnd  
Handikappfören. Samarbetsorgan  
Naturskyddsföreningen i Göteborg  
Svensk Handel  
Swedegas