



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2016-08-30

Diarienummer: 0349/14

Agneta Runevad

Telefon: 031-368 15 80

E-post: agneta.runevad@sbk.goteborg.se

Detaljplan för bostäder vid Munspelsgatan inom stadsdelen Rud i Göteborg, del av BoStad2021

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslutade den 1 december 2015 att genomföra samråd för detaljplanelämningsförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 16 december 2015 – 2 februari 2016.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på Medborgarkontoret vid Frölunda torg, Näverlursgatan 11, under tiden 16 december 2015 – 2 februari 2016. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Samrådsredogörelsen har efter nämndens sammanträde 2016-08-30 reviderats något till följd av det tilläggsyrkande som gjordes under sammanträdet.

Sammanfattning

De allvarligaste invändningarna bland inkomna synpunkter gäller hur en godtagbar bullersituation ska uppnås för föreslagna bostäder samt hur närheten till Västerleden (led för farligt gods) och bensinstation ska hanteras genom nödvändiga riskminimerande åtgärder. Trafikverket önskar även en tydligare beskrivning av hur föreslagen bebyggelse påverkar trafiksituationen på Västerleden. Länsstyrelsen och stadsmuseet anser att föreslagen bebyggelse negativt påverkar de befintliga stjärnhusen, som besitter ett kulturhistoriskt värde.

Planförslaget har justerats för att minimera risker kopplade till Västerleden. Bullersituationen har belysts ytterligare och bebyggelsen har i möjligaste mån justerats för att skapa goda boendemiljöer. Påverkan på kulturmiljön har prövats i olika utformningar. Stadsbyggnadskontoret har slutligen landat i ett förslag där man anser att byggnadsvolymer och fasadutformning framhäver de befintliga stjärnhusen. Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

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

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Park- och naturnämnden

Planförslaget innebär förtätning av cirka 450 lägenheter i flerbostadshus, främst på befintliga parkeringsytor. En allmän park anläggs inom planområdet, vilket är positivt då området har längre än 300 meter till närmsta bostadsnära park. Dock är parkens yta mindre än Grönstrategins riktvärde på 0,2 hektar, vilket gör att den inte kommer rymma tillräckliga sociotopvärden eller klara av det slitage som en sådan användning ger.

Park- och naturförvaltningens synpunkter:

- Utöka andelen parkmark genom 3D-fastighetsbildning. Om andelen parkmark inte utökas genom 3D-fastighetsbildning är det bättre om föreslagen parkmark blir kvartersmark.
- Föreskriv planteringsbart bjälklag med växtbäddsdjup på minst 1 meter, för trädplanteringar ovanpå underjordiska garage ska få rätt förutsättningar för att kunna utvecklas.
- Öka orienterbarheten till parken från öster, genom att utöka gångstråket söder om punkthuset, till exempel genom att flytta punkthuset norrut.
- Utred avgränsningen mellan det allmänna gångstråket och kvartersmarken.

Kommentar:

Föreslagen parkmark utgår i granskningsförslaget eftersom den i samrådet föreslagna parkytan inte bidrar nämnvärt till allmänhetens tillgång till bostadsnära natur, och möjligheten att 3D-bilda en större yta har inte bedömts som genomförbar. Parkmarken ersätts istället av allmän plats GÅNGVÄG för att säkerställa allmänhetens möjlighet att passera genom bostadsområdet.

Växtbäddsdjupet över det planterbara bjälklaget varierar mellan ett djup på ca 0,2 meter till ca 0,7 meter eftersom det behöver utföras med lutning för dagvattnets avrinning. Inga trädplanteringar planeras ovan parkeringsgaragen och växtbäddsdjupet regleras därför inte i detaljplanen.

Byggrätten begränsas något i sydlig riktning för att öka orienterbarheten mot parken.

Avgränsningen mellan det allmänna gångstråket och kvartersmarken följer befintlig gångväg på kvartersmark, något justerad för att ge plats för det föreslagna punkthuset.

2. Räddningstjänsten Storgöteborg

Anser att bebyggelsefritt område från Västerleden skall ha ett avstånd av minst 30 meter och inte ha parkeringsytor. I övrigt inget att erinra.

Kommentar:

Detaljplaneförslaget har justerats så att ett bebyggelsefritt område av minst 30 meter upprätthålls mellan planerad bebyggelse och Västerleden (mätt från närmsta väggkant för

Västerleden). Detaljplanen bedöms således förenlig med Räddningstjänstens Storgöteborgs yttrande avseende risk.

3. Lokalförvaltningen

Anser det vara av vikt att behovet av samhällsservice tillgodoses avseende boende för både äldre och de som har behov av särskild service samt att behovet av skola och förskola beaktas. I de detaljplaner där det inte går av något skäl att tillgodose något av dessa samhällsviktiga funktioner bör planförfattaren säkerställa att dessa funktioner, relaterade till detaljplanens utbyggnad av bostäder, tillgodoses i någon eller några av de detaljplaner som parallellt är under bearbetning i de kringliggande delarna av staden.

Lokalförvaltningen anser att det bör finnas möjlighet att i den inre delen av föreslagen detaljplan skapa en förskola då det planeras för stora utbyggnader av bostäder i de angränsande områdena och pågående detaljplaner samt att befintligt behov är stort redan idag.

Kommentar:

I planarbetet har det bedömts att den angränsande Slottsbergsskolan täcker behovet i området även med tillkommande bebyggelse. Det finns även en nyligen framtagna detaljplan för skola precis nordöst om planområdet.

Boende med särskild service ryms inom bostadsändamålet och regleras inte i detaljplan.

4. Kretslopp och vatten

Anser att:

Avfallshanteringen behöver förklaras mer ingående, placering och angöring.

U-område och ledningsrätt krävs för befintlig dricksvattenledning mellan Lergöksgatan och fastighet där parkeringshus planeras.

U-område i Speldosegatan respektive Tamburingatan bör utökas.

Utrymme för fördröjningsanläggningar gällande dagvatten skall reserveras inom kvartersmark.

Plankartan behöver förses med bestämmelse om lägsta golvnivå (0,3 m över marknivå) samt bestämmelse om att dagvatten skall fördröjas inom kvartersmark.

Hänsyn bör tas till översvämningsrisk vid kraftig nederbörd.

Kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med mer information kring avfallshanteringen.

De båda omnämnda u-områdena är inte längre nödvändiga eftersom ledningarna dels planeras flyttas samt efter flytten kommer att finnas inom allmän platsmark.

En dagvattenutredning har tagits fram efter samrådet. I den hanteras bland annat risk för översvämning vid kraftig nederbörd.

Fördröjningsanläggningar för hantering av dagvatten kommer att behövas inom och utom planområdet, dock inom en och samma fastighet. Dagvattenhanteringen regleras inte i plankartan men beskrivs i planbeskrivningen.

Planhandlingarna kompletteras med upplysning om rekommenderad lägsta golvnivå.

5. Stadsdelsförvaltningen Askim-Frölunda-Högsbo

Positiv till fler bostäder i området samt att dessa huvudsakligen är bostadsrätter, vilket bidrar till en mer blandad bebyggelse.

Tillgång till parkeringsplats för personer med rörelsehinder bör säkerställas.

Förvaltningen förespråkar att trygghetsboende hanteras vidare i planarbetet, eftersom det råder brist på detta.

Stadsdelsförvaltningen ser gärna att gårdarna mellan de nya husen och den nya allmänna stråken genom området gestaltas för att ge såväl barn som ungdomar en trygg och inspirerande gårdsmiljö.

Det är nödvändigt att de trädalléer som tas bort kompenseras med en ny väl planerad grönska.

Förvaltningen betonar vikten av att nödvändiga åtgärder genomförs så att boende inte utsätts för skadligt buller. Åtgärder för att minimera riskerna kopplade till farligt gods behöver genomföras.

Kommentar:

Utrymme för parkeringsplatser för rörelsehindrade bedöms rymmas i detaljplanen eller i dess närhet på gården mellan stjärnhusen. Frågan bevakas och hanteras i bygglov.

En detaljplan kan inte reglera upplåtelseformer, men synpunkten om att uppföra trygghetsboende har framförts till byggaktören. I nuläget avses bostäderna dock upplåtas som bostadsrätter.

En ansökan om nedtagning av de biotopskyddade alléerna har sänts till länsstyrelsen och med den även förslag på kompensationsåtgärder i form av nyplantering av träd längs Lergöksgatan och Munspelsgatan samt trädgrupper mellan stjärnhusen.

Risker kopplade till bullernivåer och transportled för farligt gods har utretts vidare efter samrådet och kompletterats i planhandlingarna.

6. Fastighetsnämnden

Fastighetskontoret tillstyrker planförslaget och ser den nya bebyggelsen som en bra komplettering med nya bostadsrätter nära kollektivtrafik i en stadsdel där hyresrätt dominerar utbudet av bostäder.

7. Miljö- och klimatnämnden

Buller

Det är viktigt att i det fortsatta planarbetet utreda vilka åtgärder som är mest lämpliga för att skapa en så god ljudmiljö som möjligt. Vi önskar även ett resonemang kring den totala ljudmiljön i området.

Skyddsavstånd till bensinmack

En utredning behöver göras utifrån miljö- och hälsorisker, i enlighet med de faktorer som hänvisas till i Bättre plats för arbete. För bostäder som ligger inom 100 meter från bensinstationen behöver man utreda utformning, placering samt behov avseende åtgärder med hänsyn till framför allt buller, strålkastarljus och lukt.

Markmiljö

En miljöteknisk markundersökning behöver utföras.

Dagvatten

Rening av dagvatten bör ske på plats i planen eftersom Stora ån och Välen är recipienter och båda har klass I. Vi är positiva till infiltrationslösningar. Garage större än 50 kvm, med golvbrunn, behöver oljeavskiljare.

Luft

Önskar ett något utförligare resonemang kring luftsituationen med tanke på att utredningen visar att miljömålet antagligen inte kommer att nås inom delar av området.

Naturvärden

Både vitpilsallén och lönnallén omfattas av biotopskydd. Ska träd i dessa alléer tas ned krävs dispens från länsstyrelsen, miljöförvaltningen ser helst att vitpilsallén sparas. Om allén tas bort blir det viktigt att i den fortsatta planprocessen arbeta vidare med kompensationsåtgärder.

Cykelparkering

Kommunens vägledning till parkeringstal för cykelparkering bör följas inom planförslaget.

Planens påverkan på miljömålen

Beskrivningen av planens påverkan på miljömålen är över lag bra. Vi önskar dock ett något utförligare resonemang kring luftsituationen med tanke på att luftutredningen visar att miljömålet antagligen inte kommer att nås inom delar av området.

Kommentar:

Buller

Bullerutredningen har uppdaterats och bebyggelsen anpassas härefter.

Skyddsavstånd till bensinmack

Dessa aspekter hanteras i arbetet med att utforma byggnaderna. Plankartan har kompletterats med planbestämmelse ”Fasad och tak ska utföras i obrännbart material, fönster ska vara E30-klassade men öppningsbara”. Se även utförd riskutredning.

Markmiljö

En översiktlig markundersökning har utförts och beskrivs i planbeskrivningen.

Dagvatten

En dagvattenutredning har utförts efter samrådet.

Luft och påverkan på miljömålen

Luftutredningen har visat sig innehålla felaktiga uppgifter och har reviderats. Planbeskrivningen har uppdaterats.

Naturvärden

En dispensansökan om att ta ner den biotopskyddade vitpilsallén har skickats in till Länsstyrelsen, tillsammans med förslag på kompensationsåtgärder.

Cykelparkering

Kommunens vägledning om cykelparkering ligger till grund för bebyggelseförslaget.

8. Göteborgs stads Parkerings AB

Har inga synpunkter på planen då parkering löses på egen tomtmark och mobilitetsfrågan är tillräckligt omhändertagen.

9. Kulturförvaltningen

Inga kända fornlämningar förekommer i eller i direkt anslutning till området.

Kulturmiljö: Hänvisar till kunskapsunderlaget *Moderna Göteborg* som beskriver det kulturhistoriska värdet av stjärnhusen. Anser med detta som grund att detaljplanen justeras så att inga hus i den befintliga och kulturhistoriskt värdefulla miljön får överstiga tre till fyra våningar.

Kommentar:

Se kommentar till länsstyrelsens synpunkt nedan.

10. Trafikkontoret

Påpekar att utfartsförbud måste införas på plankartan längs hela Lergöksgatans östra sida, med undantag av den tio meter breda öppning som finns markerad i parkstråkets sydvästra del. Samma förbud bör införas på alla sidor av parkeringshusets avgränsning mot gatumark, med undantag av den del som är tänkt att utgöra in- och utfart till parkeringsgaraget.

Påpekar att parkeringsbehovet noga behöver beaktas, så att rätt parkeringstal kan fastställas i det kommande bygglovskedet.

Anser att erforderliga dagvattenutredningar måste tas fram så att en för trafikkontoret acceptabel lösning åstadkommes.

Kommentar:

Plankartan har kompletterats med utfartsförbud utmed påfart till Västerleden, men inte längs Lergöksgatan, vilket i dialog med Trafikkontoret har ansetts onödigt då byggrätten med bostadsentréer ligger i direkt anslutning till gång- och cykelvägen.

Parkeringsbehovet har setts över och tillgodoses inom planområdet.

En dagvattenutredning har tagits fram.

11. Göteborg Energi AB

Genab:

Vi bedömer att den tänkta exploateringen med nya bostäder vid uppvärmning med fjärrvärme kan försörjas från det befintliga elnätet med viss förstärkning av elnätet. För befintliga och nya elanläggningar inom kvartersmark skall ledningsrätt upplåtas.

Fjärrvärme:

Göteborg Energi har fjärrvärmeledningar inom planområdet. Vi har en fjärrvärmeledning som måste flyttas på om planen fastställs, den är förlagd i parkeringsytan i norra delen av planområdet där det är planerat för nya bostäder.

Tilläggsyttrande angående fjärrvärme 2016-06-23:

Önskar revidera samrådsyttrandet och meddela att vi önskar planstöd för befintliga ledningar inom kvartersmark. Plankartan behöver uppdateras med u-område för våra ledningar.

Byggherren förutsätts initiera och bekosta erforderliga flyttningar av befintliga ledningar i samband med byggnationen. Vi förutsätter att ledningsrätt upplåtes för nya läget för våra ledningar inom kvartersmark. Ingen ersättning skall utgå och byggherren skall bekosta förrättningskostnaderna.

Gothnet:

Vi är väldigt intresserade av att bli informerade längre fram i planarbetet angående

eventuella schakter, el- och fjärrvärmeanslutning m.m. Vi kan då förlägga rör och leverera bredband, IT-tjänster, om intresse finns.

Vänligen beakta befintliga optokablar och rör. Karta bifogas yttrandet.

Kommentar:

Representanter från Göteborg energi ingår i arbetsgruppen för genomförandet av detaljplanen. Diskussioner kring flytt av befintliga ledningar samt dess nya lägen pågår.

Förhandling pågår kring avtal/rättigheter samt bekostande av ledningsflytt.

3 u-områden finns på plankartan för att ge möjlighet att bilda servitut och rättigheter på kvartersmark.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

12. Länsstyrelsen

Följande frågor som berör hälsa och säkerhet, riksintresse, miljökvalitetsnormer för vatten och luft måste lösas på ett tillfredsställande sätt:

Riksintresse för kommunikation

Länsstyrelsen refererar till Trafikverkets yttrande gällande planens påverkan på Västerleden och föreslår att kommunen gör en trafikutredning. Pågående arbete med åtgärdsvalsstudie för Västerleden behöver beskrivas och inarbetas i planen. Vidare önskar man inga oeftergivliga föremål, exempelvis p-hus, inom 50 meter från leden. Se även Trafikverkets synpunkter nedan.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver komplettera handlingarna med den geotekniska utredningen i samband med granskningsskedet.

Planen behöver anpassas för att minska risken för olyckor. Centrumverksamhet i p-huset bör begränsas och endast tillåtas i bottenplan närmast Lergöksgatan. Planbestämmelserna behöver revideras med skyddsbestämmelser anpassade till riskanalysen, med avseende på obrännbara ytskikt i p-hus, och möjlighet till utrymning från närliggande bensinstation.

Länsstyrelsen delar bilden att de eventuella föroreningar som kan finnas i fyllnadsmassor inom planområdet ska utredas vidare innan detaljplanen antas.

Åtgärder för att minska bullret måste vidtas för att marken ska kunna bebyggas. Planen behöver anpassas så att den ljuddämpade sidan klaras. Länsstyrelsen delar trafikverkets åsikt att bullerutredningen behöver uppdateras.

MKN för luft

För att öka förståelsen för resonemang och slutsatser i den fördjupade luftkvalitetsutredningen måste resultatfigurer från samtliga beräkningsfall redovisas i rapporten.

Länsstyrelsen anser att bedömningen i planbeskrivningen behöver kompletteras med ett resonemang kring luftutredningens slutsatser att den nya detaljplanen beräknas medföra höjda kvävedioxidhalter samt att miljömålet för kväveoxid troligen inte klaras utmed Lergöksgatan. Preciseringarna för det nationella miljökvalitetsmålet för kväveoxid behöver inkluderas i planbeskrivningen.

Dagvattenhantering, MKN för vatten och översvämning

Länsstyrelsen anser att kommunen i granskningsskedet ska redovisa en fackmannamäsig genomförd utredning som redovisar hur föreslagen dagvattenhantering bedöms påverka de enskilda kvalitetsfaktorerna och den totala föroreningsbelastningen och därmed möjligheterna att uppnå MKN för vatten i aktuella vattenförekomster.

Översvämningsrisken behöver utredas och hänsyn till skyfall ska då tas. Möjligheten att leda bort ytvatten samt tillgänglighet till bostäder och framkomlighet för uttryckningsfordon behöver beaktas.

Rådgivande synpunkter:

Naturmiljö

Det är önskvärt att belysa påverkan på ekosystemtjänster och miljömål och arbeta med åtgärder som berör miljömålen i en positiv riktning.

Kulturmiljö

Stjärnhusen är viktiga landmärken i stadslandskapet. För att bibehålla stjärnhusens betydelse som landmärken bör de fortsatt kunna avläsas i stadsbilden. En studie vad gäller siktlinjer och volymer bör tas fram för att utreda hur tillkommande bebyggelse bättre kan förhålla sig till den befintliga kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen.

Trafikfrågor

För tillgänglighetsfrågor och säkra gångvägar hänvisar länsstyrelsen till trafikverkets yttrande.

Synpunkter enligt annan lagstiftning:

Biotopskydd

Ett flertal alléer berörs av de föreslagna åtgärderna. Alléerna är biotopskyddade vilket innebär att det är förbjudet att skada allén. I det fall det behöver tas ned träd eller utföras grävningsarbeten som kan skada trädens rötter ska dispens sökas i god tid. Dispenser ges restriktivt. Kommunen bör vidare utreda möjligheterna för att spara alléerna och nyttja dess värden i det fortsatta planeringsarbetet och detta gäller i synnerhet allén med grova vitpilar som hyser naturvärden.

Övrigt:

Felaktig formulering på plankartan gällande bullerbestämmelser.

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt att planen inte innebär betydande påverkan på miljön.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

Kommentar:

Riksintresse för kommunikation

Se besvarande av Trafikverkets synpunkt (13).

Planhandlingarna har justerats med avseende på risk.

Hälsa och säkerhet

En geoteknisk utredning togs fram inför samrådet men saknades som bilaga vid utskicket, finns nu bifogad till planhandlingarna inför granskningen.

Detaljplaneförslaget har anpassats så att den följer de rekommendationer som presenteras i riskanalysen.

Länsstyrelsen anser att centrumverksamhet i parkeringshuset ska begränsas/anpassas till vad som framkommit i riskanalysen. Detta innebär att planen kan innehålla butiker, i bottenplan, riktade mot Lergöksgatan, men ej mot Västerleden. Planen har nu justerats så att detta uppfylls samt att ingen centrumverksamhet med butik planeras närmare än 50 meter från Västerleden, och endast i bottenplan. Närmast västerleden tillåts mindre kontor, personalrum, avfallsrum och liknande.

Planförslaget har uppdaterats med följande:

- Planbestämmelse om ytskikt på p-huset, vilket ska utföras i obrännbart material inom 50 meter från Västerleden.
- En barriär längs Västerleden som är tät i nederkant (som motverkar att vätska kan rinna in på området) säkerställs i ett framtida exploateringsavtal.
- Krav på fasad, inklusive tak regleras nu för ny bebyggelse inom 40 meter från bensinstationen med att fasad och tak ska utföras i obrännbart material och fönster ska vara E30-klassade men får vara öppningsbara.
- Krav på utrymning bort från bensinstationen regleras för ny bebyggelse.
- Krav på att friskluftsintag ska placeras högt och vara vända bort från Västerleden regleras för ny bebyggelse.

En markmiljöteknisk utredning har utförts efter samrådet. Resultatet av denna finns bilagd planhandlingarna samt i sammanfattad form i planbeskrivningen.

Bullerutredningen har uppdaterats med aktuella trafiksiffror, där även Tynneredsmotet ingår. Bebyggelseförslaget har anpassats efter denna utredning.

MKN för luft

Luftutredningen har bearbetats. Ett utförligare resonemang har lyfts in i planbeskrivningen.

Dagvattenhantering, MKN för vatten och översvämning

En dagvattenutredning har tagits fram efter samrådet som möjliggör föreslagen bebyggelse.

Kulturmiljö

Stjärnhusen kan idag betraktas från ett utifrånperspektiv på Västerleden, på ett avstånd av 200 meter. Men det måste ställas mot boendemiljön för de som lever där och hur de upplever stjärnhusen som landmärke i stadslandskapet när de rör sig till fots, med cykel, eller ångör med bil på de olika lokalgatorna.

Stadslandskapet kring Frölunda torg växte fram i början av 1960-talet. Stjärnhusen byggdes mellan 1961-1964. Den första delen av Västerleden, Älvsborgsbron, byggdes 1966 och leden som helhet stod klar när Gnistängstunneln invigdes 1978. Västerleden ligger 7m över omgivande marknivå när den passerar Tynneredsmotet och skär effektivt av den vyn mot Frölunda för de som kommer västerifrån.

Den skulpturala verkan i landskapet återfinns i bebyggelse från slutet av 1950-talet och början av 1960-talet, även i andra stadsdelar och städer, oberoende av läget intill en trafikled. Det är mer ett uttryck för en tid då man drog nytta av storskaligheten och repetitionen i det industriella byggandet för att skapa grannskap med tydlig egen identitet.

När Frölunda förtätas går det att förvänta sig att det redan bebyggda området mellan Västerleden och Lergöksgatan också i efterhand exploateras med högre bebyggelse. De vyer från leden som då kvarstår är vid passage av Tynneredsmotet och den som sker i samband med korsningen och rondellen Näverlursgatan/ Valthornsgatan/ Lergöksgatan i söder. Den föreslagna bebyggelsen ska klara sol in till och utsikt ut från de befintliga lägenheterna och samtidigt skärma från buller från Västerleden. Det innebär att skalan varierar från 9 våningar ner till 5 våningar. Leden ligger dessutom 3 våningar över Lergöksgatans nivå. Den nya bebyggelsens avslutning mot söder sammanfaller med den möjliga vyn från Västerleden.

När boende i Frölunda rör sig till fots, med cykel, eller ångör med bil på de olika lokal-gatorna är andra vyer viktigare. Från Valthornsgatan, längs den inre gång- och cykelvägen till/från Frölunda torg och via gångvägen genom parken upp mot Gånglåten påverkas inte upplevelsen av stjärnhusen överhuvudtaget. Vid passage längs Lergöksgatan och Munspelsgatan upplevs stjärnhusen genom öppningar och portaler i den nya bebyggelsen. Eftersom stjärnhusens form inte kommer fram särskilt tydligt sett från marknivå men väldigt tydligt från luften så är funktionen som landmärke mest effektiv från en helikopter. Den vyn påverkas inte heller negativt av förtätningen som koncentreras till parkeringsfälten.

Biotopskydd

En ansökan om dispens för nedtagning av biotopskyddad natur samt förslag på kompensationsåtgärder har skickats till länsstyrelsen.

Övrigt

Den felaktiga formuleringen av planbestämmelsen kring buller har justerats utifrån synpunkten.

13. Lantmäterimyndigheten

Karttekniska synpunkter gällande utritade gränser och grundkarta. Önskar utförligare konsekvensbeskrivning av fastighetsrättsliga frågor.

Kommentar:

Planhandlingarna justeras utifrån synpunkten.

14. Trafikverket

Anser att det behöver skapas hållbara och attraktiva lösningar för den lokala trafiken så att riksintresset Västerleden inte påverkas negativt. Innan aktuellt planarbete går vidare till nästa planskede ska resultat och slutsatser från åtgärdsvalsstudie Västerleden inarbetas.

Det behöver beskrivas bättre hur planen kommer att påverka det övergripande trafiksystemet, förslagsvis genom en trafikutredning, för att säkerställa att erforderlig kapacitet finns i det lokala och övergripande trafiksystemet samt att lyfta eventuella åtgärder som krävs i trafiksystemet.

Tillgänglighet

Planarbetet måste ta höjd för snabba, trygga och enkla gång- och cykelstråk till viktiga målpunkter. Kollektivtrafikstråken väster- och österut behöver utvecklas. Det är viktigt att utvecklingen av kollektivtrafiken sker hand i hand med den planerade utvecklingen i området.

Buller

Det är viktigt att samtliga lägenheter uppfyller kraven i Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Bullerutredningen behöver uppdateras i det fortsatta arbetet för att säkerställa att rätt bullernivåer används. Cirkulationsplatsen Tynneredsmotet behöver ingå i beräkningarna.

Inomhusnivåerna behöver säkerställas i planbestämmelse.

Risk

Erforderliga planbestämmelser med avseende på risk ska införas i planbestämmelserna.

Även påfartsramper och in till bensinstationen trafikeras av trafik med farligt gods.

Tillståndspliktig zon

Inom en zon av 50 meter från vägområdet får inga oeftergivliga föremål finnas. Om p-hus trots detta planeras inom denna zon måste detta motiveras i planbeskrivningen.

Plangränser och planbestämmelse PC₁/p₁

Trafikverket anser att utfartsförbud behöver införas från parkeringshuset och mot anslutningen till Västerleden samt trafikplatsen.

Plangränsen mot påfartsrampen västerut behöver anpassas till Västerledens vägområde som innefattar anslutningen.

Byggrätten för parkeringshuset måste justeras, förslagsvis med ett område med prickmark mellan byggrätt och vägområde.

En skyddszon på minst 8 meter för påfartsrampen måste beaktas avseende byggrätten för parkeringshuset. Planbestämmelser för ytan avsedd för parkeringshus behöver preciseras.

Viktigt att en säker och trygg gångväg bereds och behålls till den befintliga busshållplatsen på påfarten till Västerleden.

Kommentar:

Riksintresse för kommunikation, Västerleden

Ett stort antal resor och transporter sker varje dag i hela Göteborgsregionen och utvecklingen av transportsystemet är därför ett gemensamt ansvar mellan såväl nationella, regionala och lokala aktörer.

För att möta den stora utvecklingen i Göteborg behöver stadsplaneringen ske utifrån ett helhetsperspektiv, där trafik är ett medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. I och med detta krävs en omställning av trafiksystemet. Trafik för en nära storstad, som är Göteborgs Stads trafikstrategi (antagen av Trafiknämnden i februari 2014), är här vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas, och ställas om, för att för att uppnå de fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför de närmaste tjugo åren.

Göteborgs Stad arbetar för att öka det hållbara resandet

Trafikstrategin har tagits fram parallellt med strategi för utbyggnadsplanering och grönsstrategi för att få en enhetlighet i stadens strategiarbete. I samklang med stadens klimatstrategi krävs enligt trafikstrategin en minskning av antalet bilresor med 25 % år 2035 jämfört med 2011. Det innebär en fördubbling av antalet resor till fots, med cykel, samt med kollektivtrafik, vilket är i linje med K2020 där större omställning bör ske där bäst förutsättningar finns.

Trafikstrategins intentioner konkretiseras genom en rad olika program, och översyner av gällande dokument.

En förutsättning för att kunna öka det hållbara resandet är att nya bostäder och verksamheter planeras i goda kollektivtrafik-, gång-, och cykellägen i enlighet med utbyggnadsplaneringen. På detta sätt kan fler välja hållbara transportslag och vi uppnår en god effektivitet i kollektivtrafiksystemen samtidigt som gator och vägar avlastas från personbilstrafik.

Framtida trafikmängder om trafikstrategins mål uppnås

För att belysa effekterna på biltrafiken då trafikstrategins mål uppnås har en trafikprognos tagits fram med hjälp av Trafikverkets prognosverktyg Sampers. Prognosen som innehåller stadens planerade markanvändning för 2035 bygger på det scenario som tagits fram inom WISE-projektet¹.

Trafikprognosen visar på en generell minskning av trafikmängderna på det övergripande vägnätet i förhållande till idag.

Västsvenska paketet – ett regionalt samarbete

Västsvenska paketet är benämningen på ett regionalt samarbete mellan GR, Göteborgs Stad, Region Halland, Västtrafik, VGR och Trafikverket. Västsvenska paketets övergripande mål är att Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna med en konkurrenskraftig kollektivtrafik för en god livsmiljö.

Riksintresse för transporter omprövas

De statliga lederna i och runt Göteborg är utpekade som riksintresse och Trafikverket begär därför regelmässigt utredningar som visar på hur riksintresset påverkas av de detaljplaner som ligger i nära anslutning till de berörda lederna. Med tanke på att Trafikverket i sina prognoser förutspår stora trafikökningar, bör dessa analyser snarare göras av Trafikverket då verket har ansvaret för den övergripande trafiken.

I betänkande Planering och beslut för hållbar utveckling (SOU 2015:99) föreslås bland annat en så kallad ventil där länsstyrelserna ska bemyndigas att besluta om företräde för ett väsentligt allmänt intresse före ett riksintresse. Bostadsförsörjning beskrivs som ett sådant väsentligt allmänt intresse.

Utgångspunkten är att kloka och långsiktiga överväganden om framtida mark- och vattenanvändning bäst kan göras med kunskap om lokala förhållanden, utifrån ett planeringsunderlag som tydligt visar vilka områden av allmänt intresse som behöver beaktas vid planering och beslut av användning. Utredningen pekar på att sådana överväganden i större utsträckning bör göras av kommunerna, som har ett stort engagemang för hållbar utveckling.

Trafikverkets uppdrag

Trafikverkets uppdrag och det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet (förordning 2010:185).

Den stora prognostiserade trafikökning, som inlämnats i inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 (Trafikverket 2015:180), bör medföra att Trafikverket själva bör göra omfattande analyser för att se vilken påverkan detta får på det övergripande trafiksystemet och hur dessa kan hanteras i samverkan med berörda aktörer. I underlaget framgår också betydelsen av att jobba med omställningen i storstäderna.

¹ Omställning till 40 % kollektivtrafikandel i Göteborgsområdet – en backcastingstudie med Sampers, Mistra Urban Futures Report 2014:6

I underlaget för inriktningsplaneringen anges ett antal preciseringar för tillgänglighet men att minska trängsel ses inte som ett mål i sig vilket ligger i linje med att förbättra förutsättningarna för att få fler att välja alternativa färd sätt.

I uppdraget från regeringen att ta fram detta inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029 (N2015/4305), skriver regeringen också att det finns behov av en förbättrad samordning mellan transportplanering och markanvändningsplanering.

Göteborgs Stad välkomnar en ökad dialog om hur vi tillsammans identifierar lämpliga sätt att skapa ett mer hållbart transportsystem.

En åtgärdsvalsstudie pågår med syfte att finna åtgärder för att begränsa påverkan på leden från tillkommande bebyggelse i Södra mellanstaden. Åtgärdsvalsstudien kommer inte vara klar innan detaljplanens antagande. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att pågående planarbete kan tas fram innan åtgärdsvalsstudien är färdigställd eftersom planen är en förtätning intill Frölunda torg som erbjuder ett rikt utbud av både offentlig och kommersiell service. Frölunda Torg är även en av stadens största kollektivtrafiknoder med buss- och spårvagnslinjer till centrum och övriga delar av staden. Planområdet är även väl förbundet med gång- och cykelvägnätet vilket sammantaget ger goda förutsättningar att kunna bo och klara vardagen utan tillgång till bil.

(Denna kommentar är en sammanfattning av stadens replik till Trafikverkets och länsstyrelsens yttrande. Repliken är bilagd samrådsredogörelsen i sin helhet.)

Tillgänglighet

Inom planområdet reserveras plats för gångbanor och pendelcykelstråk som kopplar samman Frölunda torg med de inre stadsdelarna. Planområdet ligger i nära anslutning till Frölunda torg som är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken och påverkar inte utvecklingen av kollektivtrafikstråk i öst-västlig riktning. Den busshållplats som finns inom planområdet längs Lergöksgatan kommer att byggas om i samband med gatuarbeten, och därmed förbättras.

Buller

Bullerutredningen har uppdaterats med korrekta trafiksiffror efter samrådet.

Bullernivåer inomhus regleras inte i detaljplan sedan den nya trafikbullerförordningen trädde i kraft i juni 2015.

Risk

Plankartan har justerats för att reglera användningen och utbredningen av parkeringshuset och därmed minska risken med närheten till Västerleden.

Transporter av farligt gods kan förekomma på påfartsvägen. Antalet lokala transporter av farligt gods har bedömts som få (enstaka transporter per vecka). Vidare bedöms antalet lokala transporter i huvudsak utgöras av ADR-klass 3. Det bör även noteras att skyltad hastighet är lägre på de lokala gatorna jämfört med skyltad hastighet på Västerleden vilket bidrar till en lägre sannolikhet för att en farligt godsolycka ska ske på lokala gator jämfört med Västerleden. Sammantaget bedöms risken för en farligt gods olycka på lokala gator i området (inkl. påfartsramp) så pass låg att behov av ytterligare skyddsåtgärder utöver de som presenteras i kapitel 8.1 i riskanalysen ej anses föreligga.

Tillståndspliktig zon

Den tillståndspliktiga zonen som regleras i 47 § Väglagen gäller endast byggnader utanför detaljplanelagt område som inte kräver bygglov. Planerad bebyggelse ligger inom detaljplanelagt område och kräver bygglov och omfattas således inte av 47§ Väglagen. Då planen justerats så att ett bebyggelsefritt område av minst 30 meter upprätthålls (mätt från närmsta väggkant för Västerleden) bedöms planen nu följa de lagar och riktlinjer som gäller för den här typen av etablering intill Västerleden (primär farligt godsled).

Plangränser och planbestämmelse PCI/p1

Detaljplanen har justerats så att ett bebyggelsefritt område av minst 8 meter upprätthålls mellan byggrätt för parkeringshuset och påfartsrampen till Västerleden (mätt från närmsta väggkant för påfartsrampen till Västerleden). Planen har även justerats så att den reglerar in-/utfart till parkeringshuset via Lergöksgatan.

Planen har nu justerats så att centrumverksamhet endast medges i markplan (mätt från Lergöksgatan).

15. Statens geotekniska institut

Har ingen erinran mot planförslaget.

16. Västtrafik

Har inga synpunkter. Området är väl försörjt med kollektivtrafik. Påminner om vikten av att skapa trygga och säkra gångvägar till hållplatserna.

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.

17. Svenska kraftnät AB

Har inga ledningar i anslutning till aktuellt område och har inga synpunkter.

18. TeliaSonera Skanova Access AB

Översänder en karta över befintliga ledningar i området och efterlyser diskussion vid eventuell flytt av dessa.

Kommentar:

Noteras.

19. Vattenfall Eldistribution AB

Har inga ledningar i området och därför inget att erinra.

20. Din Biltvätt AB, Tynnered 761:687,

Har ett arrende på fastigheten Tynnered 761:687 . Uppförde en biltvättanläggning på fastigheten i augusti 2015 och har för avsikt att driva verksamheten vidare till 2021-08-31.

Kommentar:

Förhandling mellan kommunen och arrendatorn Din Biltvätt AB pågår.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

21. Hyresgästföreningen

Anser att föreslagen bebyggelse ska ge utrymme för hyresrätter.

Kommentar:

Synpunkten noteras och förs vidare till byggaktören. Upplåtelseform är inte möjligt att reglera i detaljplan.

22. Boende på Topasgatan

Påtarlar vikten av att planera in kollektivboende för äldre.

Kommentar:

Synpunkten noteras och förs vidare till byggaktören för vidare ställningstagande inför genomförandeskedet.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Område för allmän plats PARK utgår i området och ersätts av allmän plats GÅNGVÄG för att säkerställa allmänhetens passage genom bostadsområdet. Möjligheten till 3D-fastighetsbildning har tillkommit som en följd av detta.
- Ytor för GC-väg har tillkommit längs gatan.
- Kvartersmark tillkommer mellan befintliga stjärnhus i syfte att möjliggöra uppförandet av ett underjordiskt garage.
- Byggrätterna för lamellhusen och punkthuset preciseras i avtryck på mark.
- Fasadutformningen av lamellhus och punkthus har preciserats.
- Parkeringshuset inklusive centrumverksamhet begränsas i utbredning för att minimera risker med avseende på Västerleden och bensinstationen. Skyddsbestämmelser som reglerar bland annat fasadmaterial och fönsterfunktioner införs.
- Ytor för gemensamhetsanläggning och allmännyttiga underjordiska ledningar har tillkommit.
- Utfartsförbud mot Västerleden införs.
- Krav på att minst 500 m² av bottenplan längs östra sidan av Lergöksgatan ska utgöras av lokaler för centrumverksamhet.

Karoline Rosgardt
Planchef

Agneta Runevad
Planarkitekt, projektledare

Johanna Vinterhav
Plankonsult, WSP

Bilaga 1 Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Stads Parkerings AB
Kretslopp och vattennämnden
Kulturnämnden
Lokalnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Askim, Frölunda, Högsbo
Stadsledningskontoret
Lokalsekretariatet
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Polismyndigheten
Länsstyrelsen
PostNord Produktion VO Göteborg
Skanova Nätplanering
Svenska Kraftnät
Swedavia AB
Statens geotekniska institut
Trafikverket, Region Väst
Vattenfall Eldistribution AB
Västrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckningen

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

Fortum
Handikappfören. Samarbetsorgan



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Paula Franco de Castro
Kulturgeograf
010-2244784
paula.franco.de.castro
@lansstyrelsen.se

Yttrande
2016-02-01

Diarienummer
402-42388-2015

Sida
1(6)

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se

Förslag till detaljplan för Bostäder vid Munspelsgatan inom stadsdelen Rud i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2015-12-01 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Planen innebär en förtätning i befintligt bostadsområde i ett kollektivtrafik- och servicenära läge. Denna övergripande tanke ställer Länsstyrelsen sig bakom, men planen har ett antal frågor som behöver lösas för att föreslagen markanvändning ska kunna anses vara lämplig.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet, riksintresse, miljökvalitetsnormer för vatten och luft måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande enligt förslaget inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse för kommunikation

Trafikverket har lämnat ett yttrande (daterat 2016-01-27) över planen. Trafikverket påtalar att kommunen i högre grad behöver belysa hur planen kommer att påverka det övergripande trafiksystemet, med bäring på Västerleden som riksintresse för kommunikation, och föreslår att kommunen gör en trafikutredning. Detta för att säkerställa att erforderlig kapacitet finns i det lokala och övergripande trafiksystemet samt att lyfta eventuella åtgärder som krävs i trafiksystemet. Trafikverket lyfter även fram att det för närvarande pågår en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Västerleden och påtalar att innan planen går vidare till nästa planskede ska resultat och slutsatser från ÅVS Västerleden inarbetas i planen. Länsstyrelsen vill framföra att i det fall kommunen kommer fram till att den tillkommande trafiken ska ledas ut på det lokala trafikinätet så behöver detta konsekvensbeskrivas utifrån buller och risk.

Vidare påtalar Trafikverket att enligt 47 § Väglagen ska ett visst område (så kallad tillståndspliktig zon), i detta fall för E6 50 meter, hållas fritt från

oeftergivliga föremål. I föreliggande plan föreslår kommunen PC₁/p₁ inom denna zon. Trafikverket anser att området bör säkerställas som bebyggelsefritt inom detaljplanen eller alternativt att kommunen i det fortsatta planarbetet får visa varför området kan byggas kloss an Trafikverkets påfartsramp. Länsstyrelsen föreslår att kommunen tar en kontakt med Trafikverket för fortsatta diskussioner i denna fråga och frågor som berör byggrätten för PC₁/p₁ innan granskning av planen. Trafikverkets yttrande bifogas här i sin helhet.

Hälsa och säkerhet

Geoteknik

Statens Geotekniska Institut (SGI) har lämnat ett yttrande (dat 2016-01-26) över planen. I planbeskrivningen finns en beskrivning av de geotekniska förhållanden samt geotekniska åtgärder där det bland annat anges att stabilitetsförhållandena är tillfredsställande. Kommunen har dock inte skickat in den geotekniska utredning som ligger till grund för antaganden och beskrivning i planbeskrivningen, vilket innebär att SGI inte kan ta ställning till planens lämplighet med avseende på geotekniska säkerhetsfrågor. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver komplettera handlingarna med den geotekniska utredningen i samband med granskningsskedet av planen.

Risk för olyckor

För att planen ska kunna anses vara lämplig för det föreslagna ändamålet utifrån ett riskperspektiv behöver planen anpassas.

Länsstyrelsen anser att centrumverksamhet i parkeringshuset ska begränsas/anpassas till vad som framkommit i riskanalysen. Utifrån riskanalysen kan planen tåla butiker, i bottenplan, riktade mot Lergöksgatan, men inga mot Västerleden. I nuläget medges centrumändamål över hela ytan och på plan 1. P-huset utgör en skyddande barriär för bebyggelsen bakom men får motsatt effekt på risknivån om inte personintensiteten begränsas i P-huset och verksamheten lokaliseras bort från Västerleden. I planbeskrivningen anges att det medges lokaler för verksamhet i bottenvåningarna men i planbestämmelsen står det i plan 1. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga planbestämmelsen även i detta avseende.

Vidare behöver ytskiktet på P-huset regleras med att ytskikt ska utföras i obrännbart material. Det behöver även säkerställas att det finns en barriär längs Västerleden som är tät i nedkant. Det är inte verifierat att befintligt plank är tätt.

För ny bebyggelse inom 40 meter från bensinstationen ställs i riskutredningen krav på fasad, inklusive tak. Fasad och tak ska utföras i obrännbart material och fönster ska vara E30-klassade men får vara öppningsbara. Detta är ej reglerat i plan. Utrymning bort från bensinstationen ska också vara möjlig.

Friskluftsintag ska placeras högt och vara vända bort från Västerleden.

Förorenad mark

Av planbeskrivningen framgår det att en översiktlig bedömning vad gäller förorenad mark har gjorts. Det finns en liten risk för att fyllandsmaterial och tjärasfalt förekommer. Länsstyrelsen delar bilden att de eventuella föroreningar som kan finnas i fyllnadsmassor inom planområdet ska utredas vidare innan detaljplanen antas.

Buller

Planområdet är kraftigt bullerutsatt och bullerutredningen visar att de ekvivalenta ljudnivåerna på mest utsatta fasad för bostäderna överstiger 65 dBA. Bullerutredning visar även att vissa lägenheter även på ljuddämpad sida överskrider 55 dBA, det innebär att Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2014:901) riskerar att inte uppfyllas. Åtgärder för att minska bullret måste därför vidtas för att marken ska kunna bebyggas. Planen behöver således anpassas så att den ljuddämpade sidan klaras för att planen ska kunna accepteras. Med tanke på de höga ekvivalenta och maximala ljudnivåerna vill Länsstyrelsen också poängtera vikten av att inomhusnivåerna behöver sökerställas vid bygglov.

I Trafikverkets yttrande lyfts frågan kring bullerutredningens antaganden. Trafikverket anser att bullerutredningen behöver uppdateras då bullerpåverkan från Tynneredsmotet (cirkulationsplatsen under Västerleden och dess anslutning in till Lergöksgatan samt även Västerleden österut) inte tagits med i beräkningen. Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning än Trafikverket och instämmer således i detta.

MKN för luft

Planområdet är beläget nära Västerleden och miljöförvaltningens årliga beräkningar visar att miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärden av kvävedioxid riskerar att överskridas i området. För att mer detaljerat undersöka halterna i planområdet har en fördjupad luftkvalitetsutredning gjorts, vilket är värdefullt för det fortsatta planarbetet.

Såvitt Länsstyrelsen kan förstå har beräkningar gjorts med SIMAIR Korsning och SIMAIR Väg för nuläget och för 2035. Dock redovisas endast resultatfigurer för nulägesberäkningar med SIMAIR Korsning i luftutredningen. För att öka förståelsen för resonemang och slutsatser i luftutredningen måste resultatfigurer från samtliga beräkningsfall redovisas i rapporten.

I planbeskrivningen bedöms planen vara förenlig med miljömålet Frisk luft, då planen uppskattas påverka trafikmängderna marginellt. Länsstyrelsen anser att bedömningen i planbeskrivningen behöver kompletteras med ett resonemang kring luftutredningens slutsatser att den nya detaljplanen beräknas medföra höjda kvävedioxidhalter samt att miljömålet för kvävedioxid troligen inte klaras utmed Lergöksgatan. Preciseringsarna för det nationella miljökvalitetsmålet för kvävedioxid behöver inkluderas i luftkvalitetsutredningen.

Dagvattenhantering, MKN för vatten och översvämning.

En dagvattenutredning ska tas fram till granskningsskedet. Länsstyrelsen delar bilden att dagvatten i första hand ska tas om hand lokalt inom kvartersmark genom infiltration eller i andra hand fördröjas i magasin.

I planbeskrivningen uppges att miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten inte överskrids. Några egentliga fakta som styrker detta påstående redovisas dock inte. I nuläget går det därmed inte att bedöma vilken påverkan utsläppen av dagvatten kommer att ha på vattenkvalitén (statusklassning och underliggande kvalitetsfaktorer) och den totala föroreningsbelastningen på den eller de vattenförekomster där utsläppen av dagvatten från området kommer att ske.

Länsstyrelsen anser att kommunen i granskningsskedet ska redovisa en fackmannamässigt genomförd utredning som redovisar hur föreslagen dagvattenhantering bedöms påverka de enskilda kvalitetsfaktorer och den totala föroreningsbelastningen och därmed möjligheterna att uppnå MKN för vatten i aktuella vattenförekomster.

Enligt planbeskrivningen är området översvämningsbenäget. Översvämningsrisken behöver utredas och hänsyn till skyfall ska då tas. Möjligheten att leda bort ytvatten samt tillgänglighet till bostäder och framkomlighet för utryckningsfordon behöver beaktas. Stadens Handläggningsstöd som finns framtaget bör tillämpas.

Råd enligt 2 kap. PBL

Naturmiljö

Länsstyrelsen ser det som önskvärt att det i det fortsatta planarbetet belyser påverkan på ekosystemtjänster och miljömål och arbetar med åtgärder som berör miljömålen i en positiv inriktning. Ekosystemtjänster, som genom exploatering kan både försvinna men också genom god planering tillföras ett område, är viktiga att beakta då de utgör en essentiell del i och är kopplade till våra miljömål.

Kulturmiljö

De sk stjärnhusen/turbinhusen är ett delområde i stadslandskapet kring Frölunda torg som lyfts fram som kulturhistoriskt värdefullt i det framtagna programmet för Moderna Göteborg del III för värdefull bebyggelse som nu är ute på remiss.

Stjärnhusområdets särskilda värden motiveras enligt nedan: "Stjärnhusen" har en skulptural verkan i landskapet och är ett tydligt exempel på teknisk och ekonomisk optimering, typisk för 1960-talets bostadsbyggande i stor skala.

Planförslaget redovisar nybebyggelse som placerats så att de inramar stjärnhusen och arvskärmar dem från trafikleden. Med detta förslag förlorar byggnaderna sin funktion som landmärke i stadslandskapet. I föreliggande förslag föreslås byggnaderna uppföras i mellan 5 och 9 våningar.

Stjärnhusen är viktiga landmärken i det tidstypiskt gestaltade stadslandskapet i området kring Frölunda torg. Förslaget med horisontellt liggande hus avskärmar befintlig bebyggelse helt från trafikleden. Denna konsekvens av förslaget har inte lyfts fram i samrådshandlingen. För att bibehålla stjärnhusens betydelse som landmärken bör de fortsatt kunna avläsas i stadsbilden. En studie vad gäller siktlinjer och volymer bör tas fram för att utreda hur tillkommande bebyggelse bättre kan förhålla sig till den befintliga kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen.

Trafikfrågor

För tillgänglighetsfrågor och säkra gångvägar till viktiga målpunkter hänvisar Länsstyrelsen till Trafikverkets yttrande.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopsskydd

Ett flertal alléer berörs av de föreslagna åtgärderna. Alléerna är biotopskyddade vilket innebär att det är förbjudet att skada allén. I det fall det behöver tas ner träd eller utföras grävningsarbeten som kan skada trädens rötter ska dispens sökas i god tid. Dispenser ges restriktivt. Kommunen bör vidare utreda möjligheterna för att spara alléerna och nyttja dess värden i det fortsatta planeringsarbetet och detta gäller i synnerhet allén med grova vitpilar som hyser naturvärden.

Övrigt

Synpunkter på plankartan

Länsstyrelsen har noterat att formuleringen på plankartan avseende första stycket under rubriken 4. Störningsskydd verkar vara felaktig. "Om ekvivalent ljudnivå utanför § av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida".

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

Beredning

Ärendet har handlagts av Paula Franco de Castro och granskats av Nirmala Blom-Adapa. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

Paula Franco de Castro

Nirmala Blom-Adapa

Detta yttrande signerats digitalt i Länsstyrelsens diariesystem.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2016-01-27

Kopia till:

Trafikverket

Statens geotekniska Institut

Länsstyrelsen/

Naturavdelningen, Teresia Holmberg

Vattenavdelningen, Roger Rudolfsson

Kulturmiljöenheten, Lena Emanuelsson

Enheten för skydd och beredskap, Patrik Jansson

Miljöskyddsavdelningen, Robert Ernstsson och Susann Lundman

Bilaga 3 -

Stadens replik på Trafikverkets och Länsstyrelsens yttrande i sin helhet.

Ett stort antal resor och transporter sker varje dag i Göteborgsregionen. Många människor väljer att åka bil, det kan bero på tidsvinst, bekvämlighet, möjligheten att kombinera olika ärenden eller av andra skäl. Resandet sker på såväl enskilda, kommunala, regionala som nationella vägar. Inom Göteborgsregionen har K2020 tagits fram i bred enighet som ett sätt att minska andel bilresor och öka andelen kollektivtrafik samt gång och cykel. Utvecklingen av transportsystemet är ett gemensamt ansvar mellan såväl nationella, regionala och lokala aktörer. Göteborg stad deltar i en rad forum för att utveckla samarbetet. Stadens investeringsram för att utveckla det kommunala vägsystemet har utökats kraftigt de senaste åren bland annat utifrån åtgärder inom det Västsvenska paketet men också som ytterligare satsningar inom kollektivtrafik, gång och cykel.

Göteborg Stad ser K2020 som en bas för trafikplaneringen i vår målsättning att gå från att vara en stor småstad till att bli en storstad med fler boende, arbetande och besökare. För att klara detta behöver stadsplaneringen ske utifrån ett helhetsperspektiv där trafik är ett medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. I och med detta krävs en omställning av trafiksystemet. Omställningen innebär att vi går från att anpassa trafiksystemet utifrån rådande trafiksituation till att med styrning och påverkansåtgärder förändra resbeteenden. Trafik för en nära storstad, som är Göteborgs Stads trafikstrategi (antagen av Trafiknämnden i februari 2014), är vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas för att för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför de närmaste tjugo åren.

Göteborgs Stad arbetar för att öka det hållbara resandet

Trafikstrategin har tagits fram parallellt med strategi för utbyggnadsplanering och grönsstrategi och utgår i likhet med dessa från översiktsplanen som antogs 2009 och som är det övergripande styrdokumentet för stadens markanvändning. I samklang med stadens klimatstrategi krävs enligt trafikstrategin en minskning av antalet bilresor med 25 % år 2035 jämfört med 2011. Det innebär en fördubbling av antalet resor till fots, med cykel, samt med kollektivtrafik, vilket är i linje med K2020 där större omställning bör ske där bäst förutsättningar finns.

Trafikstrategins intentioner konkretiseras genom en rad olika program såsom cykelprogram och fotgängarprogram. Även vägledning för parkeringstal ses över för att bättre stödja trafikstrategins inriktning för minskat bilresande. Trafikstrategins färdmedelsfördelning har brutits ned på områdesnivå för att utgöra ett verktyg för den planering som sker i program, detaljplaner och ombyggnader.

Utöver Göteborgs planering för förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik genomförs även planeringsarbete för den framtida kollektivtrafiken i linje med stadens mål. Göteborgs Stad samverkar med Västra Götalandsregionen, Mölndal och Partille i ett gemensamt projekt som syftar till att säkerställa kapaciteten och kvaliteten i kollektivtrafiken med sikte på 2035, vilket är en vidareutveckling av K2020.

Västsvenska paketet – ett regionalt samarbete

Västsvenska paketet är benämningen på ett regionalt samarbete mellan GR, Göteborgs Stad, Region Halland, Västtrafik, VGR och Trafikverket. Västsvenska paketet har i grunden inga nya mål utan utgörs av en sammanställning av parternas mål², där Trafikstrategins mål återfinns. Västsvenska paketets övergripande mål är att Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna med en konkurrenskraftig kollektivtrafik för en god livsmiljö. De övergripande målen förtydligas i åtta effektmål, av vilka kan nämnas:

- En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet
- Ökad andel kollektivtrafik
- Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan
- Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor

Trafikverkets uppdrag

Trafikverkets uppdrag och det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet (förordning 2010:185). Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Hänsynsmålet behandlar säkerhet, miljö och hälsa. Ett, av flera, funktionsmål är att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel skall förbättras.

Trafikverket har nyligen lämnat inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 (Trafikverket 2015:180). Trafikprognoserna som redovisas i materialet visar på en ökning i personbiltrafiken på ca 25 % och gods på väg med 60 % de närmaste 20 åren. Analyserna är gjorda i flera scenarion men med relativt liten variation i tillväxt och färdmedelsfördelning. Dock baserade på resvaneundersökningar gjorda 1994 och 2001 samt mellan 2005 och 2006.

Den stora prognostiserade trafikökning bör medföra att Trafikverket själva bör göra omfattande analyser för att se vilken påverkan detta får på det övergripande trafiksystemet och hur dessa kan hanteras i samverkan med berörda aktörer.

I underlaget framgår också betydelsen av att jobba med omställningen i storstäderna. ”Den växande trafiken i Sveriges storstadsregioner medför bland annat trängsel, tidsföruster, miljöstörningar och därmed behov av ökad kapacitet i transportsystemet. Där finns också ett större underlag för satsningar på kollektivtrafik, cykel och gångtrafik. Det är också i de större städerna som de största utsläppen av klimatgaser sker. Städerna blir därför centrala för en omställning till ett mer hållbart samhälle.”

I underlaget för inriktningsplaneringen anges ett antal preciseringar för tillgänglighet bland annat att medborgarnas resor förbättras genom tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet samt att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska

² Västsvenska paketet, Sammanställning av målen, Rapport 2011:1

förbättras. Att minska trängsel ses dock inte som ett mål i sig vilket ligger i linje med att förbättra förutsättningarna för att få fler att välja alternativa färdsätt.

I uppdraget från regeringen att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029 (N2015/4305) skriver också regeringen att det finns behov av en förbättrad samordning mellan transportplanering och markanvändningsplanering. Inriktningsunderlaget samt analyser och underlag inför kommande åtgärdsplanering för nationell plan och länstransportplaner bör därför i ökad utsträckning samordnas med regionala strategier samt med planering av bostadsförsörjning och övrig fysisk planering. Inte minst med tanke på bostadsförsörjningsmålet om minst 250 000 nya bostäder som ska byggas till 2020.

Det går inte att läsa ut hur Trafikverket kommer ta sig an detta uppdrag men Trafikkontoret välkomnar en ökad dialog om hur vi tillsammans identifierar lämpliga sätt att skapa ett mer hållbart transportsystem.

Riksintresse för transporter omprövas

De statliga lederna i och runt Göteborg är utpekade som intresse och Trafikverket begär därför regelmässigt utredningar som visar på hur riksintresset påverkas av de detaljplaner som ligger i nära anslutning till de berörda lederna. Detta kan te sig naturligt om man befarar påverkan på kopplingspunkten till berörd led men knappast om staden i varje skede ska visa på hur lederna i stort påverkas. Med tanke på att Trafikverket i sina prognoser förutspår stora trafikökningar bör dessa analyser snarare göras av Trafikverket då verket har ansvaret för den övergripande trafiken. Stadens ambition att ställa om och minska bilanvändning bör därför ses som något positivt och stödjas i varje givet tillfälle då en åtgärd kan identifieras som har en potential att stärka kollektivtrafiken eller gång och cykel.

Nyligen **redovisades** ett betänkande Planering och beslut för hållbar utveckling (SOU 2015:99). Där föreslås att alla nuvarande områden av riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken ska omprövas i dialog med berörda kommuner. Tydliga beslut om sådana områden ska därefter fattas av ansvariga myndigheter. Man föreslår också en så kallad ventil där länsstyrelserna ska bemyndigas att besluta om företräde för ett väsentligt allmänt intresse före ett riksintresse. Bostadsförsörjning beskrivs som ett sådant väsentligt allmänt intresse.

Utgångspunkten är att kloka och långsiktiga överväganden om framtida mark- och vattenanvändning bäst kan göras med kunskap om lokala förhållanden, utifrån ett planeringsunderlag som tydligt visar vilka områden av allmänt intresse som behöver beaktas vid planering och beslut av användning. Utredningen pekar på att sådana överväganden i större utsträckning bör göras av kommunerna, som har ett stort engagemang för hållbar utveckling.

Det hållbara resandet måste öka

Trafikkontoret arbetar parallellt med flera olika handlingsprogram i linje med såväl stadens mål som regionala och nationella mål för att ställa om från personbilstrafik till andra, mer hållbara, färdmedel. I det korta perspektivet kan det vara rimligt att anta att dagens färdmedelsfördelning gäller. Men i det längre perspektivet är det orimligt att planera staden på ett traditionellt sätt, som innebär en traditionell trafikutveckling. En förutsättning för att kunna öka det hållbara resandet är också att nya bostäder och verksamheter planeras i goda kollektivtrafik-, gång-, och cykellägen i enlighet med utbyggnadsplaneringen. På detta sätt kan fler välja hållbara transportslag och vi uppnår en god

effektivitet i kollektivtrafiksystemen samtidigt som gator och vägar avlastas från personbilstrafik.

Framtida trafikmängder om trafikstrategins mål uppnås

För att belysa effekterna på biltrafiken då trafikstrategins mål uppnås har en trafikprognos tagits fram med hjälp av Trafikverkets prognosverktyg Sampers. Prognosen som innehåller stadens planerade markanvändning för 2035 bygger på det scenario som tagits fram inom WISE-projektet³.

Trafikprognosen visar på en generell minskning av trafikmängderna på det övergripande vägnätet i förhållande till idag. Marieholmstunneln ger omfördelningar som lokalt kan resultera i ökad trafik. Marieholmstunnelns påverkan märks främst på E6N där trafiken ökar något medan den sammanlagda trafiken för snittet norr om Tingstads-/Marieholmstunneln minskar.

Figurer i bilaga 4 illustrerar prognostiserade biltrafikmängder på det övergripande vägnätet 2013 och år 2035.

³ Omställning till 40 % kollektivtrafikandel i Göteborgsområdet – en backcastingstudie med Sampers, Mistra Urban Futures Report 2014:6

Bilaga 4



Figur 1 Trafikflöden 2013.



Figur 2 Trafikflöden 2035 då trafikstrategins mål är uppnådda.