



**Detaljplan för  
BOSTÄDER VID WIESELGRENSGATAN  
inom stadsdelen Tuve i Göteborg**

**SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

**SAMRÅDETS GENOMFÖRANDE**

Byggnadsnämnden beslöt den 14 november 2006 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Planförslaget har sänts för yttrande enligt bifogade lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 18 april – 29 maj 2007.

Förslaget har under samrådstiden varit utställt på stadsbyggnadskontoret och på Lundby stadsdelshus. Ett informations- och samrådsmöte hölls onsdagen den 25 april 2007 i Lundby stadsdelshus.

**SAMMANFATTNING**

De flesta remissinstanserna tillstyrker förslaget med tanke på att området ligger bra till för exploatering, nära kollektivtrafik, har en rimlig exploateringsgrad och ger en variation i bostadsbeståndet. Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller att åtgärder för att komma underfull med trafikbuller måste beskrivas bättre. Många av de boende i närområdet tycker inte att området ska exploateras och har bland annat synpunkter på att de tror det blir ökade trafikmängder och trafikbuller.

Kontoret bedömer att det finns förutsättningar för att gå vidare med detaljplanarbetet och har tagit fram ett utställningsförslag. Planförslaget har reviderats och kompletterats angående trafikbuller. En yta för en nätstation har lagt in i de norra delarna av planområdet.

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

## KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M.M.

**Göteborg Energi AB** har inga erinringar på planförslaget. **Utbildningsnämnden** avstår att yttra sig på planförslaget.

**Fastighetsnämnden** ställer sig positivt till detaljplaneförslaget eftersom behovet av lägenheter i centrala lägen är stort.

**Göteborg Energi Nät** anser att anläggning av kraftledningar till området ska ske i samordning med fjärrvärmeledningar från Nansensgatan. Bolaget önskar ett läge för en nätstation i den norra delen av planområdet då det är fördelaktigt med tanke på eventuell ytterligare exploatering. För högspänningskablar önskar bolaget ett u-område fram till nätstationen.

Kommentar: Planförslaget har reviderats och i utställningsförslaget redovisas en yta för nätstation i norra delen av planområdet. U-område har lagts in på kvartermark. När ledningar ligger på allmän plats, trafikområde, behövs inget u-område.

**GothNet** meddelar att de har optoledningar och rör i Wieselgrensgatan .

**Kulturnämnden** anser att det är viktigt att dokumentera den befintliga bebyggelsen innan rivning, eftersom det idag finns mindre än 20% kvar av bebyggelsen som är uppförd före 1940 och det är viktigt att bevara åtminstone dokument över det som ska försvinna.

Kommentar: En dokumentation av befintliga byggnader kommer inte att krävas eftersom de inte är med i bevarandeprogrammet utan det är upp till antingen Stadsmuseum eller exploitören att utföra/bekosta en sådan utredning om intresse finns.

**Miljönämnden** anser att detaljplanen kan tillstyrkas under förutsättning att nämndens synpunkter beaktas.

#### **Allmänt om planen**

Planområdet ligger i ett område som är lämpligt för bostäder. Miljönämnden är positiv till komplettering av bebyggelse i områden med god kollektivtrafik. Det är vidare mycket bra att tillgängligheten till Hisingsparken är säkerställd i planen.

#### **Buller**

Riktvärdena för trafikbuller uppfylls inte för alla bostäder i planen. En vidare utveckling av anledningen till avsteg bör framgå. Det måste framgå tydligt vilka bostäder planbestämmelserna hänvisar till. Detta gäller tekniska åtgärder och enstaka undantag från bullerkraven.

Busshållplatsens läge påverkar bullersituationen. Många blir störda när avståndet är för kort på grund av inbromsningar och gaspådrag vid hållplatser. Bostä-

dernas placering måste ta hänsyn till busshållplatsens läge för att minimera framtida bullerstörning.

#### **Trafik och parkering**

Vid planering ska ett långsiktigt perspektiv användas. Miljönämnden ser med oro en utveckling där dagens stombussar och annan kollektivtrafik fastnar i bilköer under rusningstrafik. Den goda tillgången till kollektivtrafik måste förenas med att bussen är garanterad god framkomlighet. Utrymme bör avsättas för att ge möjlighet till detta.

Ändamålsenliga cykelparkeringar och goda cykelvägar stimulerar till cykelpendling. Plats för cykelparkering i väderskydd bör utredas.

Det goda kollektivtrafikläget gör att parkeringsnormen kan sänkas i området för att minska exploateringens trafik tillskott något. Här har man istället planerat för fler p-platser än normen kräver. Miljönämnden kan inte se någon anledning att öka antalet p-platser. Av p-platserna bör några reserveras för gemensam bilpool. Detta stärker möjligheterna att minska antalet parkeringar och på så sätt minska exploateringen av grönytor.

#### **Förorenad mark**

Samråd bör snarast ske med miljöförvaltningen angående fortsatt hantering och undersökning av markföroreningar.

#### **Dagvattenhantering och fuktskydd**

Områdets nordöstra del är fuktigt och består delvis av våtmark. Våtmarker har ett rikt växt- och djurliv. Det vore önskvärt att bevara våtmarken som också fungerar som ett vattenmagasin. Miljönämnden ser samtidigt vikten av en genomgripande fuktsäkring för blivande bebyggelse. Det kommer i perioder större mängder vatten från berget intill planområdet. En möjlighet kan vara ett lokalt omhändertagande av dagvatten i dammar. Ett bräddavlopp bör finnas för avledning ur området vid högvatten. En begränsning av den hårdgjorda ytan och bevarande av träd minskar också vattenmängderna.

Miljönämnden ser gärna att så många befintliga fruktträd som möjligt bevaras och ges planskydd.

#### **Miljöanpassat byggande**

Ett långsiktigt hållbart byggande kräver energieffektivitet och miljöanpassning. LCC-analys (livscykelkostnadsanalys) är till stor hjälp i den processen. Förvaltningen ser mycket positivt på att bostäderna kommer att bli lågenergihus. Det är dock viktigt att energiförbrukningen följs upp efter byggnation.

Kommentar: Planbestämmelserna gällande buller har ändrats. Bland annat har planbestämmelserna som medger avsteg från de kommunala riktlinjerna tagits bort (tillåta enstaka bullerstörda lägenheter och lägenheter i gavel med mer än 55 dB(A) på två sidor). Dessutom har det införts en planbestämmelse om att bostadshus vad avser trafikbuller utföras så att ljudklass B enligt svensk standard uppfylls inomhus. Det hus som ligger närmast busshållplatserna kommer att ha loftgångar ut mot Wieselgrensgatan, vilket medför att inga uteplatser kommer att ligga mot Wieselgrensgatan (se även planbeskrivning).

För att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet kommer Wieselgrensgatan ha en hastighet på 50 km/h, den södra infarten får en vänstersvängsfil och inga fart-hinder kommer att anläggas.

Antalet illustrerade parkeringsplatser har anpassats efter parkeringsnormen för Göteborgs Stad. Exploatören har som mål att det ska finnas en bilpool inom området. Cykelparkering kommer att finnas vid varje entré, men är dock ingen plan-fråga.

En dagvattenutredning kommer att göras i samband med bygglovsprocessen. Stadsbyggnadskontoret bedömning är att det våta området i den norra delen av planområdet inte är så pass skyddsvärd att exploateringsintresset i detta centrala läge ska stå tillbaka för ett bevarande av den så kallade våtmarken.

***Lokalsekretariatet** anser att det saknas förskoleplatser inom SDN Lundby. Fram till 2011 finns det enligt befolkningsprognoser behov av ytterligare 250-300 förskoleplatser inom stadsdelsområdet.*

Kommentar: Planbeskrivningen har reviderats vad det gäller underskott av förskoleplatser i stadsdelen. Kontorets bedömning är dock att det inte är aktuellt och lämpligt att bygga en förskola inom planområdet. Enligt stadsdelsförvaltningen så täcks behovet av förskoleplatser som generas av exploateringen av utbyggnad av befintliga förskolor i närområdet.

***Park- och naturnämnden** tillstyrker förslaget. Området ligger bra till för exploateringen, nära kollektivtrafik och exploateringsgraden är rimlig och ger en variation i bostadsbeståndet.*

*Avvattningsfrån naturområdet och gångstig i anslutning till planområdet behöver regleras. Kompletterande gångstigar ska redovisas. När det gäller avvattnings av intilliggande ytor, kompletterande belysning och skötsel bör detta regleras i exploateringsavtal.*

*Under byggtiden ska avspärrning mellan naturmark och byggarbetsplats finnas. Text om detta införs i genomförandebeskrivningen samt i exploateringsavtal.*

*Alla anläggningskostnader ska täckas av exploateringsavtal.*

Kommentar: Det som åläggs exploatören är att förbättra tillgängligheten till fornlämningar via att förbättra befintlig stig från gångvägen som går genom området och söderut förbi fornlämningarna. Det är svårt att lägga på exploatören att utföra åtgärder för att ta sig till naturområdet i norr då det inte har någon naturlig koppling till exploateringen inom planområdet. Yttrandet har översänts till berörda för beaktande av övriga synpunkter vid planens genomförande.

***Räddningstjänsten Storgöteborg** meddelar att tillgängligheten för räddningstjänstens fordon i form av maskinstege ska tillgodoses. En väg med bredden tre meter är inte tillfredsställande som räddningsväg inklusive uppställningsplats för maskinstege. Brandvattenförsörjning är inte redovisad. Det är inte enkelt ur*

*brandsäkerhetssynpunkt att sätta upp träfasader på den typ av byggnad som planeras inom planområdet. Vilka fasader det rör sig om ska redovisas i bygglovsansökan. Det är viktigt att antalet våningar tydligt framgår då det är väsentligt för räddningstjänstens tillgänglighet med maskinstege.*

Kommentar: Enligt Göteborgs Vatten medger kapaciteten på det allmänna ledningsnätet för dricksvatten uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A2;VAV publikation P 83. Planförslaget har reviderats vad det gäller vägbredd till 3,5 meter där gatan är som smalast. Antalet våningar framgår på illustrationsritningen tillhörande utställningshandlingen.

**Stadsdelsnämnden i Lundby** anser att det är bra att det byggs lägenheter i olika storlekar som kan locka olika slags hushåll till stadsdelen för att det ska kunna bli en mer blandad befolkningssammansättning. För att kunna uppnå det är det viktigt att bostäderna byggs till en kostnadsnivå som är rimlig. Detta bör uppmärksammas under det fortsatta planarbetet.

*Det är viktigt att utformningen av bostäder och omgivningar ger bra möjligheter för att äldre ska kunna bo kvar, med bostäder byggda för detta och där den planerade bebyggelsen får en god tillgänglighet för såväl rörelsehindrade som personer med andra funktionshinder. Det är också viktigt att omgivningen utanför byggnaderna anpassas, till exempel att det finns lättillgängliga utemiljöer med möjlighet till naturliga mötesplatser, bra belysning och vackra promenadstråk.*

*En god planering av bostadsområden i hög grad påverkar de boendes upplevelse av trygghet. Att kunna se och kunna bli sedd är viktiga förutsättningar för att man ska känna trygghet i ett bostadsområde. Trygghetsaspekterna bör beskrivas mer ingående inför utställningshandlingen.*

#### **Trafiksituationen**

*Trafiksituationen behöver uppmärksammas ytterligare genom utbyggnaden av området. Det gäller frågan om säker skolväg utifrån det ökade antal skolbarn som behöver ta sig till sin närmaste skola, Bjurslättsskolan. Skolvägen går via korsningen Björlandavägen – Wieselgrensgatan, som är utsatt för olyckor. Här har Stadsdelsnämnden Lundby tidigare påtalat behovet att öka trafiksäkerheten, exempelvis genom ombyggnad av korsningen till en rondell.*

*Nämnden vill också framhålla att genom indragningen av hållplatsen för stommbussen vid Bjurslättsskolan för ungefär 1,5 år sedan, försvann i praktiken alternativet att ta bussen till och från skolan.*

*Med tanke på området omvandling till ett renodlat bostadsområde tycker nämnden också att trafiksituationen behöver uppmärksammas ur miljösynpunkt. Många boende upplever att buller och andra störningar har ökat genom ökad trafikbelastning på Wieselgrensgatan, bland annat genom ökad tung trafik.*

Kommentar: Trygghetsfrågorna har utvecklats i planbeskrivningen. För Göteborg gäller för närvarande att för bostad som saknar uteplats eller balkong mot bullerstörande väg princip att bör den ekvivalenta ljudnivån (frifältsvärde) ligga på minst 65 dBA vid fasad för att åtgärd ska övervägas. Bostäderna längs Wiesel-

grensgatan är inte så pass störda. På Wieselgrensgatan mellan Björlandavägen och Tuvevägen har förbudet mot tung trafik återinförts i juni 2007.

**Trafiknämnden** vill att benämningen på Wieselgategatan ska vara "Huvudgata" och inte "Uppsamlingsgata".

*Den gångväg som enligt plankartan inte får hägnas in bör vara framkomlig för den som leder cykel, vilket bland annat innebär att eventuella grindar inte kan sitta för tätt och att det finns ramp för cykelhjul i trappor (om inte alternativ väg finns där det är trappor).*

*Det är brant i västra delen av området. En gångväg bör ha så flacka lutningar som det är möjligt (och rimligt gångavståndsmässigt) för att rörelsehindrade ska kunna använda den.*

*Trafikkontoret vill påpeka att många träd på östra sidan av Wieselgrensgatan inte har varit möjliga att plantera enligt planen på grund av för små ytor och ledningar under marken.*

*Det står nämnt i planbeskrivningen att det finns möjlighet att köra fordon genom området. Detta är något Trafikkontoret har begärt för att sopbilar och lastbilar inte ska behöva backa inne i bostadsområdet.*

Kommentar: Planbestämmelsen på vägområdet har ändrats till "Huvudgatan". Planbestämmelser gällande allé vid Wieselgrensgatan har anpassats efter befintliga förhållanden. Yttrandet har översänts till berörda för beaktande vid planens genomförande.

**Göteborg Vatten** meddelar att dricksvatten-, spillvatten- och dagvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät i Wieselgrensgatan. Förbindelsepunkt kan upprättas mitt för Solslättsvägens anslutning mot Wieselgrensgatan.

*Göteborg Vatten har även en del allmänna synpunkter runt ledningar, dagvatten och materialval.*

Kommentar: Yttrandet har översänts till berörda för beaktande vid planens genomförande.

## STATLIGA VERK, MYNDIGHETER OCH BOLAG

**TeliaSonera AB och Västtrafik Göteborgsområdet AB** har inga erinringar på planförslaget.

**Länsstyrelsen** bedömer att frågor som berör hälsa/säkerhet (buller) måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

*Föreslagna bostäder utgör en lämplig komplettering av bostäder i ett område med mycket god kollektivtrafikförsörjning och god tillgång på grönområden för närre-  
kreation (Hisingsparken).*

*Med avseende på hälsa och säkerhet, anser Länsstyrelsen dock att planen behöver revideras med syfte att få till stånd en acceptabel ljudmiljö i området. Bullerutredningen visar att avsteg från gällande riktvärden blir fallet med den utformning av bebyggelsen som har valts. Som underlag för lämplighetsbedömningen, bör finnas en redovisning av olika alternativa förslag till placering och utformning av bebyggelsen och vilka för- och nackdelar dessa förslag har ur olika synvinklar jämfört med huvudalternativet. Varför föreslagen utformning har valts, behöver också motiveras. Då avsteg från riktvärdena blir aktuellt, anser Länsstyrelsen även att en bedömning av hälsoeffekterna på lång sikt behöver presenteras.*

*Ett åtgärdsprogram för uppföljning av bullernivåer bör finnas i de områden där avsteg görs.*

*Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att planen inte kan anses medföra betydande miljöpåverkan.*

*Resultatet av den arkeologiska utredningen bör avvaktas inför slutlig utformning. Med avseende på hushöjd, behöver möjligheten att behålla visuell kontakt med fornlämningarna i områdets nordvästra del beaktas.*

*Av planbeskrivningen framgår kommunens goda ambitioner att nyttja kvaliteter i den befintliga miljön (stenmurar, husgrunder, gamla fruktträd mm) för att skapa en trivsamt utemiljö. Det vore därför mycket positivt om planen kunde grundas på en inventering av de värden som finns idag i detta avseende. Att spara vuxna träd utgör en stor kvalitet i utemiljön, vilken annars kommer först på lång sikt i ett nybyggt område. Vidare kan det förekomma hortikulturella värden i området form av gamla, lokala fruktsorter, som även dessa bör dokumenteras och ev. tas tillvara i någon form.*

*Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga.*

*Kommentar: Området är bullerstört redan idag. Därför måste avsteg från riktvärden göras. Se även kommentar till Miljönämndens yttrande rörande trafikbuller.*

*Området har utformats med hänsyn till fornlämningarna sydväst om planområdet och att bergpartierna sydväst och norr om planområdet ska synas genom exploateringen. Mot Wieselgrensgatan har ett antal olika utformningsförslag studeras och kontoret har gjort den samlade bedömningen att placering av de husen mot Wieselgrensgatan är den lämpligaste. Husen närmast Wieselgrensgatan skyddar den stora gemensamma innemiljö/innegården från buller (bullervärden under 45 dB(A) och minskar bullernivåerna för bakomliggande hus.*

*Resultatet av den arkeologiska utredningen har bearbetats in i planförslaget. Se även kommentar till Kulturnämndens yttrande rörande övriga bevarandefrågor.*

## SAKÄGARE

*Tommy Rantanen och Helena Johansson (fastighetsbeteckning Tuve 15:68, Solslättsvägen 2), Eva Kullberg och Anders Ericsson (fastighetsbeteckning Kvilebäcken 50:40, Rödklintsgatan 27) samt en namnlista med 47 personunderskrifter, tillhörande 15 fastigheter som bedöms av stadsbyggnadskontoret som sakägare (fastighetsägare som finns med i den fastighetsförteckning som finns bifogad utställningshandlingarna) och 17 fastigheter som bedöms som övriga har inkommit med skrivelser som påminner mycket om varandra och sammanfattas därför tillsammans nedan i olika ämnesområde*

### Allmänt

*De boende i närområdet anser att ytterligare förtätning av området med 95 lägenheter kommer att innebära avsevärt många fler bilar och därmed ökad trafik i området. Med den ökande trafiken kommer ytterligare problem som buller, vibrationer och luftföroreningar för de boende i närområdet. En utredning måste göras för att se vad effekten blir av fler bostäder och därmed utökad trafik på befintlig bebyggelse.*

*Boende i närområdet förstår mycket väl att det behövs bostäder i Göteborg men det som behövs är attraktiva bostäder. Det som nu är planerat är lägenheter i en bullrig miljö med en hårt trafikerad väg utanför. Dessutom kommer solen från samma håll som gatan. Bullerundersökningen som hänvisas till i planförslaget är utförd utan tung trafik och med tänkta täta balkongskydd för uteplatsen. Det pratas mycket om en trygg miljö och en trygg stad. Vi vill bli sedda och vi vill se. Men för en trygg miljö krävs också att du gärna stannar till ett tag utomhus och växlar några ord med din granne eller prata med grannen när du är på balkongen.*

### Miljö

*En fullständig miljöteknisk markundersökning måste göras för att ta reda på varifrån de cancerogena PAH kommer ifrån. Om föroreningarna kommer från fordonen som trafikerar Wieselgrensgatan måste dessa utsläpp begränsas.*

*Det bör undersökas hur luftcirkulationen påverkas av den nya byggnationen eftersom Hildedal är omgivet av berg och den dal som finns till Slätta Damm kommer att täpps till med höga hus.*

### Trafikbuller

*Bullerskydd har satts upp enbart utmed Hildedal nybyggnation. Ingen hänsyn har tagits till befintlig bebyggelse. Den planerade allén blev dessutom reducerad till sträckan utmed ena sidan av gatan vid nybyggnationen. Enligt gällande plan skulle allé anläggas utmed hela gatan, vilket inte har efterlevts. Förbudet mot tung trafik har hävts vilket har inneburit ökad trafik och därmed även ökat buller för den befintliga bebyggelsen. Felaktiga förutsättningar angående bullerutredningen har därför använts. Den tunga trafiken är inte med. Därför måste en ny bullerutredning göras där även konsekvenserna för boende i närområdet redovisas.*

*Enligt den kommunala tillämpning av riktvärden för trafikbuller står det att i undantagsfall kan enstaka lägenheter accepteras när riktvärdena utomhus inte klaras. Enligt bullerutredningen så överskrids antalet lägenheter för planområdet.*



Enligt EU-direktivet förordningen 2004:675, åtgärdsplan mot buller, ska kartläggning av trafikbuller vara klar sommaren 2007 och ett åtgärdsprogram ett år senare. Enligt denna skrivelse är Göteborgs Stad skyldiga att göra en utredning av området. Enligt samma skrivelse måste man "varudeklarera" bostäder med hög bullernivå. De boende i närområdet undrar om Trollängen Bostads AB kommer att göra det.

Ekvivalent ljudnivå, enligt tidigare mätning på Wieselgategatan före ombyggnad, uppgick till 60-61 dBA. Man bedömde att ombyggnaden av gatan skulle minska fordonens hastighet och därmed bullret, men i planbeskrivningen står det att gränsvärdet 70 dBA kommer att klaras på uteplats förutsatt att bullerdämpande åtgärder görs. Det innebär att bullret har ökat markant i och med ökad trafik inklusive tung trafik sedan den senaste bullermätningen och åtgärder krävs även för befintlig bebyggelse för att åtgärda detta.

#### **Trafik**

Boende på Nansens- och Rödklintsgatan kommer i dagsläget inte ut på Wieselgategatan i rusningstrafik i och med all trafiken köar upp utmed stora delar av Wieselgategatan upp mot Tuvevägen. Ytterligare trafik i och med utökat boende gör situationen ännu värre.

Utformningen av den södra utfarten accepteras inte. Den kommer att öka både buller och utsläpp. Korsningen bör studeras om eftersom den vänstersvängningsfil som planeras kommer att användas som omkörningsfil när bilister ska svänga höger in på Solslättsvägen. Gatan bör inte breddas när beslut har tagits att den ska smalas av. Dessutom är det svårt att se cyklister/mopeder i denna korsning eftersom det är en uppforsbacke upp mot Wieselgategatan.

De flesta fordon inklusive kollektivtrafiken har vid flertalet tillfällen svårt att hålla hastighetsbegränsningarna. Därför behöver hastigheten sänkas överlag och specifikt utanför Taklövsvägens förskola till 30 km/h. Barn från det nya området och Hilledals Trädgårdsstad kommer att vilja umgås och fler kommer att vilja korsa vägen. Därför måste det finnas säkra övergångar för barnen.

Antalet fordon till och från det nya bostadsområdet kan ifrågasättas eftersom området är hälften så stort som Hilledals Trädgårdsstad med avseende på antal lägenheter och är det då lämpligt att fördela trafiken på endast två infarter?

#### **Parkering**

Parkeringarna verkar vara snålt tilltagna. En parkering per lägenhet räcker inte. Dessutom kan man undra var besökande till boende i området ska parkera eftersom det inte verkar finnas någon gästparkering.

#### **Exploateringsgrad**

I tidigare planläggning av området tilläts inte mer än 47 lägenheter på grund av att utredningar visat att exploateringsgraden skulle bli för hög och solvärden för norr om liggande fastigheter för låg. Hur kan man idag anse att 95 lägenheter är en mer lämplig exploateringsgrad.

#### **Utformning**

Planområdet bör innehålla mer grönområden så att det motsvarar arean för fastigheten Tuve S:80. Enligt kommunens översiktsplan från 99 bör förtätning ske på redan hårdgjord mark, inte grönområden.

*Bergen försvinner i och med detaljplanen och höjden på de planerade husen.*

*Gångstråkets utformning enligt planförslaget är inte tydlig som sammankoppling till Slätta Damm i och med att den går genom planområdet.*

*Det finns en konstlad sammankoppling av det nya området med Slätta Damm. Slätta Damm ligger på andra sidan berget och har ingen rumslig eller annan sammankoppling med det planerade området. Att planera in tre- till fyra våningshus i planområdet har ingen samhörighet med övriga Hildedal och befintlig bebyggelse. Det naturliga är att koppla området till Hildedals Trädgårdsstad.*

#### **Utsikt och solförhållanden**

*Utsikten för boende norr om planområdet och boende på Hildedalssidan om Wieselgrensgatan kommer att försämrats, inte förbättras. En grön vägg är att föredra framför att titta rakt in i en fasad på ett trevåningshus.*

*Solstånd vid vårdagjämningen är inte intressant att jämföra med. Det är sommartid man vistas utomhus varpå fastigheterna norr och öster om Wieselgrensgatan kommer att påverkas av minskade eller obefintliga solförhållanden. De nya husen "H" och "G" kommer enligt bullerutredningen att ha en tyst sida vad det gäller trafikbuller, vilket dock medför att balkongen på den tysta sidan kommer att vara utan sol.*

#### **Pålningsarbeten, sprickbildning och enskilt vatten**

*Besiktning av samtliga fastigheter i hela området före och efter utfört arbete krävs för att fastställa eventuella effekter (sprickbildning, sättningar etc) av pålningen på befintlig bebyggelse. Annan metod för stabilisering efterfrågas med avseende på förekomsten av kvicklera och därmed ökad risk för markglidning och sättningar. Dessutom har delar av befintlig bebyggelse enskilt vatten. Konsekvenser av markarbetena med avseende på vattenkvaliteten är okänd och måste utredas vidare för att klargöra eventuella effekter.*

*De boende i närområdet undrar om det är lämpligt att planera P-hus under mark då det källare inte är lämpliga på grund av den höga grundvattennivån och risken för sättningar om nivån sänks enligt gällande plan för Hildedals Trädgårdsstad.*

#### **Service**

*Vad motiven är till att man skriver att ytterligare utbyggnad av service i området inte krävs trots förtätningen? Exempelvis finns det i dagsläget inte återvinningsstationer så att det räcker och då är inte Hildedal fullt utbyggt och inflyttat ännu.*

#### **Övrigt**

*Enligt detaljplanen nämns att kommunen har bedömt att området från allmän synpunkt är lämplig för bostadsbebyggelse och att den inte medför någon betydande miljöpåverkan. Beaktar man från kommunen alls inte buller, vibrationer samt luftföroreningar som ökad trafik innebär som miljöpåverkan och därmed också påverkan på befintligt boende i området?*

*Synpunkter har även inkommit rörande kvaliteten på planförslaget och till vilka förslaget har distribuerats.*

Kommentar:

#### **Allmänt, utformning och exploateringsgrad**

Enligt Göteborgs Stads budget ska staden växa genom att förtätas i centrala lägen med god kollektivtrafik. Kontorets bedömning är att utformningen av området är väl anpassad bland annat med tanke på områdets centrala läge staden, närhet till god kollektivtrafik och bergsformationerna runt området. Dessutom blir det en bra blandning av olika boendeformer i Hildedal. Efter åtgärder följer samtliga bostäder inom planområdet de kommunal riktlinjer som finns för trafikbullernivåer.

#### **Miljö**

Den miljötekniska undersökningen har reviderats i samråd med miljöförvaltningen. Ytterligare dialog kommer att föras mellan miljöförvaltningen och exploatör om vad som ska göras och vilka åtgärder som måste vidtas.

Slutsatserna om lokalklimatet i området har presenterats i tidigare planer om Hildedal och förhållandena har inte förändrats så pass mycket att kontoret skulle göra en annan bedömning nu än tidigare.

#### **Trafikbuller**

Den trafikökning som planförslaget genererar (300 fordon/dygn) är så liten i förhållande till den trafikmängd som redan idag går på Wieselgrensgatan att trafikbullret inte kommer att påverkas nämnvärt av att området bebyggs. Trafikbullret kommer att öka med 0,2 dB(A). För att trafikbullernivåerna ska öka med 1 dB(A) krävs en ökning med cirka 1 900 fordon/dygn. Med tanke på ovan har endast bullerutredning genomförts för de nya husen eftersom planförslaget är en uppdatering av gällande plan för Wieselgrensgatan.

Förbud mot genomfartstrafik med tunga fordon har återinförts i juni 2007.

Många träd på östra sidan av Wieselgrensgatan inte har varit möjliga att plantera enligt planen på grund av för små ytor och ledningar under marken.

Miljöförvaltningen och trafikkontoret jobbar med att kartlägga bullerstörda bostäder inom Göteborgs Stad för att därefter ta fram ett handlingsprogram. Bostäder där det kan bli aktuellt med åtgärder är följande:

- Bostad som saknar uteplats eller balkong mot bullerstörande väg gäller som huvudprincip att den ekvivalenta ljudnivån (frifältsvärde) bör ligga på minst 65 dBA vid fasad för att åtgärd ska övervägas.
- För trafikbuller vid uteplats gäller att den ekvivalenta ljudnivån bör ligga på minst 65 dBA för att åtgärd ska övervägas. Detta innebär att frifältsvärdet bör ligga på minst 62 dBA vid husfasad om uteplatsen är belägen omedelbart framför byggnaden, eftersom fasadreflexer beräknas ge upp till 3 dBA i tillskott. Detsamma gäller för balkong mot vägen.

Den ekvivalenta ljudnivån uppgår enligt tidigare mätningar varken på västra (Wieselgrensgatan 26 A – 34) eller östra sidan (Rödclintsgatan 25, 27, 39, 41, 55, 57) av Wieselgrensgatan till den nivå på 65 dBA då kommunen i nuläget normalt överväger åtgärder. Befintliga bostäder vid Wieselgrensgatan ingår därför inte bland de bostäder inom Göteborg där åtgärder ska göras. Nivåerna är inte heller så höga att kommunen ger bidrag till bullerskärm eller fönsteråtgärder.

Det är viktigt att skilja på ekvivalent och maximal trafikbullernivå. Efter åtgärder följer samtliga bostäder inom planområdet de kommunal riktlinjer som finns för trafikbullernivåer.

#### **Trafik**

Den södra infarten till området har tagits fram i samarbete med trafikkontoret och anses vara den mest lämpliga för att trafiksäkert tas sig in i området. Utformningen av infarten ska också underlätta stombussens framkomlighet på Wieselgrensgatan.

För att ha en god framkomlighet för fordon och då speciellt kollektivtrafik är det inte lämpligt att sänka hastigheten till 30 km/h. För att sänka hastigheten på Wieselgrensgatan har vägen smalnats av och en cirkulationsplats, som är en hastighetsbegränsande åtgärd, har anlagts vid förskolan.

#### **Parkering**

Gästparkering ingår i det sammantagna antalet parkeringar. Det antal parkeringsplatser som presenteras i planförslaget är framtaget efter Göteborgs Stads parkeringsnorm.

#### **Utsikt och solförhållanden**

Det finns rekommendationer för solförhållanden vid vårdagjämningen. G-huset klarar inte riktigt de rekommenderade värdena. Under sommartid har samtliga boenden bra solförhållanden och de nya husen bedöms inte påverka solförhållandena för omkringliggande bebyggelse sommartid.

#### **Pålningsarbeten, sprickbildning, dagvatten och enskilt vatten**

Byggherren har ansvar för omgivningspåverkan i samband med exploatering, dvs. om det blir sprickor på befintlig bebyggelse eller om något händer med enskilt dricksvatten så blir byggherren ersättningskyldig. Inga ytterligare utredningar rörande sprickbildningar och enskilt vatten kommer att ske i samband med planläggningen av området.

Särskilda åtgärder kommer att krävas för att kunna bygga underjordiska garage för att förhindra grundvattensänkning och att byggnader inte påverkas av dagvattnen.

#### **Service**

Det behov av kommunal service som planförslaget genererar finns det antingen plats för i befintliga anläggningar eller i anläggningar som uppförs i närheten av planområdet. Denna slutsats har gjorts tillsammans med stadsdelsförvaltningen i Lundby.

I detaljplanerna för Hildedal från såväl 1992 och 2002 har det funnit möjlighet att inom området öster om Wieselgrensgatan uppföra en livsmedelsbutik. Men det har inte funnits något intresse från någon handlare att etablera sig i området. En ny livsmedelsbutik ska dock uppföras vid Swedenborgsplatsen (cirka 600 meter sydost om planområdet). Tanken med butiken är att den kommer att bli en centrumpunkt och en mötespunkt för boende i Hildedal.

Ingen allmän återvinningsplats kommer att anläggas i området.

**Övrigt**

Motiven till att planen inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan är beskrivna finns beskrivna i planbeskrivningen sidan 14 under rubriken "Behovsbedömning, PBL kap 5 18§". Länsstyrelsen delar stadsbyggnadskontorets bedömning, se Länsstyrelsens bifogade yttrande.

Samtliga de som stadsbyggnadskontoret anser är berörda av planförslaget har fått information om planförslaget. Dessutom har det i GP annonserats om samråd av planförslaget och om informations- och samrådsmötet som hålls i Lundby stadsdelshus den 25 april för övriga som har intresse av planförslaget eller känner sig berörda.

**Barbro och Jan Behre (fastighetsbeteckning Tuve 15:14, Wieselgrensgatan 48 A)** tycker att det är upprörande att befintliga byggnader ska rivas. Det är viktigt att känna samhörighet med befintliga hus i närområdet. Därför ska det inte byggas några höga hus i planområdet. Barbro och Jan Behre vill ha ett annat utseende än de hus som uppförs i Hildedal.

Tidigare har det varit aktuellt att bygga studentlägenheter och lägenheter för äldre inom planområdet. Barbro och Jan Behre undrar varför det inte längre är aktuellt då det finns ett stort behov speciellt av lägenheter för äldre. Nu är det risk att trafikmängden från området blir högre då boende i området kommer att ha två bilar per familj.

Med tanke på att det har varit en stor inflyttning till området borde det finnas underlag till en livsmedelsbutik i området. Det har funnit med i tidigare planer för Hildedal.

Vid förskolan öster om planområdet borde hastighetsbegränsningen vara 30 km/h, istället för dagens 50 km/h.

Kommentar: Behovet av studentlägenheter och lägenheter för äldre kommer att tillgodoses genom annan exploatering.

Se kommentar till yttrandet kopplat till namnlistan med 46 personunderskrifter rörande utbyggnad av kommersiell service samt hastighetsgränser och hastighetsbegränsande åtgärder.

**Maria Andersson och Mikael Wepsäläinen (fastighetsbeteckning Tuve 15:34, Wieselgrensgatan 50B)** köpte sin fastighet i november 2005. Under denna period fanns ingen detaljplan, för det nu tänkta området att bygga bostäder på. Det är svårt att ta ställning om man ska köpa ett hus eller inte för att det ska byggas i området.

När Wieselgrensgatan byggdes om, bland annat med en cirkulationsplats och avsmalning av vägen, var tanken att trafiken på gatan skulle begränsas genom de trafikbyggnationer som skulle göras. Detta har gjorts och det har inte skett någon förändring, snarare tvärtom trafiken har ökat dramatiskt. Bussar och bilar kör mycket fortare än de 50 km/h som är hastigheten. Om man bygger cirka 100 nya lägenheter till kommer trafiken att öka ännu mer. Detta kommer att medföra stora

svårigheter för Maria Andersson och Mikael Wepsäläinen när de ska in och ut till deras hus.

Maria Andersson och Mikael Wepsäläinen är oroliga för hur deras dricksvatten, som kommer från egen brunn, kommer att påverkas. Under marken finns det något som heter dött vatten och skulle detta (vilket det gör om man borrar fel) hamna i vattenådran som försörjer brunnen med vatten skulle de inte kunna använda brunnen. Maria Andersson och Mikael Wepsäläinen undrar vem som tar ansvaret för om det går fe.

Maria Andersson och Mikael Wepsäläinen har även synpunkter på bemötande från stadsbyggnadskontoret och fastighetskontorets representanter på informationsmötet den 25 april i Lundby stadsdelshus.

Kommentar: Tankar om att utveckla planområdet har funnit sedan länge. Området finns illustrerat med bostäder i 2-3 våningar i detaljplanen för Hildedal från 1992. Området fanns med på plankartan till och med utställningsförslaget, men togs bort inför antagandet av detaljplanen (på begäran från dåvarande fastighetsägare).

Se kommentar till yttrandet kopplat till namnlistan med 46 personunderskrifter rörande trafik och påverkan på enskilt dricksvatten.

#### ÖVRIGA

**Namnlista med 47 personunderskrifter, tillhörande 15 fastigheter som bedöms av stadsbyggnadskontoret som sakägare och 17 fastigheter som bedöms som övriga (fastighetsägare som inte finns med i den fastighetsförteckning som finns bifogad utställningshandlingarna), se yttrande under sakägare.**


Kommentar: Se kommentar till yttrande under sakägare.

#### ÄNDRINGAR I FÖRSLAGET

Planförslaget har reviderats och kompletterats angående trafikbuller. En yta för en nätstation har lagt in i de norra delarna av planområdet. Det har även gjort en del mindre ändringar i planhandlingarna.



Kenneth Fondén  
Planchef



Fredrik Andersson  
Planarkitekt