



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Utställningsutlåtande

2009-10-06

Diarienummer: 0891/05 (F IIa 4949)

Planavdelningen, grupp norr

Joanna Mikulska/Åsa Swan

Telefon: 031- 368 17 06, 368 18 03

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

Detaljplan för bostäder vid Wieselgrensgatan inom stadsdelen Tuve i Göteborg

Utställningens genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 22 april 2008 att låta ställa ut detaljplaneförslaget. Förslaget till detaljplan har varit utställt för granskning på stadsbyggnadskontoret och på Lundby Stadsdelshus under tiden 30 april – 28 maj 2008.

Planförslaget har under samma tid sänts till berörda nämnder, styrelser och föreningar enligt bifogade lista över samrådskrets.

Sammanfattning

Under utställningstiden har totalt 32 yttrande inkommit.

Inkomna yttranden berör i huvudsak trafikfrågor såsom säkerhet, barnens väg till skola, buller, utsläpp, trafikmängder. Flera synpunkter berör åtgärder utanför planområdet eller sådant som kommer hanteras i bygglovsprövning.

Kvarstående erinringar finns från kringboende och gäller främst trafikmängder och trafikbuller. Kvarstående erinring finns även från lokalsekretariatet som anser att det saknas förskoleplatser inom SDN Lundby. Stadsbyggnadskontoret bedömer att behovet av förskoleplaster kan lösas inom närområdet med en för ändamålet lämpligare placering. Planarbete för förskoleverksamhet pågår inom 500 meter från planområdet.

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

Kommentarer till gemensamma frågeställningar

Bebyggelsens placering och utformning

De senaste decennierna har inneburit att bostadsbebyggelsen i Göteborg och regionen spridits ut alltmer även om också många bostäder tillkommit centralt under senare år. Sedan år 1991, då detaljplanen för Hildedal antogs, har politiska riktlinjer för Göteborgs utveckling förändrats. Flera nya riktlinjer på regional och kommunal nivå har därför sedan 1990-talet arbetas fram för att ta itu med dessa frågor.

Bebyggelsestrukturen har en stor betydelse för möjligheterna att uppnå en långsiktig hållbarhet. Regionens mål om en tätare kärna och regiondelscentra stämmer överens med de slutsatser som kom fram i en studie Utbyggnadsplanering 05 (UP05). Slutsatsen var att först komplettera centralt och i så kallade mellanstaden samt i strategiska knutpunkter. Därefter att på längre sikt bygga ut nya blandade bebyggelseområden samtidigt med ny kollektivtrafik och annan infrastruktur. Byggnadsnämnden fattade 2006-05-02 beslut om att fortsatt planering sker med inriktning mot komplettering i kombination med byggande i strategiska knutpunkter. Liknande tankegångar fanns redan i ÖP99. UP05 infördes i översiktsplan för Göteborg antagen 26 februari 2009.

För det nu aktuella planområdet, som har ett kollektivtrafikhärläge, är själva exploateringen och den ökade exploateringsgraden i linje med de politiska riktlinjerna för stadens utbyggnad som anges ovan.

Detaljplanen för Hildedal, antagen år 1991, där platsens lämplighet för bostäder prövats, utgör ett program för denna detaljplan. I övrigt har erforderliga utredningar gjorts inom ramen för det nu pågående detaljplanarbetet utifrån idag gällande riktlinjer. Planförslaget har tagits fram med beaktande av befintlig bebyggelse, landskap, kulturvärden och solförhållanden med mera.

Trafikbuller

Gränsvärdet 65 dBA för ekvivalent ljudnivå vid fasad är en sammanvägning av samhällsekonomiskt perspektiv och folkhälsoaspekter. Trafikkontoret är medvetet om att bullernivåer över 60 dBA upplevs som störande av de flesta människor.

Göteborgs stad har tagit fram ”Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller. Utgångspunkter vid planering och byggande av bostäder i Göteborg” (februari 2006). Med utgångspunkt i Boverkets utredning ger denna rapport stöd för det kommunala arbetet med planering och lokalisering av nya bostäder, bland annat det nu föreliggande detaljplaneförslaget. Enligt den kommunala tillämpningen av riktvärden ska nya bostäder inte byggas om den ekvivalenta ljudnivån (dygnsgenomsnittliga) utomhus vid fasad överstiger 65 dBA vid någon fasad. Om den ekvivalenta ljudnivån överstiger 55 dBA vid någon fasad finns särskilda tillvägagångssätt, som till exempel att en så kallad ”tyst sida” kan ordnas. För befintliga bostäder gäller att ljudnivån bör ligga på minst 65 dBA vid fasad för att en bullerdämpande åtgärd ska prioriteras.

Enligt trafikflödesmätning som utfördes år 2007 var trafikflödet 7 700 fordon/dygn, vilket är mer än vad som tidigare prognostiserats i samband med detaljplanarbetet. En ny prognos framtagen av trafikkontoret (se PM daterat 2008-10-15), utgående från trafikflödesmätningen år 2007, anger att trafikflödet söder om Taklövsvägen år 2010 kan öka till 9 100 fordon/dygn. För de mest bullerutsatta befintliga bostäderna söder om planområdet (Rödklintsgatan) bedöms den ekvivalenta ljudnivån då öka till ca 62 dBA vid fasad. För år 2020 anger prognosen ca 11 100 fordon/dygn vilket skulle ge cirka 63 dBA vid fasad. Då gränsen för eventuella bullerdämpande åtgärder inte bedöms komma att uppnås år 2010 (det vill säga minst 65 dBA bullernivå, ekvivalent, utomhus vid

fasad) avser trafikkontoret inte att ta fram en ny bullerutredning i samband med detaljplanen.

På grund av befintliga ledningar i marken kommer inte alla planerade alléträd som illustrerats i detaljplanen för Hildedal att planteras. Att försöka dämpa ljudnivån med ny vegetation ger sällan någon märkbar effekt. Upplevelsen av trafiken och trafikbullret kan dock påverkas av att man inte ser bilarna. De nu planerade alléerna kommer därmed inte ha någon märkbar inverkan på trafikbullret (*Trafik för en attraktiv stad*, Sveriges Kommuner och Landsting med flera, år 2007).

Trafiksäkerhet

Wieselgrensgatan och Björlandavägen är huvudgator med en viktig funktion i kommunens övergripande nät där fordonstrafikens framkomlighet är prioriterad. Wieselgrensgatan är därför dimensionerad utifrån barnens behov endast i enstaka punkter. För att tillgodose trafiksäkerheten, dämpa hastigheten och ge en säker gångpassage nära busshållplatserna, har en cirkulation byggts i närheten av planområdet. Någon ytterligare hastighetssänkning är inte aktuell då säkerheten vid cirkulationen anses tillräckligt god.

Trafikkontoret planerar en cirkulation i korsningen Björlanda vägen – Wieselgrensgatan som med stor sannolikhet kommer att byggas. En första studie visar att lösningen ger framkomlighetsvinster för alla trafikslagen och troligtvis även miljövinster. En ombyggnad till cirkulation ökar säkerheten för gående och cyklister (se trafikkontoret PM dat 2008-10-15).

Kommunala nämnder och bolag

Samtliga yttranden förutom från Lokalsekretariatet och Utbildningsnämnden har inkommit. Följande har inkommit med svar men har inte haft något att erinra mot förslaget; Göteborgs Fastighetskontor, Göteborg Energi Fjärrvärme, Göteborg Energi Nät AB, Göteborg Energi Gothnet AB, Kretsloppskontoret och Göteborg Vatten.

SDN Lundby ser positivt på att förbudet mot tung trafik har återinförts på Wieselgrensgatan och att planförslaget kompletterats med beskrivningar av trygghetsfrågor samt en fördjupning av bullerproblematiken.

SDN Lundby anser att de synpunkter kring trafiksäkerhetsproblem, bland annat möjligheter till säkrare skolväg, som de tog upp redan i samrådskedet, har inte kommenterats av SBK. SDN kvarstår därför vid tidigare synpunkter kring detta.

Behov av trafiksäkerhetsåtgärder anses komma bli allt viktigare vid ytterligare komplementering av befintlig bebyggelse i närheten av planområdet. Främst gäller det åtgärder för att öka säkerheten för gående, främst skolbarn, vid korsande av trafikstråk. Genom utbyggnad i Torslanda/Björlanda och Backaplan/Kvillbäcken förväntas trafiken längs Björlandavägen öka. Utbyggnaden av Hildedal och nu aktuellt område innebär att ett ökat antal skolbarn behöver ta sig till sin närmaste skola, Bjurslättsskolan, via korsningen Björlandavägen – Wieselgrensgatan. SDN Lundby har tidigare påtalat behovet att öka trafiksäkerheten där.

SDN Lundby anser att i samband med ombyggnaden av Wieselgrensgatan bör gångstråk mellan trädgårdsstaden Hildedal och nu aktuellt område säkerställas. Detta för att de boende i Hildedal lätt ska kunna nå Hisingsparken, och de boende i de nya bostäderna för att nå närmaste butik vid Ångpannegatan och förskolan på Taklöksvägen.

Kommentar: Angående trafik- och trafiksäkerhetsfrågor hänvisas till ”Gemensamma frågeställningar, trafiksäkerhet”.

Stråket genom detaljplaneområdet mellan Hildedal och Hisingsparken säkerställs genom en planbestämmelse, x, allmän gångväg.

Trafiknämnden har inget att erinra mot föreslagen detaljplan.

Nämnden hänvisar till Stadsbyggnadskontorets kommentar i samrådsredogörelsen om att inga farthinder kommer att anläggas på Wieselgrensgatan. Trafiknämnden anger påståendet stämmer i nuläget men att synsättet kan förändras i framtiden.

Nämnden anser vidare att det ska vara möjligt att ta sig med cykel i väst-östlig riktning mellan Hällskriftsgatan och cirkulationen i nordöstra delen av planområdet.

Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras så att synpunkten angående farthinder tillgodoses. Via den allmänna gångvägen som löper i öst-västlig riktning genom planområdet finns möjlighet att medföra cykel.

Miljönämnden tillstyrker planen.

Nämnden ser positivt på de förändringar som har gjorts i planen för att minimera bullerpåverkan för de boende.

Nämnden anser att de riktlinjer för energiförbrukning som anges i planen behöver följas upp av exploatören för att försäkra sig om att målet nås.

Vidare framförs att det planerade antalet parkeringsplatser (66 stycken) bör ses som ett maximalt antal. De ser även positivt på exploatörens ambition angående bilpool.

Kommentar: Energiförbrukning för bostadsbebyggelsen kommer att hanteras i samband med bygglovsprövning.

Förslaget möjliggör 66 parkeringsplatser för boende och besökare vilket är i linje med ”Parkeringspolicy i Göteborg” godkänd av berörda nämnder våren 2009. Utgångspunkten är det genomsnittliga bilinnehavet i Göteborgs centrala delar. I samband med bygglovsprövning fastställs de konkreta kraven på parkering utifrån den inkomna bygglovhandlingen.

Kulturnämnden poängterar att år 2007 genomförde en arkeologisk utredning inom det aktuella planområdet. Vid utredningen framkom en boplats (Tu 191) inom området. Länsstyrelsens tillstånd krävs för ingrepp i lagskyddad fornlämning. Dessutom finns det två stensättningar (Lu 108:1, Lu 108:2) utanför planområdet kan komma att beröras av den planerade byggnationen. Nämnden anser att de nya husen skall placeras så att det är möjligt att från stensättningarna ha en utsikt med siktlinjer mot andra stensättningar och mot vattnet. Höjden på husen bör anpassas så att de inte stör upplevelsen av fornlämningsmiljön.

Vidare framför nämnden att det även är viktigt att dokumentera den befintliga bebyggelsen innan rivning.

Kommentar: Fornlämningen (Tu 191) är slutundersökt och kommer att tas bort i samband med exploateringen. Upplýsningar för fastighetsägaren finns i plan- och genomförandebeskrivningen samt i exploateringsavtalet. Den nya bebyggelsens placering och utformning är anpassad till siktlinjer från fornlämningarna (Lu108:1, Lu108:2) och har godkänts av Länsstyrelsen.

Befintlig bebyggelse ingår inte i kommunala bevarandeprogrammet ”Kulturhistorisk värdefull bebyggelse” varför dokumentation inte kommer att krävas i samband med planarbetet. I mån av intresse kan kulturnämnden och/eller exploatören utföra och bekosta en sådan utredning.

Park och naturnämnden tillstyrker förslaget. Nämnden anser att området ligger bra till för exploatering, nära kollektivtrafik. Exploateringsgraden anses vara rimlig och bostadsbeståndet varierande.

Avvattning från naturområdet i anslutning till planområdet behöver enligt nämnden regleras.

Vidare anses att under byggtiden skall avspärrning mellan naturmark och byggarbetsplats finnas. Text om detta införs i genomförandebeskrivningen samt i exploateringsavtal.

Kommentar: Dagvattenutredning kommer att tas fram i samband med bygglovsprövning.

Gränsen mellan byggarbetsplats och angränsande naturområde (allmän plats/naturområde) skall märkas ut i samband med exploateringen. Inga slänter, utfyllnader, arbetsupplag eller dylikt tillåts på den angränsande, planlagda, naturmarken utan park- och naturförvaltningens godkännande. Notering om detta är införd i exploateringsavtalet.

Räddningstjänsten Storgöteborg anser att särskilt hänsyn bör tas till rådande lutningsförhållanden på fastigheten. Detta gäller anläggning av räddningsväg till de hus som behöver nås med stegbil.

Kommentar: Brandsäkerhet kan tillgodoses med stegbil eller bärbar utrustning för alla bostadshus illustrerade i planen. Vidare detaljstudering av lutningsförhållanden m.m. kommer att ske i bygglovsskedet.

Statliga verk, myndigheter och bolag

Samtliga yttranden förutom från Posten meddelande AB och Telia Networks Skanova har inkommit. Polismyndigheten i Västra Götaland har inkommit med svar men har inte något att erinra mot förslaget.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1§ PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Länsstyrelsen befarar inte att riksintresse enligt Miljöbalken (MB) påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljökvalitetsnormer enligt MB inte iakttas eller att det som föreslås blir olämpligt med avseende på hälsa och säkerhet.

Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning.

Kommentar: Länsstyrelsens utställningsyttrande har bilagts.

Lantmäterimyndigheten (LM) anser att det borde det ligga i kommunens intresse att säkerställa att gångstigen även efter förstagångsutförandet fungerar på så sätt som det är tänkt. Genom att planlägga gångvägen som "allmän plats" tar kommunen ansvaret för underhåll och drift, samt har möjligheten att påverka vad som händer med stigen framöver. Denna möjlighet finns inte kvar då gångstigen lokaliseras till kvartersmark och ansvaret för underhåll och drift läggs på markägaren.

På kartan är det stora områden som belastas med "u". Lantmäterimyndigheten ställer sig frågande om samtliga av dessa skall användas för allmänna ledningar. Om så inte är fallet anser LM att begränsningen bör plockas bort ifrån de områden som inte är aktuella.

Genomförandebeskrivningen anger att gemensamhetsanläggning skall bildas för gator och parkeringar inom kvartersmark. Detta är endast möjligt om planområdet skall delas upp i flera fastigheter. Gemensamhetsanläggningar är anläggningar som ägs och sköts av flera fastighetsägare gemensamt. Är fallet sådant att endast en fastighet skall bildas för kvartersmarken inom planområdet så kan man inte bilda en gemensamhetsanläggning. Anläggningen som då byggs på, i detta fall bostadsrättsföreningens fastighet, kommer att ägas och förvaltas av bostadsrättsföreningen.

Kommentar: Plankartan korrigeras med avseende på gångvägen som får beteckningen x, allmän gångväg. Vidare begränsas det tidigare redovisade u-området för allmänna ledningar.

Det ska finnas möjlighet att i framtiden kunna dela upp fastigheten i flera fastigheter varför genomförandebeskrivningen har reviderats avseende gemensamhetsanläggning.

Sakägare

Tommy Rantanen och Helena Johansson (fastighetsbeteckning Tuve 15:68, Solslättvägen 2) och Mikael Wepsäläinen (Tuve 15:34, Wieselgrensgatan 50B) har inkommit med yttranden även underskrivna med "Boende vid Wieselgrensgatan". Med "Boende vid Wieselgrensgatan" åsyftas den i samrådet inlämnade namnlistan 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. Skrivelserna påminner mycket om varandra och sammanfattas därför tillsammans nedan i olika ämnesområden.

Bebyggelsens utformning, placering och exploateringsgrad

Skrivelserna ifrågasätter Byggnadsnämndens beslut att arbeta med detaljplan för området då området år 1991 lyftes bort innan antagandet av detaljplanen för Hildedal. De boende efterfrågar svar på varför antalet lägenheter fördubblats i jämförelse med föregående förslag samt efterlyser ursprungliga undersökningar som ingick i planerna för Hildedal på 1990-talet. De anser att tre- till fyra våningshus i planområdet har ingen samhörighet med övriga Hildedal, befintlig bebyggelse och omgivande landskap.

Vidare efterfrågas vilka undersökningar som ligger bakom beslutet att förtäta staden i centrala lägen.

Kommentar: Angående bebyggelsens omfattning, utformning samt ställningstaganden gällande förtätning av staden i centrala lägen hänvisas till "Gemensamma frågeställningar, bebyggelsens placering och utformning" sidan 1-2.

Trafik- och bullerfrågor, parkering

I yttranden framförs att påverkan på befintlig bebyggelse inte har beaktats i planen. Detta gäller trafikbuller samt de ökade trafikmängder som föreslagna bebyggelsen tillsammans med i övrigt ökande trafikmängder på Wieselgrensgatan. De boende påpekar att trafikmängder har ökat mer än det som presenterats i utställningshandlingen och kräver bullerdämpande åtgärder. De kräver tydligare redovisning av resultat från trafikbullerutredning samt att en ny trafikmätning och bullerutredning utförs. Rådande trafikmängder innebär att de har svårt att köra ut på Wieselgrensgatan från sina fastigheter. Vidare noteras att Trafikkontorets utgångspunkt i planen (prognos som anger 7400 bilar per ÅMVD år 2010) har överskridits redan år 2007 (7700 ÅMVD).

De efterfrågar tydligare redovisning av resultat från bullertrafikutredningen samt ifrågasätter dess innehåll och att de inte kunde ta del av denna.

Ett flertal synpunkter gäller befintlig hastighetsbegränsning, 50 km/h, längs Wieselgrensgatan. De anser att den bland annat påverkar bullernivån negativt och garanterar inte trafiksäkerheten vid befintlig förskola, varför den bör sänkas till 30 km/h. De anger flera exempel på gator i närheten där 30 km/h råder.

Antal parkeringsplatser för boende och gäster inom planområdet anses inte vara tillräckligt och förtydligande efterfrågas.

Frågan ställs hur Göteborgs stad avser säkra barnens väg till skolan.

Kommentar: Vad gäller trafikmängder och bullerfrågor hänvisas till "Gemensamma frågeställningar, trafikbuller, trafiksäkerhet" sidan 2 -3.

Hastighetssänkningar ger kännbara tidsförluster för bl.a. kollektivtrafik. Det finns särskilda skäl varför Lillhagsvägen och Toredalsgatan är skyltade 30km/h trots att trafikmängderna där är lägre än på Wieselgrensgatan. Lillhagsvägen ligger på känslig mark vid järnväg vilket orsakar vibrationer i intilliggande husen. När det gäller Toredalsgatan vill trafikkontoret leda genomfartstrafik till andra gator. När beslutet om hastighetssänkning togs hade inte Toredalsgatan så stora trafikmängder att konsekvenserna av en hastighetssänkning ansetts bli för stora.

Det antal parkeringsplatser som förslaget ger förutsättningar för, utgår från det genomsnittliga bilinnehavet i Göteborgs stads centrala delar. Gästparkeringsplatser är inräknad i det totala antalet parkeringsplatser. Gällande hantering av frågan överensstämmer detaljplanen med "Parkeringspolicy i Göteborg" godkänd av berörda nämnder våren 2009.

Barnens väg till skolan samt bullerfrågor, se "Gemensamma frågeställningar, trafikbuller, trafiksäkerhet" sidan 2 -3.

Miljöfrågor

I skrivelserna önskas en utredning/mätningar av utomhusluft avseende polycykliska kolväten (PAH) samt en redovisning av de uppmätta värdena av bekämpningsmedel DDT och DDE. Jämförelse av provresultaten med utländska värden krävs.

Samtidigt efterlyses den ursprungliga undersökningen av luftkvalitet som ingick i planerna för Hildedal 1990.

Kommentar: Sedan december 2007 finns i svensk lagstiftning en miljökvalitetsnorm (MKN) till skydd för människors hälsa som omfattar PAH i utomhusluft. Normen gäller ämnet bens(a)pyren. Som årsmedelvärde får halten av bens(a)pyren i utomhusluft inte överstiga 1 ng/m³. Eftersom normen är relativt ny finns inte mycket mätdata tillgängligt

än. De miljöer där de högsta halterna av bens(a)pyren kan förväntas är i omgivningarna kring utsläppskällor, som till exempel i

- Trafikmiljö i samband med intensiv trafik och trånga gaturum
- Tätbebyggda områden med fastigheter som huvudsakligen uppvärms genom småskalig vedeldning och där de klimatologiska förhållandena är ogynnsamma
- I anslutning till större punktkällor för PAH, främst då utsläppshöjden är låg

Risken för förhöjda PAH-värden är förhöjd i områden där vedeldning förekommer (Norrlandskommuner). Det är just där behoven av att följa upp mätresultaten är som störst.

Mätningar i trafikerad miljö genomförs på platser med betydligt mer intensiv trafik än Wieselgrensgatan. Halterna har minskat radikalt i luften troligen på grund av katalysatorer och renare bränslen. På Hornsgatan i Stockholm, en gata med ett slutet gaturum, uppmättes årsmedelvärden som ligger runt 0,3 ng/m³. De mätningar av ämnet som har genomförts i centrala Göteborg (i taknivå på varuhuset Femman) från vinterhalvåret 2004/2005 har ett medelvärde på 0,064 ng/m³. Observera att halterna är normalt högre vintertid. Sannolikheten för överskridande av MKN för bens(a)pyren på Wieselgrensgatan bedöms som mycket låg. Stadsbyggnadskontoret anser därför att önskemålet om mätningar av utomhusluft avseende PAH inte kan tillgodoses.

Halterna av nedbrytningsprodukterna av DDT, DDE-p,p samt DDT-p,p, uppmättes i det analyserade provet till 0,035 respektive 0,13 mg/kg TS. Svenska riktvärden saknas för dessa ämnen. I rapporten har därför de uppmätta värdena jämförts med preliminära saneringsmål för ett bostadsområde i Kalifornien, USA (1,7 mg/kg TS). DDT-p,p har även jämförts med kanadensiska riktvärden som avser bostäder/parkområden (0,7 mg/kg TS). De uppmätta halterna är därmed avsevärt lägre än de riktvärden som de jämförts med.

De utredningar som bedömts relevanta för planarbetet har framtagits. Angående luftkvaliteter har planområdets öppna stadsrum bedömts ha låg sannolikhet till en ackumulation av avgaser från närliggande trafik.

Grundläggning

Det framförs en oro för att pålningsarbetet kan komma påverka befintlig bebyggelse negativt. En besiktning av samtliga fastigheter i hela området före och efter utfört arbetet för att fastställa eventuella effekter av pålningen krävs. En annan metod för stabilisering/pålning än den som anges i planen efterfrågas.

Kommentar: Vad gäller stabilitetsfrågor ska dessa beaktas i alla markarbeten enligt BBR. Kontrollprogram upprättas och besiktningar utförs i byggskedet. Planbestämelse som anger en metod för stabilisering har angetts. Inga ytterligare utredningar rörande sprickbildningar och enskilt vatten kommer att ske i samband med planläggningen av området.

VA-frågor

I skriftelserna påtalas att en del av befintlig bebyggelse har idag enskilt vatten. De boende undrar om detaljplanen har beaktat hur markarbetena och nya dagvattendragningar kommer att påverka detta. De är oroliga att pålningsarbetet kan påverka deras vattentillförsel och vattenkvalitet för fastigheterna med enskilt vatten.

Kommentar: Särskilda åtgärder för att förhindra grundvattensänkning samt grundvattnets negativa påverkan kommer att krävas för att kunna bygga underjordiska garage.

Exploatören är skyldig att vidta nödvändiga åtgärder för avledande av vatten från exploateringsområdet så att inte skada uppstår på grannfastigheterna. Dagvattenfrågan är delvis reglerad i en planbestämmelse. En dagvattenutredning kommer att tas fram i samband med bygglovsprövning vilket noteras i genomförandebeskrivning och exploateringsavtal.

Övriga frågor

Det framförs en oro för att befintliga återvinningsstationer inte kommer att räcka till.

Frågan ställs om Trollängen AB avser att varudeklarera bostäder inom planområdet.

Kommentar: Angående avfallsplatser bedöms de befintliga avfallsplatserna samt den planerade avfallshanteringen inom planområdet täcka behovet av avfallshantering i området och stadsdelen. För att effektivisera sin verksamhet i området har FTI AB slagit samman flera återvinningsplatser och bytt behållarna på återvinningsstationen på Wieselgrensgatan 10 till större.

Varudeklarering av bostäder är frivillig för exploatören och ligger utanför detaljplanarbetet.

Övriga

Matthias Henkel anser att förslaget bör ha en högre exploateringsgrad då det är beläget centralt i staden. Han förespråkar bebyggelse med slutna kvarter och möjlighet till verksamheter i bottenvåningarna.

Kommentar: Byggnadernas höjder och placering har studerats med hänsyn till närliggande bebyggelse, närhet till fornlämningsområde med siktlinjer, solstudier, platsens förutsättningar med mera vilket sammantaget nått fram till den föreslagna utformning och med en högsta tillåten byggnadshöjden som en maximal nivå för den nya bebyggelsen.

Revidering av förslaget

Sedan utställningen har mindre revideringar införts i planförslaget vilket redovisas nedan. Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny utställning.

Förtydliganden gällande planens utgångspunkt i UP05 samt överensstämmelse med översiktsplan för Göteborg antagen 26 februari 2009 har införts.

Planen har uppdaterats gällande "Parkeringspolicy i Göteborg" godkänd av berörda nämnder våren 2009.

Förslaget har uppdaterats gällande trafikmängder och kompletterats gällande regeringens riktvärden för trafikbuller samt "Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller. Utgångspunkter vid planering och byggande av bostäder i Göteborg" som nu presenteras tydligare.

Beskrivning av husens grundläggning har förtydligats.

Detaljplanen förutsätter inte hundrastgård då en överenskommelse inte har träffats med berörda.

Naturområdet i planens västra del kompletteras med "n₁", samt parken i mitten av planområdet får beteckningen "n₂".

Vidare ändras gångvägens beteckning från "gång" till "x", allmän gångväg. Planens område har ändrats till att omfatta ett snävare område med allmänna ledningar samt text om buller har förtydligats.



Kenneth Fondén

Planchef



Åsa Swan

Planarkitekt