



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

2008-11-18

Diarienummer: 0470/06

Distrikt Norr, Plangruppen

Anders Svensson

Telefon: 031-368 16 96

E-post: foramn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Sannegården Centrum inom stadsdelen Sannegården i Göteborg

Samrådets genomförande

Byggnadsnämnden beslutade den 10 juni, 2008 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Planförslaget har sänts för yttrande enligt bifogade lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 13 augusti till 9 september 2008. Samrådstiden har förlängts för Miljönämnden och Göteborg vatten.

Förslaget har under samma tid varit utställt på Stadsbyggnadskontoret, Lundby stadsdelshus, Älvrummet vid Kanalorget och på stadsdelsbiblioteket Älvstrandens bibliotek. Samrådsmöte om detaljplanen med tillhörande gestaltungsprogram hölls den 20 augusti 2008.

Sammanfattning

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter har inkommit från länsstyrelsen och banverket och gäller hänsyn till pågående verksamhet samt utredningar kring Hamnbana och Lundbyleden. Ett förtydligande av tillhörande riskutredning samt en utformning av Punkthuset och centrumhuset som klarar bullerkraven i enligt Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller.

Under sommaren 2008 har en principöverenskommelse träffats mellan Göteborgs stad, Banverket, Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen i Västra Götaland och Vägverket. Parterna är överens om att målbild på lång sikt för Hamnbanans och Lundbyledens utbyggnad kan ske inom befintliga korridorer och att barriäreffekter av väg och järnväg successivt kan byggas bort i etapper och med olika åtgärder. Befintliga korridorer innebär nuvarande sträckning eller tunnel/ tråg i dess närhet. Detta innebär att förstudiens alternativ ”Tunnel Biskopsgården – Aröd” kan sorteras bort på grund av alltför höga anläggningskostnader och att det saknas möjligheter till etapputbyggnad. Med detta gemensamma ställningstagande som grund förbereder Banverket för närvarande en utredning av denna etapp av Hamnbanan i samverkan med Vägverket som parallellt tittar på en ombyggnad av Lundbyleden.

Risksituationen i hela detaljplaneområdet har behandlats i överensstämmelse med den riskpolicy som utarbetats av länsstyrelserna i storstadsläna riskpolicy.

Synpunkt angående ökad trafik på Lundbyleden har beaktats. För att åstadkomma god ljudmiljö för samtliga bostadshus har utformningen av punkthuset reviderats. Därefter har nya bullerberäkningar utförts för hela planområdet. Punkthuset har försetts med en ljuddämpad loftgång placerad på västra huskroppens västra sida vilket gör att huvudreglen uppfylls. För östra huskroppen är ljudnivån på västra sidan högst 61 dBA. Dessa lägenheter har också en ljuddämpad baksida. Bostäderna i Centrumhuset är ensidigt riktade åt öster (gäller även nordligaste lägenheten t ex genom att ej öppningsbara fönster orienteras åt väster). Åt öster klaras huvudregeln. På uteplats är ljudnivån beräknad till högst 52dBA.

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.

Kommunala nämnder och bolag m.m.

***Fastighetsförvaltningen** har inget att erinra mot planen. Fastighetsnämnden anser att området är väl lämpat för den föreslagna omvandlingen med tanke på den goda infrastrukturen och närheten till befintlig kollektivtrafik.*

***Göteborg Energi Fjärrvärme AB** meddelar att fastigheterna inom Sannegårdens centrum kan försörjas med fjärrvärme från befintlig ledning i Stenbocksgatan. Ett internt nät kan skapas med förslagsvis en fjärrvärmecentral i vardera byggnad. Göteborg Energi kan inte acceptera att en trädallé föreslås planteras i Stenbocksgatan, delvis ovanpå befintlig fjärrvärmeledning. Träden kan påverkas av uttorkningen av marken förorsakad av befintlig fjärrvärmeledning.*

Kommentar: Illustrerade träd i Stenbocksgatan är befintliga. Inga nya träd föreslås som kan påverka ledningsnätet negativt.

***Göteborg Energi Nät AB** påpekar att det inom skyddsområdet för Hamnbanan finns ett höjdberoende ledningsstråk. Göteborg Energi önskar att ledningsstråket placeras inom ett u-område, så att det kan säkras med ledningsrätt.*

Kommentar: Marken där u-område önskas utgör allmänplatsmark, inga u-områden förläggs normalt inom allmänplats.

***Göteborg Energi Gasnät AB** konstaterar att det finns gas inom området, som kan erbjudas.*

***Göteborgs Energi GothNet AB** påpekar att hänsyn måste tas till befintliga optoledningar och tomrör inom området och önskar således bli informerade längre fram angående schakter för gator, vatten, el, fjärrvärme mm. Göteborgs Energi GothNet kan då förlägga rör och leverera bredband och it-tjänster om intresse finns.*

***Göteborgs Hamn AB** har inget att erinra mot planen. De betonar däremot att Göteborgs hamn, de stora vägarna till och från hamnen samt Hamnbanan är av riksintresse och att transporter där inte får försvåras av exploateringen.*

Se kommentar till Banverket och Länsstyrelsen.

Göteborg Vatten betonar att plankartan ska innehålla en bestämmelse som anger lägsta nivå överkant färdigt golv. För att anslutning med självyfall ska tillåtas så måste överkant färdigt golv vara minst 0,3 m över marknivå i förbindelsepunkt, dock lägst +12,8 m över kommunens nollplan. Vidare påpekas att det saknas redovisning över hur lågt belägna markområden skyddas mot marköversvämning. I planbeskrivningen anges fel områdesbeteckning angående kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten.

Kommentar: Plankarta och planbestämmelser har reviderats enligt Göteborg Vattens synpunkter. Detaljplanen följer Göteborgs Stads vatten policy, fördjupad översiktsplan.

Idrotts- och föreningsnämnden har inga synpunkter på planen.

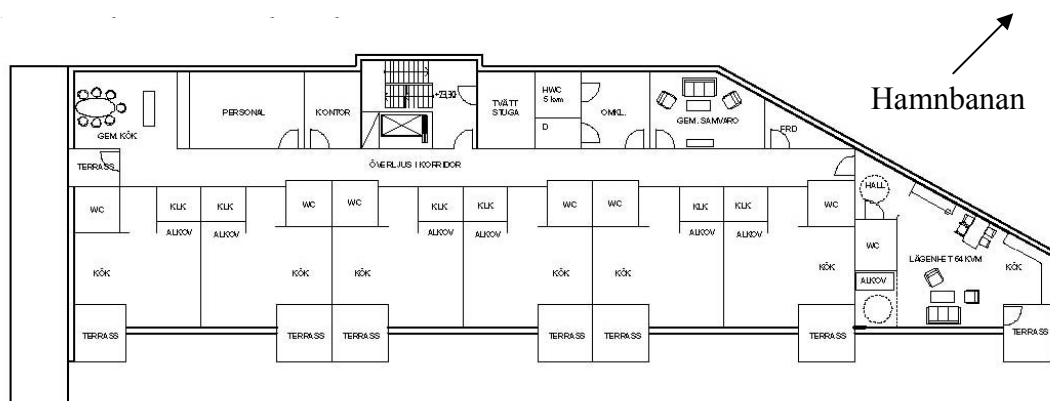
Lokalförsörjningsnämnden påpekar att Herrgårdsskolan som gränsar till planen har angöring från Stenbocksgatan. Vid iordningställande av Stenbocksgatan måste skolans angöring säkerställas. Om kollektivtrafikhållplatsen vid Herrgårdsskolan flyttas, måste skyddsanordningar mellan skolans ingång och kollektivtrafikområdet anordnas.

Kommentar: Iordningställande av angöring samt skyddsanordningar i anslutning till hållplatsen och skolan sker i samband med projekteringen av området och ska ske i linje med det till planen hörande gestaltungsprogrammet.

Lokalsekretariatet anser att den nya bebyggelsen genererar ett behov på 50 nya platser i förskola/skola, som planen inte uppfyller. Vidare kritiserar Lokalsekretariatet placeringen av gruppbostad i planen. Gruppbostraden är placerad inom riskzonen för transporter av farligt gods på Hamnbanan och vetter också mot starkt trafikerade vägar och blir bullerutsatt. Lokalsekretariatet konstaterar att den hänsyn som tagits avseende övriga bostäders lokalisering inte har inkluderat gruppbostraden. Lokalsekretariatet påpekar också att det inom området finns ett behov av 6-7 enskilda bostäder med särskild service.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret hänvisar till Stadsdelsnämndens yttrande om ett förväntat tillskott av ca 20 barn i stadsdelen. Denna ökning klaras, enligt Stadsdelsnämnden av i Herrgårdsskolans som ligger i direkt anslutning till planområdet.

Gruppbostraden är väl skyddad mot olyckor med farligt gods på Hamnbanan genom att bostadens fönster och balkong är vända bort från Hamnbanan. Avståndet mellan gruppbostraden och Hamnbanan är mer än 80 m och överstiger därmed de gränser som har angetts av Göteborgs stad i den fördjupade översiktsplanen för transporter av farligt gods. Gruppbostraden har dessutom ingått i riskutredningen och föreslagna skyddsåtgärderna har en positiv effekt även för dessa. Sammanfattningsvis leder detta till att riskerna för gruppbostraden med marginal ligger under de krav som ställs. Enskilda bostäder för särskild service regleras inte i detaljplanen.



Miljönämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att nämndens synpunkter beaktas. Planen ska således säkerställa att samtliga bostadslägenheter får tillgång till en god ljudnivå såväl inom- som utomhus och att ”Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller” uppfylls. Nämnden anser att samrådshandlingen idag strider mot denna.

Markparkering ska begränsas till förmån för grönytor och ett hållbart resande, detta gäller särskilt den större markparkeringen norr om butiksbyggnaden. Denna kan kraftigt minskas och butiksbyggnaden göras mer välkomnande för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer, bl a genom ny entré i sydost för kollektivtrafikresenärerna.

Miljönämnden påpekar att det krävs rening av dagvatten från större hårdgjorda parkeringsytor. Vidare bör en lägre parkeringsnorm prövas med tanke på närhet till kollektivtrafik. Bilpool bör främjas. Miljönämnden anser att det redan idag saknas grönytor i området, fler grönytor bör planeras. Miljökonsekvensbeskrivningen ska kompletteras med ett avsnitt om uppföljning. Slutligen anser Miljönämnden att miljöanpassat byggande ska förordas.

Kommentar: För att åstadkomma god ljudmiljö har planen reviderats med hänsyn till förändrade husplaceringar och planlösningar. Därefter har nya bullerberäkningar utförts.

Avsikten är att skapa en plats med handel, service och bostäder som ligger integrerat i stadsdelen och har tillgång till god kollektivtrafik. Detta ger goda förutsättningar för gående och cyklister. Till plankartan och beskrivningen finns ett tillhörande gestaltungsprogram vars syfte är att ge riktlinjer för gestaltning av såväl byggnader som utemiljön.

Större delen av marken inom området är idag hårdgjord. Förslaget förbättrar miljön genom grönytor på gårdar samt den större parken/torget centralt i området. All boendeparkering i området sker under mark för att kunna skapa kvalitativa grönytor och gårdar inom området. Flera bilpooler finns idag på Norra Älvstranden och möjlighet finns att anordna detta inom området, detta kan dock inte regleras i detaljplanen.

Området för handelsparkeringen ligger inom riskområdet från Hamnbanan vilket innebär att området inte bör utgöra eller inbjuda till vistelse. Med hänsyn till dessa förutsättningar samt handelns önskemål bedömer Stadsbyggnadskontoret att utformning av parkeringsplats samt antalet parkeringar är rimligt.

Detaljplanen samt planbeskrivningen är kompletterad med bestämmelser samt beskrivning om hanteringen av förorenat dagvatten inom området.

Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats med ett avsnitt om uppföljning.

Park och naturförvaltningen tillstyrker förslaget. Förvaltningen anser att det är positivt att placera en yta för allmänheten alldeles intill hållplats, g/c-stråk och aktivitetscentra, härigenom kan många människors behov tillgodoses. Förvaltningen accepterar en skötselnivå som motsvarar skötselnivån i centrala Göteborg. Slutligen har förvaltningen några tekniska synpunkter på beteckningar på plankartan.

Kommentar: Plankartan har reviderats i samråd med Park- och naturförvaltningen.

Räddningstjänsten Storgöteborg har inget att erinra mot själva planförslaget. Däremot kritiserar Räddningstjänsten riskutredningen, då den anses sakna transparens och inte besvarar tillfredsställande på frågor som t ex vilka händelser som ger störst eller värst

konsekvens i förhållande till sannolikt utfall. Inte heller visar den på ett tillfredställande sätt om åtgärdsförslagen ger önskade förbättringar av de risker som finns.

Kommentar: Ett särskilt möte har hållits med representanter för räddningstjänsten för att diskutera framförda synpunkter. Ett antal frågor avseende riskutredningen har besvarats muntligen vid mötet. Räddningstjänstens synpunkter avseende åtgärds-förslagen har arbetats in i riskutredningen och inga ytterligare krav på kompletteringar framfördes.

Lundby stadsdelsnämnd är positiva till att det bildas en centrumanläggning i området. Viktiga aspekter som uppfylls är god tillgänglighet för alla, en trygg byggd miljö och bra kopplingar till utemiljöerna. Nämnden pekar på att det är viktigt att det blir en mötesplats under de flesta av dygnets timmar samt att det finns utemiljöer även för äldre, barn och ungdomar. Nämnden är positiv till att biltrafiken i området begränsas, och att kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik premieras. För att det ska fungera har nämnden flera synpunkter: skyddade cykelplatser får ej uppta stora ytor på, cykellederna behöver kompletteras bl a in mot centrala Lundby och älvförbindelserna behöver förbättras. Nämnden anser att delar av de stora p-ytorna vid handel kan övergå till grönytor. Nämnden är positiv till att det byggs bostäder med olika upplåtelseformer, samt att det finns boende med särskild service. Däremot ifrågasätts byggande av bostäder där bullernivån överskrider de generella riktvärdena. Förslaget beräknas generera behov av ca 20 nya förskoleplatser vilket kan tillgodoses inom närområdet. Slutligen skriver nämnden att förslaget aktualiserar behovet att finna lösningar för placering och utformning av Hamnbanan och Lundbyleden

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret instämmer i att det är viktigt att skapa vackra och trygga miljöer under dygnets alla timmar. Till planen hör ett gestaltungsprogram vars avsikt är att förmedla intentionerna med utformningen av såväl byggnaderna som marken inom området. Vad gäller förbindelser, över älven, mot Lundby samt lösningar för Hamnbanan och Lundbyleden är detta frågor som ligger utanför detta detaljplanearbete.

Se även kommentar Miljöförvaltningen och Länsstyrelsen.

Trafikkontoret påpekar att Cronackersgatan är avsedd att vara huvudgata framför Stenbocksgatan, och att det är viktigt i detaljutformningen att huvudgatan ges bättre framkomlighet. Gatan framför centrumhuset bör i sin södra ände medge vändning av normallastbil. Ytan norr om bensinstationen önskas utgå ur planen, alternativt utgöra allmänplats/gata som byggs ut vid behov. Gc-bana saknas öster om butiksbyggnad med sträckning från Cronackersgatan via cirkulationsplatsens västra sida över Stenbocksgatan till befintlig bana. Planerad gc-passage på Cronackersgatan norr om Polstjärnegatan bör flyttas söderut till cirkulationen. Det ger högre trafiksäkerhet än en friliggande passage, och påverkar framkomligheten på denna huvudgata mindre. För trafiksäkerheten måste gränser på plankartan justeras för att anlägga en refug på Ceresgatan syd punkthuset, då bussarna har hög hastighet i denna punkt. Ceresgatans kollektivtrafikstråk bör i detaljutformningen ges en tydlig avgränsning mot intilliggande strandpark. Behovet av cykelparkeringsplatser bör preciseras i planen och överensstämma med Trafikkontorets riktlinjer. Vad gäller tillgänglighet saknas ramp vid trappa till centrumhuset, måste beaktas vid invändiga planeringen.

Kommentar: Plankaran har reviderats utifrån de synpunkter som framförts av Trafiknämnden. Planen har kompletterats för att följa trafikkontorets policy för cykelparkering kan följas.

Statliga verk, myndigheter och bolag

Lantmäteriet distrikt norr framför en rad tekniska synpunkter på planbeskrivning, plankarta och genomförandebeskrivning.

Kommentar: Teknisk utformning av handlingarna sker i samråd med Lantmäteriet.

Länsordningspolisen har inget att erinra.

Länsstyrelsen har följande synpunkter: Banverket och Vägverket arbetar med utredningar kring Hamnbanan respektive Lundbyleden. Planbeskrivningen bör redogöra för utredningsläget. Fortsatt planering av den norra delen av området, närmast de berörda trafiklederna, måste ske i nära samråd med främst Banverket. Länsstyrelsen anser vidare att analys av riskbilden i området ska ske utifrån den gemensamma riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods som finns för storstadslänen sedan 2006.

För den föreslagna bensinstationen är det viktigt att gällande säkerhetsavstånd till bensinmackar beaktas vid planering av övrig markanvändning i området, samt att hänsyn tas till risker med modernare bränsleslag. Länsstyrelsen anser att den genomförda riskanalysen visar på osäkerheter om föreslagna åtgärders betydelse för att reducera riskerna i området. Det måste tydligt framgå vilka åtgärder som krävs för att garantera människors säkerhet i området. Åtgärderna ska läggas fast i planbestämmelser. Räddningstjänsten i Storgöteborg måste få möjlighet att påverka utformningen av insatsvägar och möjligheten att göra räddningsinsatser på högre höjder.

Vad gäller geoteknik förutsätter Länsstyrelsen att stabiliteten klarläggs enligt Skredkommissionens rekommendationer Rapport 3:95 för detaljerad utredning. Kompletterande fältundersökningar behövs i området mellan Ceresgatan och hamnbassängen. En sammanfattande geoteknisk PM bör bifogas planhandlingarna i utställningsskedet, och de för stabiliteten nödvändiga åtgärder ska säkerställas i planbestämmelserna.

Angående buller och vibrationer delar Länsstyrelsen uppfattningen om att avsteg från gällande riktvärden för buller kan vara aktuella på denna plats. Dock bör framtida möjligheter till ökad hastighet för tåg på Hamnbanan, samt ökad biltrafik på Lundbyleden beaktas. För flera enkelsidiga lägenheter åt väster överskrider en ekvivalent ljudnivå på 65 dBA, det gäller framförallt punkthuset. Länsstyrelsen avråder från att placera bostäder i detta läge. Om bostäder ska kunna tillåtas i detta läge, måste ett detaljerat förslag på utformning av byggnad eller en annan planutformning som ger en acceptabel ljudnivå kunna redovisas. Länsstyrelsen anser även att bullervärdena för Centrumhusets "tysta sida" generellt sett är höga. För lägenheten längst i norr klaras inte 55dBA ekv. och någon ljuddämpad sida anges ej. I dessa lägenheter bör därför inte inrymmas bostäder, om inga byggnadstekniska åtgärder kan vidtas, alternativt bygga en bullerskärm mellan Centrumhuset och Loggiahusen. Eftersom byggnaden avser inrymma äldreboende, är det extra viktigt med så goda ljudförhållanden som möjligt på tillhörande uteplatser.

Länsstyrelsen påpekar att planbeskrivningen innehåller en precisering av planbestämmelser, varav endast de tre sista som återfinns på plankartan. Det är befogat att även ta med de fyra första punkterna och Länsstyrelsen förutsätter att bestämmelserna gäller för området som helhet.

Gällande riktlinjer för vibrationer ska iakttas.

I enlighet med K2020s kollektivtrafikprogram, är en tydlig redovisning av gång- och cykelvägnätet både inom och till/från planområdet och till/från busshållplatser/byttestpunkter samt möjligheter till säker cykelparkering viktigt.

Kommentar: Hamnbanan är av riksintresse och utgör transportled för farligt gods. Enligt kommunens översiktsplan fördjupad för sektorn ”Transporter med farligt gods” från 1998, föreslås en långsiktig robust ram kring järnvägar och huvudvägar som utgör transportled för farligt gods. Längs järnvägar ska ett bebyggelsefritt område på 30 meter upprätthållas. Fram till det bebyggelsefria området medges tät och stabil kontorsbebyggelse. Sammanhållen bostadsbebyggelse medges fram till 80 meter från järnvägen. Om man kan visa genom en riskanalys och säkerhetstekniska åtgärder att de grundläggande kraven på säkerhet i översiktsplanen uppfylls kan man bygga närmare spåret än den fysiska ramen anger.

Under sommaren 2008 har en principöverenskommelse träffats mellan Göteborgs stad, Banverket, Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen i Västra Götaland och Vägverket. Parterna är överens om att målbild på lång sikt för Hamnbanans och Lundbyledens utbyggnad kan ske inom befintliga korridorer och att barriäreffekter av väg och järnväg successivt kan byggas bort i etapper och med olika åtgärder. Befintliga korridorer innebär nuvarande sträckning eller tunnel/ tråg i dess närhet. Detta innebär att förstudiens alternativ ”Tunnel Biskopsgården – Aröd” kan sorteras bort på grund av alltför höga anläggningskostnader och att det saknas möjligheter till etapputbyggnad. Med detta gemensamma ställningstagande som grund förbereder Banverket för närvarande en utredning av denna etapp av Hamnbanan i samverkan med Vägverket som parallellt tittar på en ombyggnad av Lundbyleden.

Risksituationen i hela detaljplaneområdet har beaktats i överensstämmelse med den riskpolicy som utarbetats av länsstyrelserna i storstadslänen riskpolicy.

En viss osäkerhet finns i bedömningen av effekten av skyddsåtgärder, men osäkerheten är inte på något sätt större än vad som är bruklig i riskutredningar. Skyddsåtgärder som är nödvändiga för att garantera att människor inte utsätts för förhöjda risknivåer har arbetats in i planbestämmelserna.

Gällande skyddsavstånd mellan en bensinstation och bostadsbebyggelse är 100 m, vilket har tillgodosetts i detaljplanen. Närmast bostäder ligger på ett avstånd av 220 m. Detta avstånd säkerställer att säkerheten är tillfredställande även vid försäljning av moderna bränslen.

Riskanalysens åtgärdsförslag har förtydligats utifrån länsstyrelsen synpunkter och efter diskussion med räddningstjänsten. Planbestämmelser som säkerställer detta har införts.

Planhandlingarna har kompletterats med ett Geotekniskt PM. Utredningen kommer att finnas tillgänglig på Stadsbyggnadskontoret under utställningstiden.

Synpunkt angående ökad trafik på Lundbyleden har beaktats. Vad avser synpunkt angående hastighet på Hamnbanan se kommentar till Banverkets yttrande. Utformningen av punkthuset har bearbetats. En ljuddämpad loftgång placerad på västra huskroppens västra sida gör att huvudregeln uppfylls. För östra huskroppen är ljudnivån på västra sidan högst 61 dBA. Dessa lägenheter har också en ljuddämpad baksida.

Centrumhuset är ensidigt riktade åt öster (gäller även nordligaste lägenheten t ex genom att ej öppningsbara fönster orienteras åt väster). Åt öster klaras huvudregeln. På uteplats är ljudnivån beräknad till högst 52 dBA.

Inomhus buller nivåer styrs i annat regelverk, BBR, varför de inte kommer tas med på plankartan.

Planhandlingarna har kompletterats med en förtydligande text om gång- och cykelvägnätet inkl bytespunkter för kollektivtrafiken.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 1.

Banverket anser att det snarast krävs ett fördjupat samråd med Banverket för att finna en lösning/utformning som tillgodoser Hamnbanans utveckling. Exploatering nära järnvägen får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av järnvägsanläggningen.

Banverket har beslutat att dubbelspårsutbyggnad utmed befintliga banan eller i tunnel/tråg i dess närhet ska studeras vidare. Banverket förutsätter att det i planhandlingen kommer att redogöras för planerna för utvecklingen av Hamnbanan samt att arbetet med aktuellt planförslag kommer att utföras i nära samarbete med Banverket. Kartmaterialet måste uppdateras med järnvägens kontaktledning.

Banverket saknar tydlig redovisning av gång och cykelfrågor. Det gäller både inom området samt till- och från området med koppling till Hamnbanan. Banverket förutsätter att hänsyn tas till gällande riktvärden för buller och vibrationer samt att Boverkets råd och regler när det gäller trafikbuller följs. En framtida utbyggnad av Hamnbanan kommer att möjliggöra högre hastigheter. Således behöver bullerberäkningen kompletteras med en bullerberäkning med hastighet 70 km/tim, och en redogörelse av vad det har för konsekvenser för planerad bebyggelse. Bostäder bör ha tyst sida för sömn och vila, med tyst sida innebär 45-50 dBA vid fasad. Banverket anser att det särskilt bör utredas och redovisas att den maximala ljudnivån på den tysta sidan inte överstiger 70 dBA. Bostadsbebyggelsen bör också utformas så att den uppfyller krav på en högre ljudklassning. I eventuella lokaler för vårdlokaler, undervisningslokaler, dag- och fritidshem, kontor och hotell ska det säkerställas att ljudnivåerna inomhus inte överskrider de nivåer som anges i Boverkets byggregler (BBR). Det är oklart vilken/vilka byggnader som ska innehålla bostäder för särskilt boende. Banverket förutsätter att riktvärdena för bostad även gäller dessa bostäder och att lägenheterna blir dubbelsidiga.

Kommentar: När det gäller riktvärden för buller ligger planförslaget väl i linje med Banverkets yttrande. Av bullerutredningen framgår att maximala ljudnivån understiger 70 dBA Vid en utbyggnad av Hamnbanan med en första etapp Eriksbergsmotet - Pölsebo tolkas att hastigheten på resten av banan ligger kvar på 40 km/h men med ökad kapacitet i antal tåg. Att köra 70 km/h på dagens öppna Hamnbana är inte realistiskt. Vid en utbyggnad med tråg förbi Sannegården centrum kan sannolikt hastigheten ökas. I samband med en sådan utbyggnad måste en ny bullerstudie göras. Om Hamnbanan läggs i ett tråg så påverkas även säkerhetssituationen till det bättre för de som bor kring banan. Huruvida förbättringen uppväger de ökade hastigheter får utredas senare.

Se även kommentar till Länsstyrelsen, Miljöförvaltningen samt Lokalsekretariatet.

Svenska Kraftnät har inga erinringar mot planen.

Vägverket region Väst förtydligar att Lundbyleden är klassad som primär transportled för farligt gods på sträckan Ringömotet - Brantingsmotet, alltså inte förbi planområdet. Restriktioner finns alltså på sträckan Brantingsmotet – Bräckemotet. Den fortsatta planeringen för Lundbyleden och Hamnbanan föreslås samordnas på denna sträcka. En skylt i det läge som anvisas i planen, nordost om handelskvarteret, riskerar att vara siktskymmande för trafik från parkeringsområdet. Planbeskrivningen och bestämmelserna på plankartan stämmer inte överens vad gäller hur bestämmelser angående buller ska formuleras. Vägverket förutsätter att bebyggelsen utformas så att allvarliga bullerstörningar ej uppstår och att bullerskyddande åtgärder framdeles inte kommer att krävas. Anser det fel att planera nya bostäder där bullernivån överstiger 65 dBA. Bullerberäkningen bör ha trafikprognosen för år 2020 som grund, vilket anger en ökning av antal fordon/dygn med 10 000. Bullervall/mur längs Hamnbanan anges i planen bli 6 m bred, men om det ska vara en vall krävs en dubbelt så bred yta. I genomförandebeskrivningen bör det framgå vilken kommunal förvaltning som ansvarar för skötseln av skyddsvallen/muren.

Kommentar: När det gäller Lundbyleden mellan Brantingsmotet och Eriksbergsmotet finns olika uppgifter i skriften "Väginformation om farligt gods" från Räddningsverket. På kartmaterialet anges – såsom Vägverket påpekar – att sträckan inte är transportled för farligt gods. I den tillhörande texten avseende transportrestriktioner på olika leder i Göteborgs stad står det däremot att på Lundbyleden mellan Eriksbergsmotet och Brantingsmotet är tillåtet med transport av vissa ämnen och förpackningsstorlekar. utredningen har gjort ett konservativt val och utgått från det alternativet som skulle kunna innebära risker för detaljplaneområdet.

Se även kommentar till Länsstyrelsen.

Svensk Handel anser att handelsutredningen som Stadsbyggnadskontoret gjort tillsammans med Älvstrandens utveckling AB är bra och tänkvärd på många sätt. Förhoppningsvis kan Sannegårdshamnens och Eriksbergs handelsområden länkas ihop i framtiden, om järnvägen försvinner. Svensk Handel anser att handelsutbudet i Sannegården ska göras unikt så det inte behöver konkurrera med intilliggande områden utan komplettera istället, t ex med ett större kulturellt utbud som föreslaget. Det är viktigt att både Eriksbergs centrum och Sannegården profilerar sig för att komplettera varandra. Skapa helhet och enkelhet genom att ha en formulerad tanke vad gäller utbud. Skapa flexibilitet för att kunna möta framtidens behov. Anpassa handeln till demografin i området, demografin är oerhört betydelsefull för att skapa ett bra basbehov som attraherar de boende i själva området. Gör området tryggt, attraktivt och spännande dygnet runt, detta läge har fantastiska förutsättningar att locka människor.

Kommentar: Sannegårdens inre del utgör ett område med handel och bostäder som knyter samman östra och västra Sannegården och skapar en helhet. Handeln i området ligger mycket bra till ur kollektivtrafiksynpunkt och för närhandel för de boende i området. Livsmedelshandeln samt annan handel inom området kan därmed förväntas få en annan funktion än Eriksbergs handelsområde, där huvuddelen av besökarna kommer med bil.

Avsikten är att skapa en plats i stadsdelen som är attraktiv och som lockar besökare fördelat på dygnets timmar. Här finns möjlighet till kaféer och restauranger samt möjlighet lokaler för vårdcentral etc.

Förslaget visar en profilering som skiljer sig från Eriksbergs handelsområde. Stadsbyggnadskontoret instämmer dock i förhoppningen om att i framtiden kunna länka samman de båda områdena.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

***KF Fastigheter** anser att planens bestämmelser angående storlek på handelsyta för dagligvaruhandel snedvrider konkurrensen mellan Eriksberg och Sannegården. Planen anger att Sannegården tillåts få en större handelsyta än Eriksberg.*

Kommentar: Fördelningen av handelsytan följer de rekommendationer som gavs i handelsutredningen.

***Kennie Thörn, Miraallén 13**, anser att hållplatsen för kollektivtrafiken bör behållas i befintligt läge. Detta för att undvika bullerstörningar för bostäderna i närheten av det nya föreslagna läget. Nyttillkommen kollektivtrafik bör planeras att ligga mot Lundbyleden/Hamnbanan där buller och störningar redan existerar. Kennie Thörn menar att det är olämpligt att förlägga en restaurang i området, nära bostäder, eftersom det genererar ytterligare ljudstörningar mm.*

Kommentar: Avsikten med kollektivtrafiken är att den ska vara tillgänglig och inom rimligt avstånd för så många människor som möjligt. Detta innebär att den bör ha en central sträckning i stadsdelen. I och med förberedelserna för en framtida spårbanden trafik i området, krävs en längre samt rak sträcka för hållplatslägen. Detta innebär att hållplatsen justerats och förlängts. Stadsbyggnadskontoret anser inte kafé- och restaurangverksamhet i området kan antas medföra störningar i form av buller utan är en kvalitet i området så väl dag som kvällstid.

***AB Kolhamnen** emotsätter sig placeringen av Solhuset och restaurangen närmast hamnbassängen eftersom dessa byggnader eliminerar den sista visuella vattenkontakten som finns från deras fastighet. AB Kolhamnen anser också att området blir för hårt exploaterat, med för höga hus. Den befintliga mer småskaliga bebyggelsen öster om området med radhus och skola, får ingen fortsättning eller övergång. Resultatet blir enligt AB Kolhamnen att det känns trångt, tätt och mörkt. Slutligen anser AB Kolhamnen att nybyggnadernas våningsantal generellt är alldeles för höga, speciellt den stora långsträckt byggnaden på 11 våningar. De höga hus som redan idag finns i området förfular området.*

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har kompletterat handlingarna med solstudier samt perspektiv på den föreslagna bebyggelsen som tydlig illustrerar påverkan på befintlig bebyggelse. Den föreslagna bebyggelsen inom området samt det högra huset på 12 inom den västra delen bedöms inte påverkar omgivande bebyggelse negativt.

Stadsbyggnadskontoret anser att det förutom en större handelsbyggnad i norr behövs ett antal mindre lokaler för handel och restauranger i området för att kunna skapa ett centrum.

***Bostadsrättsföreningen Slottet** påpekar att de vill ha kvar det antal parkeringsplatser som de har idag, både under byggnation samt efter färdigställande. Även gästparkeringsplatser, som idag finns på östra sidan av Sannegårdshamnen, vill de ha kvar i närheten.*

Kommentar: Idag har bostadsrättsföreningen genom ett arrendeavtal 46 platser belägna väster om Miraallén (29 öronmärkta + 17 besökande). Väster om Miraallén finns idag

även 8 platser i refugen som ingår i gemensamhetsanläggningen Sannegården ga:13 vari samtliga brf på Östra Sannegårdshamnen ingår. Vidare har Parkeringsbolaget ett arrende öster om Miraallén med 16 platser.

Förslaget innebär att ytan Öster om Miraallén omdisponeras så att ytterligare 17 platser skapas, vilka kan utgöra besöksparkering för brf, och Parkeringsbolaget har kvar sina 16 platser. På västra sidan om Miraallén disponeras också parkeringsytan om så att 39 platser tillskapas. I dessa ingår de 8 som tidigare låg i refugen och tillhörde Sannegården ga:13. Det innebär att det tillskapats 2 extra platser för besökande.

Avsikten är att gemensamhetsanläggningen för Sannegården ga:13 ska ombildas så att hela ytan på västra sidan Miraallén samt de 17 platserna på östra sidan införlivas i ga:13. Det innebär att BRF Slottet från ett arrende till en permanent lösning för sin parkering.

Kerstin och Tord Segerdahl, Miraallén 19 anser att en restaurang i Sannegårdshamnen inte kommer att fungera ekonomiskt i verkligheten. Redan de restauranger som finns i området idag, har svårigheter att få verksamheten att löna sig. En ny restaurang riskerar bara att bli ett nytt tillhåll. Boende i Sannegården har i många år varit svårt störda av buller från pålningsarbeten. När nu detta område ska bebyggas kräver Kerstin och Tord Segerdahl att pålningsarbetena beläggs med stränga restriktioner vad gäller tidpunkter och bullernivåer.

Kommentar: Avsikten med detaljplanen är skapa en blandad stadsbebyggelse som karaktäriserar centrala stadsdelar i staden. Planen är utformad så att den ska vara flexibel och fungera över en lång tid. Detta innebär att handel och restaurangverksamheten ska kunna utvecklas över tid. Norra älvstranden har under många år varit ett utvecklingsområde och kommer att fortsätta vara det under en tid framöver. Detta kan innebära störningar i form av pålningsarbeten.

Bostadsrättsföreningen Miraallén anser att Solhuset och föreslagen restaurang närmast föreningens fastighet samt Västra Lotten ska utgå ur planen, då dessa nya byggnader kommer att skärma av och upplevas som ett intrång i området. Loggiahusen bör utföras med högst 5 våningar. Planområdets höga exploatering kommer att bygga för utsikten mot Ramberget från föreningens byggnad. Byggnadshöjden bör generellt begränsas till 5 våningar i planen. Befintliga grönytor längs Ceresgatan kommer att raseras. Polstjärnegatan bör ingå i planen, för att den ska ges god standard och säkerhet. Nuvarande parkering intill föreningens fastighet bör säkerställs som P-område i planen. Redan idag har många boende stora problem med brist på parkeringsplatser.

Kommentar: En högsta totalhöjd för restaurangbyggnaden har införts i utställningshandlingen med 5.0 meter över vattenytan vilket i praktiken innebär ca 2.8 meter över kajplanet vilket ger goda möjligheter att se över byggnadens tak för de boende vid Miraallén. Solhuset närmast Brf Miraalléns byggnad är placerad för att ge ordentlig plats för parkeringsytor, siktlinjer och för att minimera störningar i form av insyn osv. Kontorets bedömning är att båda dessa byggnader blir ett stort tillskott i närmiljön varför planen inte har ändrats på denna punkt. Utblickarna mot Ramberget blir visserligen påverkade från vissa vinklar men från Brf Miraalléns byggnad kommer en fri sikt att bibehållas mot den närbelägna Herrgårdsparken och skolan vilket ger luft och rymd även i det förtätade stadsrummet. Inga förändringar kommer att ske på Polstjärnegatan som följd av detta detaljplanearbete. Det finns därmed ingen anledning

att ta med området i detaljplanen. Parkeringsplatser ersätts öster om Miraallén. Någon ändring av gällande plan krävs inte för denna del.

Se även kommentar till AB Kolhamnen samt Bostadsrättsföreningen Slottet.

***Bostadsrättsföreningen Lyftkranen** anser att det är viktigt att tillskapa parkeringsytor i erforderlig omfattning för de nya boende och fullt ut ersätta de platser som finns idag. Idag är behovet av platser stort och de ytor som används idag kring Bohusbanken kommer enligt planen att bebyggas. Föreningen anser vidare att föreslagen lösning förhindrar en god tillgänglighet till bron över järnvägen. En föreslagen byggnad ligger och blockerar en rak och tydlig förbindelse för cyklar, barnvagnar mm.*

Kommentar: All boendeparkering sker i garage inom planområdet. Besöksparkering finns på gatorna. För cyklister mfl som inte kan nyttja trappor innebär detta att man får ta sig runt centrumhuset. Avsikten är att rörelsemönstret inom området ska förändras så att det upplevs som en naturlig koppling och inte som en omväg.

Övriga

***JM AB och Riksbyggen AB** har synpunkter på plankartan med bestämmelser och planbeskrivning: Planen är sparsamt höjdsatt. Särskilt bör beaktas nivåer mellan gång och föreskrift V3. Angivelse om körbar utfart får inte anordnas saknas på plankartan. I vilket läge hanteras frågan om inglasningar av balkonger? Finns det behov av att ange minsta planteringsdjup på bjälklag? Det är ofta svårt att få till, tekniskt sett. Byggrätten för byggnad V2 bör utformas mer generellt. Avser högsta totalhöjd enbart Handelshus? Det räcker med antal våningar på bostadsdelen. Varför får balkonger bara uppföras på loggiahusen? Bullerskrivningarna bör kompletteras med skrivelse att det endast gäller dagens bullersituation. Planen kan uppfattas som att ljudklass B gäller för utformning av nya bostäder, det medför mycket kostsamma byggnadstekniska åtgärder om det ska genomföras fullt ut. Planbeskrivningen anger skyddsavstånd till Hamnbanan på 80 m, medan plankartan verkar tala om 100 m.*

Följande synpunkter gäller Gestaltningsprogrammet. Vad gäller loggiahusen står det att loggiabalkong ej ska vara bredare än 0,8 m och att större uteplatser får isåfall ordnas inåt. Detta stämmer inte med de lägenhetsplaner som M&E arkitektkontor tidigare redovisat. Stora infällda balkonger är en dålig teknisk lösning. Solhusen: mått på byggrätten utreds under utställningstiden, balkongdjup minst 2 m. Vad gäller butiksbyggnadens färgsättning, ska den anpassas till loggiahusen, vilket kräver att Loggiahusen projekteras först. Flera formuleringar i programmet utgör begränsningar för alternativa utformningar; att Solhusens och Loggiahusens färgsättning regleras till 2 kulörer, skärmen i nordöstra hörnet mellan loggiahusen regleras i detalj hur den ska byggas, att tillgängliga entréer till solhusen ska ske genom loggiahusen. Tveksamt med lösningen att det ska vara "starka kulörer på balkongerna". Vid låglutande tak anges 1:10, ange bara låglutande. Vad gäller gården mellan solhusen och Loggiahusen bör det stå "mindre" framför "trädgrupper och vegetation" för att säkerställa att grönskan ej förstör utsikter för lägenheterna. Begränsningen att "inga hisstorn eller fläktrum får sticka upp" bör utgå. Vad gäller punkthuset står det om balkonger "ska vara försedda med kontinuerliga balkonger" – ordet ska bör utgå i denna mening.

Kommentar: förslaget har reviderats och omarbetats i samråd med JM AB och Riksbyggen AB.

Jones Lang LaSalle yttrar sig gällande handel i Sannegårdens Centrum, med utgångspunkt från att många ställningstaganden i detaljplaneförslaget bygger på en handelsutredning som Inregia presenterade i maj 2006.

Eriksberg bör kunna fortsätta sin inslagna bana och utvecklas till ett fullvärdigt stadsdelstorg och istället komplettera med en "bostadsnära" livsmedelsbutik på upp till 1500 kvm i Sannegårdens centrum. Det finns också anledning att ifrågasätta den slutsats som presenteras i utredningen och som föreslår att Eriksberg skulle ha en bättre synbarhet och tillgänglighet från Lundbyleden. Utifrån samrådsförslaget förefaller Sannegårdens centrum få en bättre infart från Lundbyleden.

Jones Lang LaSalle önskar att synen på livsmedelshandel både i Sannegårdens Centrum och i Eriksbergs köpcentrum revideras av Stadsbyggnadskontoret.

Se kommentar till KF Fastigheter.

Ändringar i planhandlingarna

- Ett flertal tekniska och redaktionella ändringar har genomförts på plankartan.
- Plankartan har reviderats utifrån trafikkontorets synpunkter, bland annat gällande vändplats samt plats för refug inom området.
- Punkthuset har omarbetats med hänsyn till trafikbuller.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivande text om Gång- och cykelvägnätet samt bytespunkter för kollektivtrafiken.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av planbestämmelsernas innebörd.
- Planbeskrivningen har kompletterats med solstudier samt illustration av parken.
- Planbeskrivningen samt plankartan har kompletterats med text och bestämmelser om hantering av förorenat dagvatten.
- Planbeskrivningens konsekvensbeskrivning har reviderats.
- Trafikbulerutredning, MKB samt Riskutredning har kompletterats och reviderats.
- Planbeskrivningen samt plankartan har kompletterats med text och bestämmelser om stabilitet och grundläggning utifrån genomförd Geotekniskt PM
- Handlingen har kompletterats och reviderats så att möjlighet finns att följa trafikkontorets policy för cykelparkering.
- Genomförandebeskrivningen har förtydligats och kompletterats i avsnittet "Parkering" avseende parkeringslösningen i sydöstra delen av planområdet.
- Genomförandebeskrivningen har kompletterats i avsnitten "Vattendom" och "Geoteknik" avseende tryckbanken i inre delen av hamnbassängen.
- Genomförandebeskrivningen har förtydligats och kompletterats i avsnittet "Risk" avseende skyddsvallen utmed Hamnbanan samt åtgärder för handelsetableringen.

Kenneth Fondén
Planchef

Anders Svensson
Arkitekt

