



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådsredogörelse

Koncept 2016-07-12  
Datum: 2016-08-30  
Diarienummer: 0633/12

Maryam Sepehr  
Telefon: 031-368 15 21  
E-post: maryam.sepehr@sbk.goteborg.se

## Detaljplan för bostäder samt förskola vid Björkhöjdsskolan inom stadsdelen Tynnered i Göteborg

---

## Samrådsredogörelse

### Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 1 december 2015 att genomföra samråd för detaljplane-förslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 16 december 2015 – 09 februari 2016.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på medborgarkontoret i Frölunda Torg under tiden 16 december 2015 – 09 februari 2016. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: [www.goteborg.se/planochbyggprojekt/](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt/).

### Sammanfattning

Totalt har 29 yttranden inkommit till stadsbyggnadskontoret under samrådstitiden.

De viktigaste synpunkterna, som inkommit under samrådet rör:

- Hantering av dagvatten och påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten
- Påverkan på Väster-/Söderleden (riksintresse)
- Placering och utformning av föreslagen bebyggelse i nordöstra delen av planområdet (vid syrisk-ortodoxa kyrkan) och påverkan på intilliggande villaområdet
- Uppfyllelse av parkeringsbehovet för föreslagen bebyggelse i västra delen av planområdet (vid före detta Björkhöjdsskolan)

Gällande dagvattenhantering och påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten har en dagvattenutredning tagits fram och resultaten är redovisade i planhandlingar.

Gällande påverkan på Söderleden - Västerleden visar trafikkontorets bedömning att i och med den här exploateringen ökar trafiksträngen på leden med 270 fordon per dygn vilket är inte så stor. Dessutom arbetar Göteborgs Stad för att öka det hållbara resandet på olika sätt, till exempel genom att delta i en rad forum för att utveckla samarbetet mel-

lan såväl nationella, regionala och lokala aktörer. Stadens investeringsram för att utveckla det kommunala vägsystemet har också utökats kraftigt de senaste åren bland annat utifrån åtgärder inom det Västsvenska paketet men också som ytterligare satsningar inom kollektivtrafik, gång och cykel. Vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas är K2020 som tagits fram i bred enighet inom Göteborgsregionen samt Trafik för en nära storstad, som är Göteborgs Stads trafikstrategi (antagen av Trafiknämnden i februari 2014).

Förslaget för den nordöstra delen av planområdet har bearbetats för att det ska anpassas bättre till intilliggande villaområdet.

Förslaget för västra delen av planområdet (vid före detta Björkhöjdsskolan) är kompletterat med möjlighet till ett parkeringsdäck i tre nivåer mellan BmSS-boendet och den nya förskolan. Planen medger även byggrätt för underjordiskt garage i den här delen.

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

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

# Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

## Kommunala nämnder och bolag m.fl.

### 1. Fastighetsnämnden

Tillstyrker planförslaget samt den sammanfattning av genomförandefrågor som redovisas i tjänsteutlåtandet. Fastighetsnämnden ställer sig positivt till att antalet bostäder har ökat i detaljplanearbetet, från markanvisningens ca 100 bostäder till planförslagets ca 280 bostäder. Det gör att detaljplanen bidrar till bostadsförsörjningen på ett gott sätt. Vidare sker förtätningen i ett område med befintlig, utbyggd och nära kollektivtrafik, service och grönområden vilket ger möjlighet till ett enklare och mer flexibelt vardagsliv vilket är gynnsamt för en stor grupp människor. Planekonomin bedöms som god med inkomster som överstiger utgifterna.

### 2. Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)

Har driftsatta fjärrvärmeledningar inom planområdet. Förslaget har tagit hänsyn till befintliga fjärrvärmeledningar. Befintlig bebyggelse inom planområdet är idag anslutna till fjärrvärmenätet. Vid rivning av dessa byggnader måste fjärrvärmeabonemanget sägas upp i god tid innan rivning av byggnaderna påbörjas så att Göteborg Energi hinner ta dessa ledningen ur drift.

#### **Kommentar:**

*Yttrandet vidarebefordras till berörda.*

### 3. Göteborg Energi GothNet AB

Vill bli informerade längre fram i planarbetet angående eventuella schakter, el- och fjärrvärme- anslutning m.m. Har i övrigt inget att erinra.

#### **Kommentar:**

*Yttrandet vidarebefordras till berörda.*

### 4. Kretslopp och Vatten

Ser följande behov av ändringar i planhandlingarna:

- Bestämmelsen på ytan där återvinningsstationen planeras ska förtydligas och ändras till E-återvinningsstation.
- Det ska framgå av plankartan att marken inom parken behövs för att säkra dagvattenrening för dagvatten från allmän platsmark och hantering av skyfall.
- Plankartan ska kompletteras med en bestämmelse som anger att lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall ska tillåtas, ska vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdamning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Utöver ovanstående ändringar är följande information viktig att beakta i planarbetet:

Allmänna dricksvatten-, spillvatten- och dagvattenledningar finns utbyggda inom planområdet. Plangenomförandet medför att ledningsnätet måste utökas med ca 100 m ledningssträcka i ny lokalgata. Investeringskostnaden bedöms till ca 1,2 Mkr.

**Kommentar:**

*En upplysning införs i plankartan för lägsta höjd på färdigt golv. I övrigt kompletteras planhandlingarna i enlighet med yttrandet. Synpunkter som inte berör planarbetet vidarebefordras till berörda.*

**5. Kulturnämnden**

Tillstyrker detaljplanen och rivning av före detta Björkhöjdsskolan till förmån för förtätning med bostäder och förskola i området. Detta för att miljön inte bär tillräckligt tydliga spår av någon kulturhistorisk betydelse.

Inga kända fornlämningar förekommer inom eller i direkt anslutning till området. Det krävs, enligt stadsmuseets bedömning, inte någon arkeologisk utredning inför ombyggnad inom området.

**6. Lokalnämnden**

Har följande synpunkter på rubricerade detaljplan:

Föreslagen byggrätt bör utformas generell och ej ha en specifik utformning efter en illustration som ej sammanfaller med en framtida utformning av förskolan.

Största tillåtna byggnadsarean bör öka till 700 kvadratmeter.

Två transformatorstationer är lokaliserade nära förskolan och nära förskolegården. På grund av säkerhetsavstånd och strålningsrisker behöver byggrätten flyttas och utökas. Förskolegården behöver utökas för att uppfylla Boverkets Byggregler.

**Kommentar:**

*Byggrätten och största tillåtna byggnadsarean för förskolan justeras i enlighet med yttrandet.*

*Byggrätten för E - Teknisk anläggning som ligger vid hörnet av den planerade förskoletomten mot katolska kyrkan är avsedd för en återvinningsstation som kommer ersätta den befintliga. Detta förtydligas i plankartan och planbeskrivningen.*

*Byggrätten för E - Teknisk anläggning, belägen vid entrén till området, är avsedd för befintlig transformatorstation. Säkerhetsavstånd till stationen har beaktats i planen.*

*Avseende storleken på förskolegården bedömer kontoret att frågan är väl avvägd. I övrigt kompletteras planhandlingarna i enlighet med yttrandet.*

**7. Miljö- och klimatnämnden**

Delar många av stadsbyggnadskontorets bedömningar men lyfter följande punkter i yttrandet:

- Miljöförvaltningen bedömer med stöd av resultatet av markundersökningen att frågan om efterbehandling kan hanteras i ett senare skede till exempel vid bygglov.
- Ett lokalt omhändertagande av dagvatten är en förutsättning för att minimera riskerna med översvämningar framöver. Miljöförvaltningen ser positivt på öppna gröna dagvattenlösningar.

- Kastanjeallén har ett högt naturvärde och Miljöförvaltningen ser det som mycket positivt att den sparas och utvecklas. Miljöförvaltningen tycker att det är bra att man ska göra åtgärder för att öka rekreativsvärdet samt att man knyter ihop grönytor i norr och söder genom en grön spridningskorridor.
- Miljöförvaltningen instämmer med bedömningen att kollektivtrafiken är god med snabba förbindelser till Frölunda torg, som är en knutpunkt för kollektivtrafik. Planen innebär bättre tvärförbindelser i öst-västlig riktning i området samt cykelparkeringar i området, vilket förvaltningen tycker är positivt.
- En avstämning mot de lokala miljömålen har gjorts, men Miljöförvaltningen tycker att beskrivningen kan vara något utförligare och att eventuella målkonflikter ska beskrivas.

**Kommentar:**

*Planhandlingarna kompletteras i enlighet med yttrandet vad gäller avstämning mot de lokala miljömålen.*

**8. Park- och naturnämnden**

Har följande synpunkter:

- Placeringen av den nya byggnationen i den nordvästra delen av planområdet är bra. Befintlig park har därmed kunnat sparas.
- I det nordöstra området, söder om syrisk-ortodoxa kyrkan är zonen mellan byggrätt och naturmark allt för smal i kvarterets västra och södra del. Den västra delen är en del av det nord-sydliga grönstråket som är mycket viktigt för att få ett sammanhängande grönstråk. Park- och naturförvaltningen kommer att vara ytterst restriktiv vid önskemål om nedtagningar av vegetation. Passage genom denna zon via trappa eller gångväg är ej lämplig.
- Planområdet för Björkhöjdskolan föreslås förlängs något norrut för att kunna göra en ny planbestämmelse, kvartersmark, för syrisk-ortodoxa kyrkans trappa. Trappan är anlagt över en yta som enligt gällande detaljplanen är allmän plats/park.
- Park- och naturförvaltningen ser positivt på kreativa och estetiska lösningar gällande dagvattenhantering. Förvaltningen är ansvarig för växter och estetik i samband med dagvattenlösningar medan kretslopp och vatten är ansvarig för de tekniska delarna.
- Park- och naturförvaltningen ser positivt på att det norra- och södra parkområdet knyts samman genom att ytan under via dukten planläggas som park.
- Park- och naturförvaltningen förutsätter att upprustning av det befintliga parkområdet (som står det nämnt på flera ställen i planhandlingen) finansieras inom planarbetet.

**Kommentar:**

*Prickmarken mellan byggrätt och naturmark i det nordöstra området är 4,5 meter bredd. Kontoret har bedömt att detta är tillräckligt för att parkmarken inte ska påverkas av den nya bebyggelsen. Ytterligare utökning av prickmarken skulle hindra en bebyggelsestruktur med husen runt en gemensam gård. Den valda strukturen är väl anpassad till det målgruppen som bostäderna planeras för det vill säga äldre människor.*

*Beträffande Syrisk-ortodoxa kyrkans nybyggda trappa som är anlagd delvis på kommunens mark har kontoret gjort bedömningen att frågan inte berör det här planarbetet och bör hanteras av fastighetskontoret som är markägare. I övrigt kompletteras planhandlingarna i enlighet med yttrandet.*

## **9. Räddningstjänsten Storgöteborg**

Har inget att erinra mot förslaget.

## **10. Stadsdelsnämnden i Västra Göteborg**

Tillstyrker förslaget men påpekar att det är viktigt att skuggningseffekten på förskolans gård minskas i så hög grad som möjligt. Byggnaderna närmast förskolan bör inte bli högre än vad samrådsförslaget föreslår.

Stadsdelsförvaltningen påpekar också att det är viktigt att stadens förvaltningar säkerställer att upprustningen av parkområdet och gångtunneln genomförs, att det utformas med god belysning och att utpekade områden rensas från sly för att öka tryggheten samt att dessa åtgärder genomförs i anslutning till färdigställande av byggnaderna.

Parkytan (södra delen) har enligt bullerkartan höga nivåer av trafikbuller. För att säkerställa en attraktiv upplevelse av parken och minska bullernivån för exempelvis boende och barn som ofta vistas i parken bör ett bullerskydd sättas upp utmed skattegårdsvägen.

### **Kommentar:**

*Beträffande skuggning på den planerade förskoletomten: Byggrätten för den föreslagna bebyggelsen väster om planområdet har i enlighet med byggnadsnämndens yrkande utökats något vilket medför att byggnadskroppen närmast förskolegården är 3 meter högre jämfört med samrådsförslaget. Dock har gatan breddats ca 1.5 meter vilket innebär att byggnaderna kommer längre från förskoletomten. Solstudie visar att skuggeffekten inte betydligt har förändrats jämfört med samrådsförslaget. Synpunkterna angående upprustning av parkområdet och gångtunneln vidarebefordras till park- och naturförvaltningen.*

*Beträffande bullerproblematiken i södra delen av planområdet: Ytan är en befintlig park som i dagsläge är utsatt för höga ljudnivåer från Skattegårdsvägen. I PBL finns inga krav eller riktlinjer vad gäller ljudnivåer på allmänna platser. Kommunen har dock som mål att ljudnivån i stadens parker och grönområdet ska ligga under 50 dBA. Frågan vidarebefordras därför till miljöförvaltningen som har huvudansvaret för uppfyllelse av stadens miljömål.*

## **11. Trafiknämnden**

Tillstyrker planen vid beaktande av följande synpunkter:

Vid skattegårdsvägen föreslås en tredimensionell uppdelning av användningen där huvudgatan på bron går över parkstråket. Syftet är att kunna utveckla parkstråket även under bron. Trafikkontoret framhåller i detta sammanhang att utformningen måste ske på ett sådant sätt att brokonstruktionen inte påverkas eller att drift och underhåll av denna förhindras eller försvåras.

Beräkning av parkeringsbehoven i planbeskrivningen behöver kompletteras med en redovisning som även täcker det östra delområdet.

Trafikkontoret ställer sig positivt till anordnande av bilpool och prövande av möjligheter till samutnyttjande. Planförslaget erbjuder färre antal parkeringsplatser än det som krävs i detaljplaneskedet med hänsyn till bilpool. För att detta förhållnings-

sätt ska kunna fungera ska ett avtal mellan exploatör och bilpooloperatör vara ingången innan planen antas. Trafikkontoret noterar att nedskrivningen av parkeringstalet, bygger på ett antagande om servicenivå för bilpoolen och ersättande av privata bilar. Detaljplanen bör, för den händelse att bilpool inte kommer till stånd, tillsvidare redovisa alternativ parkeringsförsörjning, förslagsvis i gemensamhetsanläggningen öster om förskolan.

Trafikkontoret rekommenderar vidare att eventuella bilpoolsplatser ges en central placering i området för bästa möjliga tillgänglighet. Vid ett lyckat genomförande av bilpool bör de parkeringsplatser som byggs ut först enligt bygglovets parkeringstal vara de som ligger centralt inne i kvarter. Därmed kan de långsgående parkeringsplatser längs lokalgatan, som varit ett undantag och som tillkommit som en andrahandslösning, begränsas.

#### **Kommentar:**

*Planhandlingarna kompletteras i enlighet med yttrandet. Yttrandet vidarebefordras till berörda.*

### **12. Göteborgs Stads Parkerings AB**

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

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

### **13. Lantmäterimyndigheten**

Har följande synpunkter på planhandlingarna:

Plankartan med bestämmelser

- Det bortprickade området/förbindelsen mellan det södra E-området och Trollbärsvägen bör kompletteras med ett "u".
- Oklarheter och eventuella konflikter kan uppstå när byggrätter fördelas inom ett kvarter och denna sedan delas upp i flera fastigheter.

Beskrivningen

- I styckena "Värme" och "El och tele" står att ledningar säkerställs inom kvartersmark genom ett u-område. Det bör formuleras om till att u-område har lagts inom kvartersmark för befintliga (och planerade?) ledningar. Observera att u-område även ska läggas ut för planerade ledningar. Inom detaljplan kan ledningsrätt i normalfallet inte bildas för allmänna ledningar på kvartersmark utanför u-område (eller E-område).
- I stycket "Gemensamhetsanläggningar och servitut" står att samfällighetsförening ska bildas för förvaltningen av gemensamhetsanläggningen. Detta är något som de delägande fastigheterna får ta initiativ till om de anser att detta är en bra förvaltningsform. Ordet "ska" bör därför bytas till "kan".

#### **Kommentar:**

*Problematiken med fördelning av byggrätter hanteras av fastighetskontoret vid överlåtelse av marken. I övrigt kompletteras planhandlingarna i enlighet med yttrandet.*

## 14. Länsstyrelsen

Tillstyrker planförslaget men anser att fortsatt planarbete behöver klarlägga en del frågor kopplade till markens lämplighet samt konsekvenser den tillkommande bebyggelsen utgör.

### Trafikalstring

Trafiken till och från området kommer indirekt att påverka Västerleden som är en viktig led i det trafiknät som omger Göteborgs Stad och utgör en viktig led i det nationella vägnätet. Länsstyrelsen liksom Trafikverket anser att resultat och slutsatser från den pågående åtgärdsvalstudien ska inarbetats i planförslaget.

### Dagvatten

Dagvattenutredningen som ska tas fram behöver bland annat visa hur lokalt omhändertagande av dagvatten kan ske i så stor utsträckning som möjligt. Utformningen av dagvattenhanteringen får inte medföra att miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten överträds.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

### Kommentar:

*En dagvattenutredning har tagits fram och resultaten har redovisats i planhandlingarna.*

*Gällande påverkan på Söderleden - Västerleden visar trafikkontorets bedömning att i och med den här exploateringen ökar trafikstringen på leden med 270 fordon per dygn vilket är inte så stor. Bedömningen bygger på följande beräkningar:*

- *Bostäder (201+108 lägenheter)\*1,5 resor per lägenhet ger 463 resor per dag.*
- *Förskola 6 avd. á 20 barn, var tredje barn hämtas/lämnas med bil ger 80 resor per dag.*
- *Av dessa totalt ca 540 resor bedöms ca hälften vara lokala då det i närområdet finns servicefunktioner, handel, skolor, idrott/fritid.*

*Dessutom arbetar Göteborgs Stad för att öka det hållbara resandet. Inom Göteborgsregionen har K2020 tagits fram i bred enighet som ett sätt att minska andel bilresor och öka andelen kollektivtrafik samt gång och cykel. Utvecklingen av transportsystemet är ett gemensamt ansvar mellan såväl nationella, regionala och lokala aktörer. Göteborg stad deltar i en rad forum för att utveckla samarbetet. Stadens investeringsram för att utveckla det kommunala vägsystemet har utökats kraftigt de senaste åren bland annat utifrån åtgärder inom det Västsvenska paketet men också som ytterligare satsningar inom kollektivtrafik, gång och cykel.*

*Göteborg Stad ser K2020 som en bas för trafikplaneringen i vår målsättning att gå från att vara en stor småstad till att bli en storstad med fler boende, arbetande och besökare. För att klara detta behöver stadsplaneringen ske utifrån ett helhetsperspektiv där trafik är ett medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. I och med detta krävs en omställning av trafiksystemet. Omställningen innebär att vi går från att anpassa trafiksystemet utifrån rådande trafiksituation till att med styrning och påverkansåtgärder förändra resbeteenden. Trafik för en nära storstad, som är Göteborgs Stads trafikstrategi (antagen av Trafiknämnden i februari 2014), är vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas för att för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför de närmaste tjugo åren. (se bilaga 3)*



## 15. Skanova Nätplanering D3N

Har inte något att invända mot planförslaget.

## 16. Svenska Kraftnät

Har ingenting att erinra mot upprättat förslag. Eventuella ledningar i området tillhör lokal- eller regionnätet.

Eftersom Svenska kraftnät inte har några synpunkter och inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område anser de att detta ärende är avslutat från Svenska kraftnäts sida. Därmed önskar de inte medverka i det fortsatta remissförförandet för aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras.

## 17. Statens geotekniska institut (SIG)

Ser att planläggning är möjlig under förutsättning att följande synpunkter beaktas: Enligt Stadens översiktliga stabilitetskartering, utförd mellan 2009 och 2011, är stabiliteten tillfredställande för befintliga förhållanden. Enligt utförd geoteknisk utredning förblir stabiliteten tillfredställande även efter utförd exploatering. SGI gör med översänt material ingen annan bedömning. SGI noterar dock att det i den geotekniska utredningen finns motstridig information avseende områdets stabilitet efter exploatering. De har gjort bedömningen att skrivelsen som står under rekommendationer, samt i planbeskrivningen, är den som avses gälla.

Kontroll av bergslänternas stabilitet visar att det inte föreligger någon risk i dagsläget för blockutfall eller bergras inom eller i anslutning till planområdet. SGI gör med översänt material ingen annan bedömning men vill upplysa att risken för bergras även ska värderas ur ett längre perspektiv, förslagsvis bebyggelsen livslängd.

Vidare framgår det av översända handlingar att schakt- och sprängningsarbeten kommer att krävas i samband med planens genomförande. För att klarlägga behovet av åtgärder, samt säkerställa att det inte föreligger någon risk för bergras eller blocknedfall efter utförda arbeten, ska en bergteknisk besiktning utföras. SGI delar denna bedömning men anser dessutom att detta även bör tydliggöras i planbeskrivning och på plankartan.

### **Kommentar:**

*Planhandlingar förtydliggörs vad gäller områdets stabilitet samt bergteknisk besiktningen. I övrigt anser kontoret att synpunkterna är beaktade.*

## 18. Trafikverket

Anser att aktuell exploatering behöver analyseras i den pågående åtgärdssvalstudien (ÅVS) för Västerleden tillsammans med övriga exploateringar i området vilka ansluter till E6. Det behöver skapas hållbara och attraktiva lösningar för den lokala trafiken så att riksintresset inte påverkas negativt. Innan aktuellt planarbete går vidare till nästa planskede behöver resultat och slutsatser från ÅVS Västerleden inarbetas i detaljplanen.

### **Kommentar:**

*Se kommentarer till punkt 14.*

## 19. Vattenfall Eldistribution AB

Har inget att erinra då de inte har några anläggningar i området.

## Sakägare

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

### 20. Fastighetsägare, Tynnered 35:27

Lämnade synpunkter skriftligt på öppet hus. Det handlar bland annat om:

- Bilar som kör snabbt på cykelvägen längs med Johannesgården
- Avståndet mellan de planerade husen vid Björkhöjdsgatans förskola och befintliga villor söder om den.
- Eventuell insyn från de planerade husen vid Björkhöjdsgatans förskola mot trädgårdarna närmast den planerade bebyggelsen.
- Önskan att bevara träden längs gångbanan.
- Önskan att bli informerade om och delta i byggplanerna.

Dessutom har fastighetsägaren skrivit under en annan skrivelse som kommit till stadsbyggnadskontoret via post. Se under punkt 21.

#### **Kommentar:**

*Synpunkterna gällande bilar på cykelvägen och träden längs gångbanan vidarebefordras till trafikkontoret respektive park- och naturförvaltningen.*

*Förslaget till bebyggelse söder om syrisk-ortodoxa kyrkan har bearbetats. Våningshöjder varierar mellan två (närmast villorna) till fyra våningar (mot kyrkan) och är på så vis anpassat bättre till närliggande bebyggelse.*

### 21. Fastighetsägare, Tynnered 36:6, 35:15, 35:16, 35:26, 35:27, 35:2, 35:18, 35:6, 35:13, och 36:2 (som har bedömts som sakägare) samt fastighetsägare, Tynnered 35:11, 35:22, 37:1, 35:21, 35:24, 35:5, 35:19 (som ligger utanför sakägarekretsen)

Har i en skrivelse med namnunderskrifter inkommit med synpunkter om bland annat:

- Planerade hyresrättsfastigheter på tomten med befintlig förskola söder om Syrisk-ortodoxa kyrkan och norr om befintlig småhusbebyggelse avviker radikalt från befintlig bebyggelse. Det blir för högt, för trångt och fullständigt malplacerat
- Bygga den, enligt det aktuella förslaget, planerade nya förskolan med 6 avdelningar längs Trollbärsvägen istället på förskoletomten söder om kyrkan och bygga hyresrättslägenheter vid gamla Björkhöjdsskolan.

#### **Kommentar:**

*Beträffande förslaget till bebyggelse söder om syrisk-ortodoxa kyrkan se kommentarer under punkt 20.*

*Gällande förskolans placering har Lokalsekretariatet bedömt att föreslagen plats längs Trollbärsvägen är en bättre placering för en förskola eftersom Trollbärsvägen är en huvudgata och är bredare än Björkhöjdsgatan vilket gör att trafiken till och från förskolan kan hanteras på ett bättre sätt.*

## **22. Fastighetsägare, Tynnered 36:6**

Anser att en bit av de nya lägenheterna kan komma att påverka utsikten från sitt hus. Vidare undrar fastighetsägaren hur höga de planerade bostadsrättslägenheterna kommer att bli samt hur avståndet mellan de nya husen och sitt hus kommer bli.

Dessutom har fastighetsägaren skrivit under en annan skrivelse som kommit till stadsbyggnadskontoret via post. Se punkt 21.

### **Kommentar:**

*Byggnadshöjder och antal våningar samt placering av husen framgår av plankartan och illustrationsritningen. Dessutom har planbeskrivningen kompletteras med illustrationer som visar hur de planerade bebyggelse skulle kunna se ut.*

## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

### **23. Hyresgästföreningen Frölunda**

Ser positivt på att det planeras små tillgängliga lägenheter i området vilket är en möjlighet för äldre och yngre kan komma in bostadsmarknaden.

### **24. Boende på Kustgatan 3A**

Anser att kvarteren bör vara helt slutna och att det bör skapas en tydlig och naturlig distinktion mellan innegård/privat område och mer allmän/offentligt område även om terrängen skapar utmaningar. Detta för att skapa tryggare och mer överblickbar/förutsägbar struktur somagnar alla.

### **Kommentar:**

*Kontoret bedömer att det finns i nuvarande förslag en tydlig gräns mellan allmänplats och kvarteretsmark i och med att byggnaderna placeras längs gatan och en innergård skapas. Kontoret anser dock att glappen mellan byggnader behövs för att skapa bra solförhållande både inomhus i lägenheterna och utomhus i bostadsgården.*

### **25. Boende på Klarbärsvägen 13**

Anser att det är onödigt att avvakta med genomförande av planen tills stadsdelsförvaltningen flyttar ut från lokalerna för före detta Björkhöjdsskolan. Det finns möjligtvis både tidsvinst och ekonomiska fördelar av att dessa kontorsplatser under en övergångsperiod flyttas till förslagsvis Tynneredsskolan som ska läggas ner.

### **Kommentar:**

*De markanvisade exploatörerna arbetar, tillsammans med stadsdelsförvaltning, för att tidigarelägga en flytt. En flytt skulle kunna ske redan till årsskiftet 2016/2017. Det innebär att lokalerna kan rivas tidigare än planerat och en byggstart av bostäder skulle kunna ske första kvartalet 2018.*

### **26. Boende på Björkhöjdsgatan 8A**

Anser att de nya lägenheterna på tomten med befintlig förskola (Björkhöjdsgatan 20) söder om Syrisk-ortodoxa kyrkan och norr om befintlig småhusbebyggelse bör placeras på Trollbärsvägen med de andra tilltänkta bostäderna och att den nya förskolan placeras på Björkhöjdsgatan 20.

Anledningen är att ytan runt omkring inte är dimensionerad för lägenheter. Småhusen i dess närhet tappar sin ”villa känslan” och det blir för tätbebyggt. Husen längs med Björkhöjdsgatan kommer att utsättas för mer trafikbuller, trafik och negativ miljöpåverkan.

**Kommentar:**

*Se kommentarer under punkt 20 och 21.*

**27. Boende på Trollbärsvägen 11A**

Anser att det finns stora värden i det skogsområde som planeras att reduceras i samband med byggnation vid övre delen av Björkhöjdsgränd. Den boende har noterat att fågel- och djurlivet förändrats sedan skogspartiet mellan Tynnereds Scoutkår och St Gabriels kyrka togs bort, en cykelpromenad genom området förut innebar ljud av fågelsång, vilket nu har ersatts av ljud från motortrafiken på Söderleden. Ytterligare ses en tendens att stora träd tas bort i villaträdgårdarna och den boende tycker att man borde värna de stora träden. Boende på Trollbärsvägen 11A föreslår nyplantering av björkar vid vattensjuka områden, det fanns mycket björk i området innan de togs bort i samband med miljonprojektet.

**Kommentar:**

*Synpunkter om plantering av träd och utformning av grönområde vidarebefordras till berörda.*

*Gällande skogsområde som planeras exploateras har kontoret tillsammans med park – och naturförvaltningen bedömt att området inte omfattar några stora naturvärden.*

**Övriga****28. Swedegas AB**

Har inget att erinra mot erhållet detaljplaneförslag med anledning av att de inte har någon högtrycksledning eller planerad utbyggnad för energigas i anslutning till planområdet

**29. Seniorsgården (region väst)**

Anser att planbestämmelsen gällande våningshöjd i bottenplan innebär en rejäl fördyring av projektet utan att det finns förutsättningar för att det blir några lokaler. Bestämmelsen gäller för stora delar av den planerade bebyggelsen som Seniorsgården avser dela med annan exploatör. Detta område i Tynnered är ur marknadsperspektiv ett mycket känsligt område. Sannolikheten är låg att det i nutid och framtid kommer att skapas verksamheter i detta läge. Det finns i så fall andra lägen i Tynnered som är väsentligt mer strategiska, t ex längs huvudgator och nya knutpunkter Opaltorget.

**Kommentar:**

*Planbestämmelsen har reviderats för att skapa mer flexibilitet i planen.*

## Ändringar

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

Utöver mindre justeringar och tydliggöranden i planhandlingarna föreslås följande justeringar utifrån de synpunkter som framförts:

### Plankarta

- I enlighet med byggnadsnämndens yrkande vid samråd har bebyggelsens höjd för delar av den föreslagna bebyggelsen vid före detta Björkhöjdsskolan (västra delen av planområdet) ökats från fyra till fem. Detta ger ca 30 lägenheter mer. Det utökade våningsantalet innebär ingen större förändring för omgivande bebyggelse beträffande skuggverkan etc.
- För att möta parkeringsbehovet i samband med utökat exploaterings grad i västra delen av planområdet medger detaljplanen byggrätt för underjordiskt garage under bostadskvarteren. Planen möjliggör även för uppförandet av ett parkeringsdäck i tre nivåer mellan BmSS-boendet och den nya förskolan.
- Avseende den nordöstra delen av planområdet (vid Syrisk-ortodoxa kyrkan) har infarten anpassats till terrängen för att kunna bevara så mycket av parken och grönskan som möjlig men även för att möjliggöra en naturlig koppling till kyrkan. Detta innebär något mindre yta för exploatering. Förslaget har därför ändrats från 5 huskroppar till 4 huskroppar och för att anpassa bebyggelsen till intilliggande villaområdet varieras höjderna på husen mellan 2 våningar (närmast villorna) och fyra våningar (mot Kyrkan).
- Planbestämmelsen gällande våningshöjd i bottenplan som möjliggör inrättande av verksamhetslokaler har ändrats för att skapa mer flexibilitet i planen.
- Bestämmelsen om tekniska anläggningar (E betäckningen) har förtydligats i enlighet med yttrande från Kretslopp och vatten.
- Plankartan har kompletterats med bestämmelser och upplysningar angående dagvattenhantering för att bemöta synpunkterna från Länsstyrelsen och Kretslopp och Vatten.
- Byggrätten för förskolan har utformats generellt för att skapa mer flexibilitet i planen. Dessutom har största tillåtna arean för förskolan utökats till 700 för att tillgodose lokalnämndens synpunkter.

### Planbeskrivning

- Avsnittet ”Bebyggelse” under rubriken ”Detaljplanens innebörd och genomförande” har kompletterats med illustrationsbilder och solstudier samt rekommendationer för gestaltning av ny bebyggelse.
- Avsnitten ”Värme” och ”El och tele” samt ”Gemensamhetsanläggningar och servitut” under rubriken ”Detaljplanens innebörd och genomförande” har förtydligast i enlighet med yttrande från Lantmäterimyndigheten.
- Avsnittet ”Dagvatten” under rubriken ”Detaljplanens innebörd och genomförande” har kompletterats utifrån den framtagna dagvattenutredningen.
- Avsnittet ”Vatten och avlopp” samt ”avfall” under rubriken ”Detaljplanens innebörd och genomförande” har kompletterats i enlighet med yttrande från Kretslopp och vatten.

- Avsnittet ”Miljömål” under rubriken ” Överväganden och konsekvenser” har kompletterats i enlighet med yttrande från miljö- och klimatnämnden.

Karoline Rosgardt  
Planchef

Maryam Sepehr  
Planarkitekt

## **Bilaga 1 - Sändlista**

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

Fastighetsnämnden  
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)  
Göteborg Energi Gasnät AB  
Göteborg Energi GothNet AB  
Göteborg Energi Nät AB  
Kretslopp och vattennämnden  
Lokalnämnden  
Miljö- och klimatnämnden  
Namnberedningen  
Park- och naturnämnden  
Räddningstjänsten Storgöteborg  
Stadsdelsnämnden i Västra Göteborg  
Stadsledningskontoret  
Lokalsekretariatet  
Trafiknämnden  
Kulturnämnden

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

Lantmäterimyndigheten i Göteborg  
Länsstyrelsen  
Skanova Nätplanering  
Svenska Kraftnät  
Trafikverket, Region Väst  
Vattenfall Eldistribution AB  
Statens geotekniska institut

### **Sakägare**

Utsänt enligt fastighetsförteckningen

### **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

Hyresgästföreningen Region V Sverige

### **Övriga**

Göteborgs kyrkonämnd  
Handikappfören. Samarbetsorgan  
Naturskyddsföreningen i Göteborg  
Swedegas  
Tillgänglighetsrådgivare



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsavdelningen  
Nirmala Blom-Adapa  
Arkitekt  
010 22 44789  
nirmala.blom-  
adapa@lansstyrelsen.se

Stadsbyggnadskontoret  
Göteborg stad  
[sbk@sbk.goteborg.se](mailto:sbk@sbk.goteborg.se)

## Förslag till detaljplan för Bostäder samt förskola vid Björkhöjdskolan, Tynnered i Göteborgs stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2015-12-01 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) i dess ordalydelse före 1 januari 2015, normalt förfarande

### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Länsstyrelsen tillstyrker planförslaget men anser att fortsatt planarbete behöver klarlägga en del frågor kopplade till markens lämplighet samt konsekvenser den tillkommande bebyggelsen utgör.

### Trafikalstring

Länsstyrelsen liksom Trafikverket anser att fortsatt planarbete behöver redovisa resultat av dessa studier samt slutsatserna genom att inarbeta de i förslaget.

### Dagvatten

Dagvattenutredningen som ska tas fram behöver bland annat visa hur lokalt omhändertagande av dagvatten kan ske i så stor utsträckning som möjligt. Utformningen av dagvattenhanteringen får inte medföra att miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten överträds.

### Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

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

### Motiv för bedömningen

#### *Riksintresse för trafikanläggning*

Trafiken till och från området kommer indirekt att påverka Västerleden som är en viktig led i det trafiknät som omger Göteborgs Stad och utgör en viktig led i det nationella vägnätet. Planbeskrivningen nämner att arbetet med åtgärdevalsstudier för trafikåtgärder har påbörjat. Länsstyrelsen håller med Trafikverket och anser att resultat och slutsatser från den pågående åtgärdsvalstudie ska inarbetats i planförslaget. (Se Trafikverkets yttrande dt 2016-02-08 med ref. TRV 2015/108279)



### *MKN - miljö kvalitetsnormer för Vatten*

Välenviken ingår inte i planområdet, men kan bli recipient för dagvatten som inte omhändertas lokalt. Askims fjord, som Välenviken ligger i, är en utpekad vattenförekomst (EU\_CD: SE573500-115150) som omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN). Välenviken är idag hårt belastad av föroreningar och är känslig för flöden som medför uppgrumling av bottensediment. Enligt 2 kap 10 § PBL ska miljö kvalitetsnormerna enligt 5 kap miljö balken följas. Kommunen behöver visa hur planerade åtgärder påverkar vattenkvaliteten inom berörd vattenförekomst och möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten.

### **Råd enligt PBL och MB**

#### *Markens beskaffenhet*

Genomförandet av planförslaget innebär en del schakt- och sprängningsarbeten. För att klarlägga behovet av åtgärder samt säkerställa att det inte föreligger någon risk för bergras eller blocknedfall efter utförda arbeten förordar SGI (Statens geotekniska institut) att en bergteknisk besiktning genomförs efter utförda sprängningsarbeten. Detta bör framgå tydligt i planhandlingarna. I länsstyrelsens uppfattning bör det även reflekteras på plankartan för att få rättsverkan. ( yttrande från SGI är bifogad i sin helhet)

#### *Bergslänternas stabilitet*

Planbeskrivning redogör att den utförda stabilitets kontroll och besiktning visar att det inte föreligger i dagsläget risk för blockutfall eller bergras inom eller i anslutning till planområdet. SGI upplyser att riskerna bör varderas ur ett längre perspektiv, förslagsvis bebyggelsens livslängd.

### **Vatten**

#### *Dagvatten*

Av planbeskrivningen framgår det att det redan idag samlas mycket vatten i området vid intensiv nederbörd, framför allt i planområdets sydvästra del där park planeras. Länsstyrelsen instämmer med kommunen om att fördröjning inom området är viktig för att minska negativa konsekvenser vid nederbörd.

Avrinningsområdet avvattnas söderut till Välenviken. Dagvattenhanteringen behöver utformas så att den inte påverkar MKN Askims fjord (som Välenviken tillhör) negativt, se MKN Vatten ovan.

Enligt planbeskrivningen kan dagvattenanslutning ske till allmänt ledningsnät väster, norr och delvis öster om planområdet. Kommunen behöver även beskriva vilken recipient eller vilka recipienter som tar emot vatten från dessa ledningsnät. Länsstyrelsen är positiv till kommunens ambition att minimera anläggandet av nya ledningssystem och istället nyttja öppna diken och fördröjningsdammar.

Länsstyrelsen håller med kommunen om att en dagvattenutredning behöver tas fram. Det är bland annat viktigt att redovisa vilka ökade dagvattenmängder och föroreningsmängder som förslaget innebär, vart dagvattnet tar vägen, hur fördröjning/rening av dagvattnet kan utformas och vilken omfattning av fördröjning som behövs, hur dagvattenhanteringen bör dimensioneras och vilken hänsyn som tagits till skyfall och översvämningar (inkl. nutida och framtida scenarier).

Kommunen behöver precisera hur dag- och dränvatten kommer att omhändertas lokalt och vilka ytor som kommer att avsättas för detta, samt eventuellt reglera dessa ytor med planbestämmelser på plankartan.

### **Naturmiljö**

Planen innebär en positiv förändring i stadsdelen ur flera aspekter. Kastanjeallén som är ett grönstråk genom området har ett högt symbolvärde för de boende. Länsstyrelsen har noterat att allén ska bevaras vilket är mycket bra. Det beskrivs att Kommunen kommer att arbeta med att knyta ihop ett sydgående grönstråk med ett nordligt men hur det kommer att göras bör klargöras.

Planförslaget kan med fördel beskriva hur kommunen ställer sig till kompensationsåtgärder. Även om kompensationen som sker är av frivillig natur vore positivt om det framgår i det fortsatta planarbetet. Bör noteras att undantagande av grönområden/träd för exploatering är inte kompensation.

Hur planen påverkar våra miljömål bör också tas upp i det fortsatta planarbetet. Vidare finns det ett behov av att identifiera och utveckla ekosystemtjänster i hårt urbaniserade miljöer vilket har direkt anknytning till våra miljömål.

### **Synpunkter enligt annan lagstiftning**

#### *Grundvatten*

Om arbeten som kräver avledning av grundvatten ska utföras kommer detta att kräva tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap Miljöbalken (MB), om det inte är uppenbart att varken allmänna och enskilda intressen skadas (enligt 11 kap 12 § MB).

#### *Markavvattning*

Om detaljplanen medför att dagvatten från planområdet påverkar markavvattningsföretag då ska de i det fortsatta planarbetet höras som sakägare.

### **Behovsbedömning**

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt, således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Detta reviderade samrådsyttrande har Anna Hendén beslutat och arkitekt Nirmala Blom-Adapa föredragit. I den slutliga handläggningen har även företrädare från miljö-, vatten- och natur- avdelningar samt även kulturmiljöenheten deltagit.

Anna Hendén

Nirmala Blom-Adapa

*Detta beslut har signerats elektroniskt i Länsstyrelsens diariesystem.*

#### Bilaga för kännedom:

Yttranden från SGI (5.2-1512-0782 dt 3 februari 2016)

Yttrande från Trafikverket ( TRV 2015/108279 dt 8 februari 2016)

Kopia till:

SIG (sgi@swedgeo.se)

Trafikverket (barbro.gabrielsson@trafikverket.se)

Länsstyrelsen/

Naturavdelningen (teresia.holmberg@lansstyrelsen.se)

Miljöskyddsavdelningen (lotta.sahlin.skoog@lansstyrelsen.se)

Vattenavdelningen (delilah.lithner@lansstyrelsen.se)

Kulturmiljöenheten (jan.ottander@lansstyrelsen.se)

## Bilaga 3 - Replik på Länsstyrelsens och Trafikverkets yttranden i detaljplaner

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

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

### **Göteborgs Stad arbetar för att öka det hållbara resandet**

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

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

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

### **Västsvenska paketet – ett regionalt samarbete**

Västsvenska paketet är benämningen på ett regionalt samarbete mellan GR, Göteborgs Stad, Region Halland, Västtrafik, VGR och Trafikverket. Västsvenska paketet har i grunden inga nya mål utan utgörs av en sammanställning av parternas mål<sup>1</sup>, där Trafikstrategins mål återfinns. Västsvenska paketets övergripande mål är att Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna med en konkurrenskraftig kollektivtrafik för en god livsmiljö. De övergripande målen förtydligas i åtta effektmål, av vilka kan nämnas:

- En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet

---

<sup>1</sup> Västsvenska paketet, Sammanställning av målen, Rapport 2011:1

- Ökad andel kollektivtrafik
- Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan
- Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor

### **Trafikverkets uppdrag**

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

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

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

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

I underlaget för inriktningsplaneringen anges ett antal preciseringar för tillgänglighet bland annat att medborgarnas resor förbättras genom tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet samt att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras. Att minska trängsel ses dock inte som ett mål i sig vilket ligger i linje med att förbättra förutsättningarna för att få fler att välja alternativa färd sätt.

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

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

### **Riksintresse för transporter omprövas**

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

därför ses som något positivt och stödjas i varje givet tillfälle då en åtgärd kan identifieras som har en potential att stärka kollektivtrafiken eller gång och cykel.

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

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

### **Det hållbara resandet måste öka**

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

### **Framtida trafikmängder om trafikstrategins mål uppnås**

För att belysa effekterna på biltrafiken då trafikstrategins mål uppnås har en trafikprognos tagits fram med hjälp av Trafikverkets prognosverktyg Sampers. Prognosen som innehåller stadens planerade markanvändning för 2035 bygger på det scenario som tagits fram inom WISE-projektet<sup>2</sup>.

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

Figurer på nästa sida illustrerar prognostiserade biltrafikmängder på det övergripande väg- nätet 2013 och år 2035.

---

<sup>2</sup> Omställning till 40 % kollektivtrafikandel i Göteborgsområdet – en backcastingstudie med Sampers, Mistra Urban Futures Report 2014:6



Figur 1 Trafikflöden 2013.



Figur 2 Trafikflöden 2035 då trafikstrategins mål är uppnådda.