



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2015-06-17

Diarienummer: 0532/13

Susanne Lager

Telefon: 031-368 19 08

E-post: susanne.lager@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Järnvägstunnel och Bostäder vid Säterigatan inom stadsdelen Sannegården i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 3 september 2013 att genomföra samråd för detaljplane-förslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samråds-krets, bilaga 1, under tiden 5 november - 16 december 2014. Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på ICA Kvantum i Sannegården, Vintergatan 4, under tiden 5 november - 16 december 2014. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/. ”Öppet hus” hölls i Klubbstugan vid Krokängsplanen, Säterigatan 15, den 26 november och 3 december. Ett mindre antal medborgare kom för att träffa kommunens handläggare samt representanter för Trafikverket och intressenten Skärgårdens Byggt teknik AB. Tidigare har samråd genomförts 2006, då med förutsättningen att Hamnbanan skulle överdäckas i befintligt läge.

Sammanfattning

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller den planerade bostadsbebyggelsen. Göteborgs Hamn och Trafikverket skriver att exploatering i närheten av Hamnbanan inte får hindra/försvåra utvecklingen av Hamnbanan och därmed innebära skada för hamnens och Hamnbanans riksintressen. Länsstyrelsen påpekar att en del av bebyggelsen är i konflikt med ett viktigt fornlämningsområde. Synpunkter finns även från Miljö- och klimatnämnden med flera angående bebyggelsens utformning och därmed påverkan av trafikbuller på bostäderna.

Några remissinstanser saknar utredningar för området till exempel dagvattenutredning och vibrations- och stomljudsutredning. Kontoret har tagit fram de utredningar som saknats och även uppdaterat befintliga utredningar.

Kontoret bedömer att planerad bebyggelse är genomförbar med mindre förändringar längs Hamnbanan. En byggrätt har minskats med hänsyn till fornlämningsområdet. Bebyggelsens utformning har ändrats så att gällande bullerkrav och inriktningar mot slutna kvartersbebyggelse uppfylls. Exploateringen har höjts och verksamhetslokaler har möjliggjorts i alla bottenvåningar. En byggrätt vid tunnelmynningen har ändrats så att bostäder inte medges, med hänsyn till risk för luftföroreningar.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna. En mindre del av planområdet i söder har tagits bort och överförs till annan pågående detaljplan.

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

Bedömer att planförslaget som helhet är bra utformat och det möjliggör ett stort tillskott av bostäder, både hyres- och bostadsrätter.

Mellan kommunen och Trafikverket (dåvarande Banverket) har avtal tecknats avseende samfinansiering av Hamnbanans dubbelspårsutbyggnad på sträckan Eriksbergsmotet - Pölsebo.

En överenskommelse finns mellan kommunen och JM AB avseende fördelning av kostnader för utbyggnad av allmän plats samt samfinansiering av hamnbanans tunnelförläggning vilket omfattar byggrätterna inom den ursprungliga detaljplanen inklusive området för silon. Fastighetskontoret vill understryka vikten av att området för Silon åter införlivas i denna detaljplan.

En viktig kvarstående fråga är hur järnvägstunneln påverkar byggkostnader för intilliggande föreslagen bebyggelse. Trafikverket ställer krav på att marken inom en viss skyddszon kring tunneln inte får belastas av byggnader. Grundläggning av byggnaderna bör därför ske genom pålning ner till ett djup under tunnelns skyddszon, så att inget tryck sker mot tunnelväggarna. Detta innebär fördyringar för bostadsbyggnationen och behöver utredas vidare. I det avtal som tecknats mellan kommunen och Trafikverket framgår att Hamnbanans tunnelförläggning har som syfte att skapa förutsättningar för exploatering i området. Utgifterna för anläggningar inom allmän plats ska hanteras inom ramen för exploateringsprojektet och regleras i avtal mellan exploatörer och kommunen. De utgifter fastighetsnämnden får till följd av sitt markinnehav bedöms täckas av inkomsterna vid markförsäljning.

Planförslaget kommer troligen behöva förändras avseende byggrätter i närheten av järnvägstunnelns mynning och intill fornlämningsområdet. De geotekniska förutsättningarna och konsekvenserna inom järnvägstunneln skyddszon är inte tillräckligt utredda ännu. Därför bör detaljplanens genomförandefrågor godkännas i samband med granskningsremissen.

Kommentar:

Området vid Silon ingår i ”Jubileumssatsningen” och kommer inte att införlivas i denna detaljplan. Byggrätten intill fornlämningsområdet har minskats och förändrats.

2. Göteborg Energi Fjärrvärme

Önskar att bebyggelsen mellan järnvägstunneln och Säterigatan byggs efter att tunneln är byggd, då befintlig fjärrvärmeledning längs planområdets sydöstra gräns ska försörja denna bebyggelse. Ifrågasätter om det är möjligt att förlägga fjärrvärmeledning i Bratteråsgatan där underjordiskt garage medges. Förutsätter att det över järnvägstunneln finns tillräcklig täckning för att kunna passera med ledningar.

Kommentar:

När och var utbyggnaden av området sker får avgöras i samarbete mellan de olika intressenterna och kommunen. Ledningar kan passera över järnvägstunneln som ligger på cirka 4 meters djup. Respektive fastighetsägare avses förfoga över cirka 1 meters djup från markytan, med tredimensionell fastighetsbildning. Vid lovprövning för djupare schaktning krävs samråd med Trafikverket. Det har klarlagts att området kan försörjas från nordväst och sydost, och att allmänna ledningar därför inte behöver korsa tunneln. Byggrätten för underjordiskt garage under Bratteråsgatan har tagits bort.

3. Göteborg Energi Gasnät AB

Har driftsatta ledningar i anslutning till arbetsområdet, och kräver nytt ledningsläge som ersättning om mark tas i anspråk där man har ledningar. Har bestämmelser som ska följas vid schaktning i närheten av gasledningar.

Kommentar:

Synpunkterna har lämnats till berörda.

4. Göteborg Energi GothNet

Vill bli informerade längre fram i planarbetet för att kunna förlägga ledningar med andra schakter och ledningsanslutningar, om intresse finns. Har i övrigt inget att erinra.

5. Göteborg Energi Nät AB

Bedömer att antal och placering av E-område tillgodoser behovet av elförsörjning i området. Vidare anser de att:

- en del av befintliga ledningar kan vara i konflikt med planerad trappa och bostäder enligt bifogad karta.
- transformatorstationer ska vara fristående byggnader. Vill delta i arbetet med gestaltungsprogram, om krav ställs på transformatorstationers utformning.
- ledningsstråk för el i första hand ska placeras inom GC-banor och i andra hand inom gatumark.

Kräver att planerade träd placeras så att fullvuxna träd dropkanter inte hamnar närmare än 4 meter från ledningsstråk, framförallt vid planerade E- och U-områden.

Kommentar:

Synpunkterna har lämnats till berörda. Befintliga ledningar kommer att flyttas till nytt läge norr alternativt söder om kvarteret, i samband med detaljplanens genomförande. U-område har lagts till på plankartan för att möjliggöra detta.

6. Göteborgs Hamn

Hamnbolaget avstyrker planen i dess nuvarande utformning vad det gäller lämpliga områden för exploatering av bostäder. Motiv till ställningstagandet framgår nedan.

Göteborgs hamn är Skandinavians hamn och Hamnbanan är det viktigaste kommunikationsstråket till och från Göteborgs hamn. Göteborgs Hamn AB är därför positiva till att det görs en planändring för att möjliggöra dubbelspår på Hamnbanan. Hamnbanan och därmed riksintresset Göteborgs hamn får dock inte påverkas av bostadsexploateringen vid Säterigatan. Exploatering i närheten av Hamnbanan, får inte hindra/försvåra en utveckling av godstransporter till och från hamnen på såväl kort som lång sikt. Hamnbolaget är mycket tveksam till en exploatering av bostäder så nära den framtida tunnelmynningen som planförslaget medger. Närmaste bostad ligger endast 17 meter från tunnelmynningen.

Hamnbolagets synpunkter grundar sig bland annat på att fel ingångsvärden har använts i bullerberäkningar och riskbedömning. Enligt hamnbolagets prognoser kommer antalet tåg till och från hamnen 2035 vara 119 tåg per dygn. I trafikprognosen på hamnbanan ingår inte tomloksrörelser och rörelser som uppkommer i samband med dragningar till och från lok- och vagnsverkstad. I bullerberäkningarna har prognosen på 88 tåg per dygn år 2041 används, vilket hamnbolaget anser är alldeles för lite med tanke på ovanstående. Dessutom har man beräknat att medellängden är 550 meter, vilket hamnbolaget anser är för kort med tanke på att godstågen i närtid förlängs till 750 meter. Det är dock svårt att bedöma medellängden men målet är att köra så långa och fullastade tåg som möjligt. Även om det går att räkna hem en exploatering av bostäder 17 meter från tunnelmynningen med bullerberäkningar och riskbedömningar skapas en uppenbar risk för framtida konflikter med boende inom området runt drift och utveckling av Hamnbanan. Hamnbolaget anser därför att exploateringsområdet närmast tunnelmynningen måste tas bort för att undvika framtida diskussioner med boende om påverkan av buller, vibrationer och risker från Hamnbanan. Om inte godstransporterna får öka så att maximal kapacitet på Hamnbanan kan uppnås kan det hindra en utveckling av Göteborgs hamn som därmed skulle innebära betydande skada på riksintresset Göteborgs hamn. Hamnbolaget hänvisar till Trafikverkets yttrande vad det gäller synpunkter på hur stort området med förbud mot bebyggelse från respektive tunnelvägg ska vara samt vad som får anläggas inom detta område. Hamnbolaget anser dock att planhandlingarna bör kompletteras med en tydligare redovisning av hur det är geotekniskt möjligt att bygga bostäder och parkeringsgarage 2 meter från tunnelväggen. Planhandlingarna bör även kompletteras vad det gäller hur vibrationer från hamnbanan kommer att påverka den nya bebyggelsen.

Hamnbanan, som är av riksintresse för kommunikation, ingår även i riksintresset för Göteborgs hamn, vilket ska framgå i planhandlingarna. I planhandlingarna bör det därför även framgå hur riksintresset Göteborgs hamn påverkas av planen.

Kommentar:

Genomförda buller- och riskutredningar visar att bebyggelsen kan utformas enligt det efter samrådet reviderade förslaget. Planförslaget har ändrats. Förutom komplementbyggnader medges ingen bebyggelse inom 5 meter från tunnelvägg. Bostäder medges inte inom 30 meter från tunnelmynning. Nya planbestämmelser har också tillkommit.

Trafikverket anger 150 tågpassager per dygn med medellängd 400 meter och maxlängd 750 meter som dimensionerande för detaljplanen och Hamnbanans utbyggnad. Dessa trafikmängder innefattas i beräkningarna i buller- och riskutredningarna, vilket har förtydligats i de reviderade utredningarna.

En geoteknisk utredning och en utredning av stomljud och vibrationer har tagits fram. Resultaten av dessa redovisas i planhandlingarna.

Se även kommentarer till yttranden 19. Länsstyrelsen och 22. Trafikverket.

7. Kretslopp- och vatten

Avfall: Avfallsutrymmen ska vara rejält tilltagna så att en hållbar avfallshantering med sortering i flera fraktioner är möjlig. Avstånd från hämtningsfordon till avfallsutrymme får inte överstiga 25 meter, och maximalt 10 meter bör eftersträvas. Det är bra att lämna yta vid kantstensparkering för angöring med avfallsfordon.

För att öka tydligheten vore det bra med bestämmelsen ”E – återvinningsstation” istället för teknisk anläggning, för planerad återvinningsstation. Återvinningsstation kan inte vara inne i en byggnad.

Ledningsutbyggnad: Allmänna V/A-ledningar kan inte anläggas ovan planerad järnvägstunnel, på grund av tunnelns grunda täckning 0,5-1 meter. Tillstånd till parkering

under mark i Bratteråsgatan omöjliggör ledningsförläggning, vilket kan innebära svårigheter att V/A-försörja de båda byggnaderna direkt söder om planerad järnvägstunnel.

Dricksvatten: Den i samrådshandlingen nämnda dricksvattenledningen i Bratteråsgatan, vilken behövde läggas om, är tagen ur drift och behöver inte längre läggas om.

Spillvatten: Avloppsnätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem. Kapaciteten på allmänt ledningsnät bedöms som tillräcklig för blivande behov.

Dagvatten: Dagvattenutredning ska göras av vilken ska framgå förändringar i dagvattenflöden som planen skapar. Dag- och dräneringsvatten ska i första hand tas om hand lokalt inom kvartersmark genom infiltration eller i andra hand fördröjas i magasin, och vid behov avledas till allmän dagvattenledning. Så stora grönytor som möjligt bör eftersträvas för infiltration av dagvattnet. Placering av fasader i gräns mot allmän gata försvårar lokalt omhändertagande/fördröjning av dagvatten från till exempel tak som lutar mot gatan. Förgårdsmark är därför att föredra. Materialval för utvändiga ytor ska göras med miljöhänsyn. Till exempel ska oskyddad koppar och zink undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Klimatanpassning: Plankartan ska kompletteras med bestämmelse som anger att lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall ska tillåtas, ska vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt.

Trädplantering: Ett skyddsavstånd på 4 meter mellan trädets rothals och ytterkant ledning ska hållas. Avsteg kan göras i speciella fall efter godkännande från Kretslopp- och Vatten.

Berganläggning: Då planområdet ligger över befintlig berganläggning, ska projektering av grundläggning ske i samråd med Kretslopp- och Vatten (Gryaab). Vibrationsalstrande arbeten som sprängning ska göras så att inte bergtunneln eller dess installationer skadas. Förbesiktning av bergtunneln ska göras innan arbeten påbörjas. Det finns risk för avloppslukt vid tunneldmyningar.

Kommentar:

Beteckningen E- teknisk anläggning är den korrekta bestämmelsen. Möjligheten att placera återvinningsstation inom område E har förtydligats i planbeskrivningen. Texten om placering i byggnad har tagits bort.

Samrådshandling och plankarta har ändrats/kompletterats i enlighet med synpunkterna. Ledningar kan passera över järnvägstunneln som ligger på cirka 4 meters djup. Respektive fastighetsägare kan förfoga över cirka 1 meters djup från markytan, med tredimensionell fastighetsbildning. Vid djupare schaktning krävs samråd med Trafikverket. Det har klarlagts att området kan försörjas från nordväst och sydost, och att allmänna ledningar därför inte behöver korsa tunneln. Efter samrådet har byggrätten för underjordiskt garage under Bratteråsgatan tagits bort.

En dagvattenutredning har tagits fram och resultaten redovisas i planhandlingarna. Ett krav på minst 1 meter förgårdsmark mot gata har införts för flertalet byggrätter.

8. Kulturförvaltningen

Förvaltningen har inget att erinra mot planförslaget Anser att kulturmiljöaspekterna i ärendet har tillgodosetts på ett tillfredsställande sätt.

Stadsmuseet har i tidigare skeden bevakat planering av områden runt Sannegården och södra Lundby. Planområdet berör ett flertal kända fornlämningar; det främsta är Lu 44 resta stenar (Sannegårdsmonumentet) som har ett stort pedagogiskt värde.

9. Lokalförvaltningen

De tre delar av förslaget där förskola (S) anges bör utredas mer. Platsen vid parken vid Celsiusgatan är ej att föredra då den inte kan bebyggas innan Hamnbanan är klar. Tomten söder därom föreslås istället för förskola, då bebyggelse i intilliggande plan för Celsiusgatan har behov av att förskola byggs tidigare, och den bör prioriteras och anordnas så att tillräcklig yta för förskolegård anordnas. Med (S) betecknat område vid Bratteråsberget bör utökas så att en förskola med 8 avdelningar kan anordnas. Föreslagen transformatorstation bör flyttas åt söder eller till annan lämplig plats. En flexibel lösning bör utformas och bostadshusens höjd bör ökas för att kompensera att färre bostäder kan byggas på förskolans tomt.

Kommentar:

Förskoletomten längst i söder har efter samrådet utgått ur denna detaljplan och ingår istället i detaljplanen för Celsiusgatan. Förskoletomten vid Bratteråsberget kan inte utökas eftersom den omges av värdefull naturmark som ska sparas. Byggrätten på förskoletomten har en flexibel utformning, och högsta tillåtna byggnadshöjd har ökat efter samrådet. Läget för föreslagen transformatorstation har flyttats längre bort från förskoletomten.

10. Miljö- och klimatnämnden

Miljö- och klimatnämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Generellt anser vi att planförslaget är bra. Bebyggelsen kommer till i ett område med god kollektivtrafik, goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik, närhet till service och i övrigt goda förutsättningar ur miljösynpunkt.

Följande är viktigt att beakta i det fortsatta arbetet:

- De problem som finns, med att klara bullernivåer för ljuddämpad sida och maxnivåer på uteplatser, beror i huvudsak på att byggnationen är alltför öppen mot de mest trafikerade gatorna. I första hand bör en annan utformning och mer sluten bebyggelse prövas. Även absorberande fasader bör utredas.
- När det gäller förlorade naturvärden planeras ett arbete med kompenserande åtgärder som vi tycker är bra. Utformningen av parker och allmänna platser i planområdet bör ske på ett sådant sätt att den biologiska mångfalden gynnas.
- Det är viktigt att dagvattenutredningen utreder öppna lösningar och anläggande av gröna tak. Om sådana möjligheter finns bör detta ges utrymme för och avspeglas i det slutliga planförslaget.
- Vi saknar en avstämning mot stadens lokala miljömål, vilket bör vara en del av varje planbeskrivning.

Buller

Ur ett stadsperspektiv är ljudnivåerna generellt i området inte anmärkningsvärt höga och det bör gå att hitta en acceptabel lösning för området.

Bullerutredningen är krånglig och svårtolkad. En mer sluten kvartersbebyggelse skulle ge bättre ljudmiljöer inne i området. En annan åtgärd som bör utredas är att utföra absorberande fasader för att förhindra reflektion av buller i gaturummet och in mot gårdarna. Jämförelse kan ske med regleringen i planen för Rambergsvallen.

Luft

Vi delar den bedömning som gjorts i planarbetet om att miljökvalitetsnormerna inte riskerar att överskridas. Detta bör dock framgå av planbeskrivningen.

Elektromagnetiska fält

De åtgärder och den hantering som föreslås bedömer vi vara tillfredsställande för att säkerställa tillräckligt låga nivåer.

Naturmiljö

De kompensande åtgärder som planeras för Bratteråsberget och även för arterna kustbandbi och kalvnos är bra. I övrigt finns inga större naturvärden inom området.

Markföroreningar

Vi tycker att det är bra att det ska tas fram platsspecifika riktvärden för hantering av markföroreningar. En masshanteringsplan ska också tas fram för att öka återanvändning av massor och minimera transporterna genom området.

Kommentar:

Efter samrådet har det införts en planbestämmelse om slutna bebyggelse mot gatorna, vilket gör att bullernivåerna för ljudämpad sida klaras på gårdarna. Dagvattenutredningen har kompletterats och den förordar öppna lösningar vilket är möjligt i planområdet. Gröna tak beskrivs som en möjlighet och beräkningar redovisas. Avstämning mot stadens lokala miljömål redovisas i planbeskrivningen. Planbeskrivningen har kompletterats beträffande miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet.

11. Park- och naturnämnden

Sammanfattning

Planförslaget innebär en överdäckning av hamnbanan inom aktuellt planområde samt en möjlig byggnation av 840 bostäder, förskola samt lokaler. Förvaltningen ser positivt på att område utvecklas. Följande punkter vill förvaltningen poängtera.

- Förskolan, som redovisas intill den bostadsnära parken, ställer sig förvaltningen tveksam till, då den kan ge upphov till att den allmänna platsen inte upplevs som tillgänglig för alla. Förskolan intill Bratteråsberget har däremot en bra placering.
- De träd som är markerade med n1 på planen hamnar på kvarteretsmark och är särskilt värdefulla att spara. Stor försiktighet ska tas vid arbete intill träden.
- De tillgängliga allmänna platserna i området är små i förhållande till antalet boende i och i omkringsliggande områden. Mer noggrann gestaltning av dessa krävs för att de ska bli så användbara som möjligt.
- Gatuplanteringar kan utföras på mer varierande sätt än vad som illustreras i detaljplanen.
- På grund av omgestaltning av Säterigatan krävs flytt av 15 befintliga lindar som står i en biotopskyddad allé. Konsekvenser och kostnader för detta bör beaktas i det fortsatta arbetet.
- Ett flertal stora ekar måste tas ner i samband med hamnbanan. Kompensation för dessa träd bör göras inom planområdet.
- Ersättningsplatser för den fridlysta kalvnosen bör redovisas tillika nya platser för kustbandbiet.
- Förvaltningen anser att föreslagen plats för transformatorstation bör studeras noggrannare.

Förvaltningens överväganden

Planförslagets påverkan på befintliga värden/förvaltningens planering

Göteborgs 12 miljö kvalitetsmål: Planen följer målet god bebyggd miljö vad gäller kollektivtrafik, åtgärder för buller samt kopplingar med gång- och cykel i området. Genom

kompensationsåtgärder för nedtagning av värdefulla träd, kustbandbiet och kalvnosen bidrar planen till bevarande av rödlistade arter.

Natur, Kultur och Sociotop: På Bratteråsberget finns värdefulla träd såsom stora ekar. Dessa träd bör syliggöras genom att gallra bort sly som växer alldeles i närheten av träden. I och med sprängning i berget för ny tunnel för hamnbanan måste ett antal större och värdefulla ekar tas ner. De är värddar för ett antal rödlistade svampar. Som kompensation för förlust av dessa bör nya ekar planteras inom planområdet, samt att det i möjligaste mån sparas högstubbar, som kan gynna andra svampar och insekter. På västra sidan om Säterigatan föreslås området vid Bautastenen bli park. Här krävs gallring samt en dialog med antikvarisk sakkunnig för att framhäva historien på den platsen. Idag upplevs området som skräpigt och otryggt.

Förvaltningens naturvårdsprogram: En av punkterna i förvaltningens naturvårdsprogram är att mängden död ved i våra parker och naturområden ska öka. Det vill säga att de träd som dör eller tas ner ska i möjligaste mån lämnas kvar på platsen. Detta gäller även i Bratteråsbacken. Då den blir ett bostadsnära naturområde kan död ved lämnas kvar i mer ordnade högar. Det gynnar den biologiska mångfalden.

Trädpolicy Förvaltningen påpekar att det finns många olika sätt att plantera träd utmed gator och radplantering. Variation på plantering bör göras för att träden ska få så bra växtförutsättningar som möjligt samt att gestaltningen blir mer varierad. De värdefulla ekar som står nära hamnbanans föreslagna stäckning kan komma att påverkas av arbetet med hamnbanan. För att få tydlig bild hur träden får tillräckligt med vatten efterfrågar förvaltningen grundvattenmätningar på Bratteråsberget.

Logik i skötselytorna: Mellan naturmark och bostad bör en zon på 10-15 meter vara kvartersmark, vilket stämmer väl in på planens intentioner. Utmed gatorna bör träden få tillräckligt med utrymme både för rötter och för krona.

Lekplatspolicy: Inom 500 meter från planområdet finns två lekplatser. Ytterligare behov av lekmöjligheter finns i närområdet. Den bostadsnära parken kan enbart rymma en mindre lekplats varför det är viktigt att det inom kvartersmark erbjuds lekmöjligheter utomhus. Bratteråsbacken är en fin tillgång för naturlek såsom kojbygge och andra roll-lekar. Mötesplatser för unga finns närmare älven samt i Krokängsparken som har en fullvärdig fotbollsplan. Den bostadsnära parken behöver förutom småbarnslek även tillgodose de lite äldre barnens behov av mötesplats. Därför är det extra viktigt att alla offentliga platser i området får en tydlig och väl genomtänkt gestaltning med tanke på dess brukare.

Tillgänglighet: Området inom detaljplanen är mycket kuperat. Den ramp, som illustreras på illustrationsritningen behöver klara kraven på tillgänglighet. Här krävs extra noggranna gestaltungsstudier för att ytan ska utformas på ett sådant sätt att den möjliggör flera användningsområden. Detta då det är ont om offentliga platser inom planområdet i förhållande till antalet boende.

Dagvatten: Förvaltningen ser positivt på kreativa och estetiska lösningar gällande dagvattenhantering. Driftfunktionen för öppna diken och dammar som ingår i dagvattenssystem tar förvaltningen inte ansvar för.

Barnperspektivet

De tillgängliga allmänna platserna, som i förhållande till antalet bostäder i och i anslut-

ning till planen är relativt små kräver en noggrann gestaltning för att tillgodose barns behov såväl som andra boende i området.

Kommentar:

Genomförandet av förskolan vid Bratteråsberget kommer prioriteras. Vid parken vid Celsiusgatan kan vid behov inrymmas ytterligare en förskola, förutsatt att utemiljö kan ordnas utan att parken tas i anspråk.

Illustrerade trädplanteringar regleras inte i detaljplanen. Trafikverket kommer att plantera nya träd som kompensation för träd som avverkas på grund av Hamnbanan. Synpunkter om flyttning av befintliga träd vid Säterigatan har vidarebefordrats till Fastighetskontoret. Träden bedöms kunna flyttas.

Trafikverket utför grundvattenmätningar, och vid behov stödbevattning. Skyddsvärda träd på kvartersmark har markerats tydligare på plankartan.

Ersättningsplatser för arter hanteras av Trafikverket inom järnvägsplanens område.

Transformatorstationen vid Bratteråsberget har flyttats något längre söderut.

Gestaltningen av parker, ramper med flera allmänna ytor detaljregleras inte i detaljplanen.

12. Räddningstjänsten Storgöteborg

Ifrågasätter varför inte alla skyddsåtgärder för byggnad nära tunnelmynningen, vilka redovisas i planbeskrivningen, också är med på plankartan. Anser att plankartans krav på att reducera explosionslaster är oklara.

Kommentar:

Plankartan har kompletterats med de planbestämmelser mot farligt godsolycka som krävs. De oklara formuleringarna har tagits bort.

13. Göteborgs stads parkeringsaktiebolag

Parkeringsbolaget ser det som en förutsättning att i så stor utsträckning som möjligt planlägga för parkeringshus framför underjordiska garage för att skapa ekonomiskt hållbara, trygga och säkra samt flexibla och reversibla parkeringsanläggningar. Parkeringshus skapar dessutom möjligheter till att omvandlas till andra ändamål över tid, då beteendeförändringar har skett och sker kontinuerligt. Det är också viktigt att planera för gemensamma p-hus som skapar möjligheten att samla flera fastigheters parkeringsbehov för att möjliggöra för maximalt samnyttjande av platserna. Genom maximalt samnyttjande kan antalet parkeringsplatser i området hållas nere. I så pass stora utvecklingsområden som detta finns möjligheten att samla flera fastigheters parkeringsbehov i en större anläggning ovan mark. Det skapar större förutsättningar för en ekonomisk genomförbar plan.

Att kunna bygga färre platser med högre samnyttjandegrad gör att det går att hushålla med resurser och går i linje med den ekologiska hållbarheten. När parkering byggs i en annan byggnad än den egna bostaden eller arbetsplatsen, skapas liv och rörelse samt köpkraft när personen går från parkeringen till det faktiska målet. På så sätt kan den sociala hållbarheten stärkas. För att det i fortsättningen ska planeras för ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbara parkeringslösningar i framtiden måste ett annat arbets- och synsätt appliceras, där underjordiska garage bör ifrågasättas.

Kommentar:

Detaljplaneförslaget innehåller ingen byggrätt för parkeringsanläggning ovan mark.

Parkeringsbehovet kan lösas i underjordiska garage inom fastigheterna, och till viss del som markparkering. Sammanlagt medges inom planområdet en större parkeringskapaci-

tet än vad som kommer att behöva byggas ut. Detta ger i viss mån en flexibilitet beträffande placering av garage, och möjligheter till samutnyttjande inom planområdet.

14. Stadsdelsnämnden Lundby

Planens utbyggnad är mycket betydelsefull när det gäller att rumsligt koppla ihop Norra Älvstranden med övriga Lundby. Detaljplanen är därför ett viktigt steg i att koppla samman stadsdelen samt leva upp till målet ”hela staden” som uttalas i Vision Älvstaden.

Socialt blandat boende

Eriksberg är ett område med en relativt dålig blandning av olika samhällsgrupper. Det är viktigt att nya områden i Eriksberg får ett socialt blandat boende med en varierad kostnadsnivå som kan attrahera andra grupper i samhället utöver de som redan finns etablerade. Det är bra att merparten av de nya bostäderna ska upplåtas som hyresrätter. Det är dock viktigt att det skapas varierade hyresnivåer för dessa i likhet med hur man tänker i utbyggnaden av Frihamnen.

Offentlig service

Förvaltningen ser ett behov av en lokal för hemtjänsten inom planområdet. Detta behov omfattar ca 200 kvm och skulle kunna lösas genom inhyrning hos en fastighetsägare. Det saknas trygghetsbostäder i Lundby. Det vore därför lämpligt med trygghetsbostäder inom planområdet. Stadsdelsförvaltningen ser ett behov av att det tillskapas boende med särskild service inom planområdet.

Det saknas siffror för utemiljön samt inommiljö gällande förskolan i planbeskrivningen. Det är viktigt att utemiljön för förskolan uppfyller de rekommendationer som ramprogrammet anger, det vill säga 35 kvm per barn. I nuläget finns en stor brist på förskoleplatser i området, varpå det skulle vara positivt om det tillskapas mer än en förskola inom planområdet. Det skulle då vara en fördel om även denna förskola skulle placeras mot Bratteråsberget alternativt vid parken i mitten av planområdet.

Förvaltningen vill även ställa frågan om det är möjligt att ha utemiljö för förskola på ytan som utgör parkmark i planens norra del som innehåller fornlämningar i form av ”Sannegårdsmonumentet” med bautastenar. Om detta är möjligt ur aspekterna kulturmiljö och fornlämning skulle man kunna förlägga en förskola i bottenvåningen på angränsande byggrätt åt sydväst.

Kopplingar och trafik

Det är positivt att Danaplatsen förstärks som en central punkt. Platsen kan bli en mötesplats och knyta samman den befintliga delen norr om Säterigatan med den nya delen söderut. Danaplatsen är bl a frekvent använd av barn på Bräckeskolan som åker buss. Det är angeläget att Säterigatan inte utformas för storskaligt som en genomfartsled och skapar en barriäreffekt, utan ger ett intryck av en stadsgata. Förvaltningen ställer sig frågande till att illustrationen visar på en bred mittrefug samt eget körfält för vänstersväng. Förvaltningen vill särskilt trycka på vikten av att sära på gående och cyklister. För att koppla samman Norra Älvstranden med övriga Lundby är det även viktigt att huvudstråken söderut samt österut blir tillgängliga för alla.

Det är bekymmersamt att vissa gator inom planområdet anges som kvartersmark på plankartan. Detta påverkar allmänhetens tillgänglighet till dessa områden då det saknas en x-bestämmelse. Den mittersta gatan på illustrationsritningen slutar även i Säterigatan, där det finns ett utfartsförbud på plankartan. Utrymme saknas för att kunna vända med fordon på denna del. Det är angeläget att området utformas så att det blir tydligt vad som ska vara offentligt och privat.

Gång- och cykelrampen som illustreras från öst går delvis in på kvartersmark. För denna

del av kvartersmarken saknas en x-bestämmelse varpå allmänhetens tillgång till ytan inte har säkerställts. Det är av stor vikt att tillgängligheten säkerställs till området från Östra Eriksbergsgatan varpå parkområdet bör utvidgas alternativt att en x-bestämmelse läggs till på kvartersmarken.

Grönområden

Ur ett trygghetsperspektiv är det angeläget att grönytan som gränsar till planområdet mellan bensinmacken och Säterigatan i norr inte glöms bort i utvecklingen av området, då den inte är medtagen i detaljplanen. Ytan upplevs i dagsläget som otrygg. Till exempel skulle ytan kunna användas som parkområde förutsatt att riskbilden både för bensinmacken och tråget för Hamnbanan klaras.

Det är positivt att Bratteråsberget får viss upprustning och att berget iordningställs så att det ska kunna fungera som lek- och solplats. Man borde göra ytterligare insatser för att öka tillgängligheten för rekreation så att områdets fulla potential kan utnyttjas.

Att alla gator inom området föreslås ha trädplantering är positivt. Detta brukar ofta leda till ökad trivsel för gående och cyklister och kan även bidra till ökad upplevd trygghet.

Hälsa

Då bullervärdena kommer att överskridas för en del av bostäderna bör man överväga att göra kvarteren slutna i de utsatta delarna av planområdet. Man bör även göra ett tillägg till planbestämmelsen om buller där man specificerar att lägenheterna ska vara genomgående med möjlighet att ordna sovplats mot tyst eller luddämpad sida i enlighet med vad som står i planbeskrivningen. Bullerskärmar bör undvikas i så stor utsträckning som möjligt, både vad gäller Säterigatan samt innergårdar.

En bestämmelse bör läggas till i plankartan om att byggnader ska utföras med radon-skyddad grundkonstruktion, vilket endast anges i planbeskrivningen.

Kommentar:

Planbestämmelserna medger lokaler för andra ändamål än bostäder i hela området. Lokal för hemtjänsten, trygghetsboende samt bostäder med särskild service medges inom byggrätterna.

Förskola medges på två platser inom planområdet; vid Bratteråsberget samt i kvarteret vid parken vid Celsiusgatan. Ytterligare en förskola i området möjliggörs inom ett kvarter vid Celsiusgatan som efter samrådet överförs till en annan pågående detaljplan. Den förskola som möjliggörs vid Bratteråsberget föreslås få 6 avdelningar, vilket ger cirka 25 kvadratmeter utemiljö per barn. Om förskolan får 5 avdelningar blir det cirka 30 kvadratmeter per barn. Utöver detta finns lämplig naturmark att tillgå i direkt anslutning till förskoletomten. Inom arbetet med Älvstaden genomförs ett projekt om barns behov i tät stadsmiljö. I en rapport (april 2015) rekommenderas att en förskola kan bedömas ha fullgod utemiljö om den har minst 20 kvadratmeter utemiljö per barn samt direktkontakt med användbar park/naturmark av hög kvalitet. Planbeskrivningen har kompletterats med dessa uppgifter och resonemang.

Det är inte möjligt att ha utemiljö för förskola i parken vid Sannegårdsmonumentet. Området är fast fornlämning och får enligt Länsstyrelsen inte ha bebyggelse eller hårdgjorda ytor.

Trafikkontoret har utformat Säterigatan för att säkerställa framkomlighet för stombuss och övergripande cykelnät. Efter samrådet har Säterigatans sektion gjorts något smalare. De stråk som korsar Säterigatan är allmänna gator. Sekundära stråk finns på kvartersmark. X-bestämmelse har höga krav på allmännytta och är inte alltid möjligt att införa. Risken för att allmän gångtrafik hindras vid den mittersta "gatan" på kvartersmark bedöms vara låg. Här planeras inget övergångsställe över Säterigatan, och utfart medges inte. Vändplats behövs inte då detta är på kvartersmark. Tydlighet får ordnas med skylt-

ning.

Efter samrådet har parkområdet vid Östra Eriksbergsgatan utökats så att hela ytan är allmän plats – park. X-bestämmelse behövs därför inte.

Planbestämmelser har införts om slutna bebyggelse mot gatorna vilket minskar bullernivåerna på bostadsgårdarna. Planbestämmelserna om buller har kompletterats.

Bestämmelse mot radon behövs inte i detta område.

15. Trafikkontoret

Övergripande trafiksystem

Planområdet omges av Säterigatan och Östra Eriksbergsgatan. Båda utgör uppsamlingsgator i bilnätet och viktiga länkar i kollektivtrafiksystemet och det övergripande gång- och cykelnätet. En viktig målsättning för det nya trafiksystemet inom planområdet är att koppla kajen och Eriksberg i söder med övriga Lundby, norr om planområdet. De lösningar som planen medger innebär väsentliga förbättringar i detta avseende även om grundläggande krav på tillgänglighet inte alltid kan uppfyllas. I gaturummen inom kvarteren eftersträvas stadsmässighet med låga hastigheter och en trygg miljö för alla trafikanter, s.k. mjuktrafikrum.

Bilnätet

Längs Östra Eriksbergsgatan är det viktigt att prioritera framkomligheten i kollektivtrafikstråket, bl.a. genom att begränsa antalet korsningar.

Lokalgatorna i området bygger på den befintliga gatustrukturen med Celsiusgatan/Bratteråsbacken och Bratteråsgatan som primära entréer. Lokalgatorna i området har en sektion med 5.5 meter körbana, träd och bredare gångstråk. Gatorna möjliggör, på vissa delsträckor, längsgående parkering för angöring och besök.

I planbeskrivningen anges att Bratteråsbacken i dagsläget inte är öppen för biltrafik ut mot Östra Eriksbergsgatan. Trafikkontoret understryker att detta är en bestämmelse som tagits i en annan plan (detaljplan för bostäder vid Bratteråsbacken) och Trafikkontoret ser inga behov av att förändra detta.

Parkering

Parkeringsförsörjningen löses inom respektive kvarter. Trafikkontoret medger att gatuparkeringen i viss mån kan inräknas i utbudet av besöksplatser. Parkering lokaliseras annars i huvudsak under mark. Endast i kvarter där bostäder upplåts med hyresrätt har markparkering medgetts.

En redovisning av parkeringsbehoven bör framgå av planbeskrivningen. Föreliggande planhandling har en redovisning som inte verkar utgå från gällande planeringsunderlag. När man bedömer parkeringsbehoven anser Trafikkontoret att man kan diskutera möjligheten att tillgodoräkna sig den successiva förbättring som sker genom kollektivtrafikens utbyggnad och ökade service, särskilt då området ligger mellan vad som betecknas som god, och ganska god tillgänglighet i kollektivtrafiken. För att kunna reducera parkeringsbehoven kan man i en särskild parkeringsutredning utreda och diskutera potentialen av t.ex. bilpool och samutnyttjande.

Gång och cykelnätet

Kopplingarna mot Valskvarnsgatan i sydväst och till Östra Eriksbergsgatan i sydöst är viktiga förbindelser som dock, med lutningar på 12 respektive 10 procent, inte erbjuder fullgod tillgänglighet. Även Bratteråsbacken är en viktig länk mot söder. Mot norr förstärks stråken med en ny gångpassage över Säterigatan i höjd med Celsiusgatan. På Danaplatens södra sida byggs en ny gångbana ut.

Området tangeras av befintliga cykellänkar i det övergripande cykelnätet. Standarden föreslås höjas för stråket längs Säterigatan. Vid den tillkommande bebyggelsen längs

Östra Eriksbergsgatan nordvästra sida föreslås en ny 3 meter bred kombinerad gång- och cykelbana byggas ut i hela planområdets gräns.

Kollektivtrafiken

Närheten till kollektivtrafiken är god. Trafikkontoret genomförde våren 2013 förstudien "Ny spårväg på Hisingen" och för närvarande pågår en utredning där man mer ingående undersöker möjligheterna för en utbyggnad. Länken tangerar planområdet vid Östra Eriksbergsgatan. Studien kan komma att påverka utformning och trafikalt innehåll på Östra Eriksbergsgatan, exempelvis hållplatslägen.

Buller

Området är påverkat av trafikbuller från Hamnbanan, Säterigatan och Östra Eriksbergsgatan m.fl gator vilket framgår av den bullerutredning som utförts tillsammans med planen. Bullerutredningen visar på ett behov av bullerdämpande åtgärder för att bebyggelse ska vara möjlig.

Förutsättningarna i bullerutredningen behöver revideras. Bland annat bedöms framtida trafik på Säterigatan uppgå till 10 000 fordon/årsmedelvardagsdygn. På Östra Eriksbergsgatan bör den framtida trafiken baseras på 315 bussar och 374 spårvagnar per dygn

Tillgänglighet

Tillgängligheten begränsas av stora höjdskillnader och därav stora lutningar på vissa platser. Detta innebär problem för personer med nedsatt gångförmåga och personer som sitter i rullstol. För att så långt som möjligt begränsa dessa problem bör längre trappor, ramper och lutande gatuavsnitt förses med vilplan och bänkar.

Ekonomi

Trafikkontoret får efter utbyggnad av allmän plats med kommunalt huvudmannskap kostnader för drift och underhåll.

Kommentar:

Redovisningen av parkeringskrav i planbeskrivningen har korrigerats och kompletterats.

Planbestämmelser om sluten bebyggelse mot gatorna har införts på plankartan för att åstadkomma ljuddämpad sida på gårdarna. För ett kvarter beskrivs behov av särskilda bullerdämpande åtgärder. För detta finns det möjliga åtgärder på kvartersmark. Bullerutredningen har reviderats med framtida trafikmängder.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

16. Business Region Göteborg

Skriver att projektet är gynnsamt då det knyter ihop gamla Hisingen med Norra Älvstranden och tillskapar bostäder som ökar underlaget för befintlig service.

Anser att planförslaget inte ger stora möjligheter att utveckla blandad stadsbebyggelse inom planområdet. Det befintliga näringslivet i området med Volvo Lastvagnar kan tillsammans med övriga verksamheter norr om Lundbyleden på sikt utvecklas som ett komplement till Lindholmen science park och ge den blandning som är ett övergripande mål för planeringen av Norra älvstranden.

Kommentar:

Planförslagets byggrätter har en flexibel utformning. Förutom bostäder medges även handel och kontor i hela planområdet. Efter samrådet har andelen verksamhetsytor ökat något.

17. Göteborgsregionens kommunalförbund

I det fortsatta planarbetet bör risker med farligt gods i tunnel noggrant beaktas. GR anser även att tunneln i sträckningen österut även bör förlängas på sikt.

GR ser positivt på att ett relativt högt exploateringsstal för bostäder används för området. Med en exploatering av de ca 840 lägenheterna får Södra Hisingen ett välbehövligt tillskott mellan Norra Älvstranden och de äldre bostadsområdena vid Bräcke och Lundby.

Kommentar:

Kommunen och Trafikverket beaktar riskerna med farligt gods och har tagit fram riskbedömningar. Enligt dessa kan marken bebyggas och användas enligt planförslaget, med de restriktioner som, efter samrådet, införts som bestämmelser.

18. Lantmäteriet

Vill man styra så att en förskola ska byggas vid Bratteråsberget måste planbestämmelserna ändras, då planen nu är mycket flexibel. Påpekar att innehåll och variation i bottenvåningar, som beskrivs i planhandlingen, inte styrs i planen.

Det bör finnas u-områden för allmänna ledningar på kvartersmark för att ledningsrätter ska kunna skapas.

Sannegården 734:9 erhåller mark från bland andra 7:5 och 26:1 vilket bör redovisas i tabellen.

Kartorna saknar traktnamn och koordinatkryss (det ska finnas minst fyra koordinatkryss).

För kvarteren vid Säterigatan är det markerat utfartsförbud utom för kvarteret närmast naturområdet. Om utfart inte ska vara möjlig mot Säterigatan från det kvarteret bör utfartsförbud gälla även där.

Eftersom byggnader får placeras i gräns mot allmän gata med möjlighet att bygga ut balkonger eller burspråk över allmän plats behövs det troligen bildas rättigheter eller fastighetsbildas för dessa. Det bör därför finnas en bestämmelse som uttrycker att utrymmet bör ses som kvartersmark.

Det finns flera x-områden på plankartan, med innebörden att kommunen ska kunna bilda servitut för allmän gångtrafik på privat fastighet. Detta är inte alltid möjligt att genomföra. På T1-området finns ett x-område utritat, där kommunen vill kunna bygga en gångväg som korsar järnvägen i markplan. Detta bör förtydligas i planbeskrivningen, och det bör redovisas hur säkerheten säkerställs och vem som ansvarar för anläggande och skötsel av eventuella säkerhetsanordningar.

Kommentar:

Kontoret har justerat plankarta och beskrivning i enlighet med påpekandena. U-område har lagts till. Utfartsförbud har utökats. Det har klarlagts att ett x-område vid Bratterås-gatan bedöms som lämpligt, övriga x-områden har tagits bort. Gångvägen vid tunnelmynningen planläggs istället som allmän plats – park, med möjlighet att anlägga och sköta gångvägen inom parkanläggningen. Planen ska vara flexibel och medge men inte styra användningen förskola. Antalet platser där bottenvåningarnas innehåll styrs har ökats.

19. Länsstyrelsen

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet och miljökvalitetsnormer 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 *Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§* Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Risk från farligt gods

Länsstyrelsen ser positivt på att detaljplanen möjliggör att Hamnbanan byggs om till dubbelspår och läggs i tunnel norr om befintlig sträckning. Det ger en riskminskning i förhållande till dagens förhållanden.

Risker från farligt gods i och utanför tunneln

Utanför tunneln bedöms risknivån för människor i spårområdets närhet vara på en nivå där ekonomiskt rimliga och praktiskt genomförbara riskminskande åtgärder bör övervägas. Länsstyrelsen har inte möjlighet att bedöma om antagandena är rimliga då uppgifter om mängder av de olika klasserna av farligt gods som transporteras på Hamnbanan inte presenteras i analysen. Trafikverket har i ett separat yttrande framfört att använda ingångsvärden för tåglängd och antal är något i underkant. Länsstyrelsen förutsätter att arbetet kvalitetssäkras och att de beräkningar som ligger till grund för dimensioneringen redovisas tillfredställande.

Länsstyrelsens uppfattning är att det alltid ska eftersträvas ett 30 meter byggnadsfritt område i nära anslutning till transportled för farligt gods. Bostäder bör placeras på ett betydligt längre avstånd än så från transportled. Området inom 30 meter från tunnelmynningen ska utformas för att inte uppmuntra till stadigvarande vistelse. Det är speciellt viktigt att området nära tunnelmynningen inte blir ett intressant område för barn att vistas i.

I samrådshandlingen anges vilka riskreducerande åtgärder som krävs för byggnader som ligger närmare tunnelmynningen än 30 meter. På plankartan finns planbestämmelse om luftintag och utrymningsmöjligheter i riktning bort från järnväg. Länsstyrelsen saknar en planbestämmelse om fasad i obrännbart material. Länsstyrelsen anser att det är positivt om det uppförs en ”barriär” i form av en skärm i heltäckande obrännbart material vid tunnelmynningen som kan vara riskreducerande.

Det finns en planbestämmelse om att ”Byggnader för bostäder får inte tas i bruk förrän skydd mot hamnbanan uppförts som reducerar explosionslaster och strålning från ev. brand samt hindrar farliga vätskor och gaser från att nå planområdet”. Det är oklart vad detta betyder. Det behöver framgå tydligare vilka riskreducerande åtgärder som ska ha gjorts innan byggnader tas i bruk.

Buller och vibrationer

Av planbeskrivningen framgår att området är bullerutsatt med ljudnivåer upp till 65 dB(A). I det fortsatta planarbetet behöver visas att riktvärden för trafikbuller kan innehållas.

Trafikverket har i ett separat yttrande framfört att använda ingångsvärden för tåglängd och antal är något i underkant och Länsstyrelsen förutsätter att bullerberäkningar aktualiseras med framtidssäkrade värden.

Trafikverket har även uppmärksammat att förekomst av lösa jordarter som t.ex. lera och silt är en indikator på att vibrationsstörningar behöver beaktas. Länsstyrelsen anser att skydd mot vibrationer och stömljud orsakade av järnvägs- och gatutrafik skall utgöra villkor för exploateringen. En planbestämmelse som anger att riktvärdet 0,4 mm/s vägt RMS-värde inte får överskridas i bostäder ska därför införas på plankartan.

Miljökvalitetsnorm luft

Länsstyrelsen bedömer att det föreligger en risk för att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid som dygns- och timmedelhalter kan komma att överskridas runt tunnelmynningarna i driftsskedet. Området runt tunnelmynning ska ges sådan markanvändning och utformning att området inte lockar till lek eller stadigvarande vistelse.

Naturmiljö

I samrådsunderlaget saknas naturinventering som underlag till beskrivning och MKB. Länsstyrelsen anser att en sådan behöver göras och utgöra underlag för bedömning av lämpliga markanvändningar i området.

Kulturmiljö

Länsstyrelsens bedömning är att den föreslagna bebyggelsen inkräktar på skyddsområdet för Sannegårdsmonumentet samt kommer i direkt konflikt med omkringliggande fornlämning (boplats och gravfält). Den del av bebyggelsen i den östra delen, norr om Säterigatan, som idag utgörs av park/naturmark skulle därmed reducera möjligheten att uppleva monumentet i sitt historiska sammanhang. Det område som på plankartan getts beteckningen BHK (P) bör därför istället ersättas med beteckningen PARK för att säkerställa skyddet för fornlämningen. Vidare anser Länsstyrelsen att planområdet bör utvidgas så att hela fornlämningen ingår i parkmark.

Åtgärder i fornlämningarnas närområde bedömer Länsstyrelsen kräver tillstånd enligt Kulturmiljölagens 2 kap.

Konsekvensbeskrivningen behöver utvecklas och fördjupas för att påverkan på kulturmiljön ska bli korrekt redovisad. På plankartan ska fornlämningarnas utbredning redovisas samt att det som upplysning ska anges att ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat.

Det är viktigt att planområdets lämplighet över tid utreds utifrån en analys av relevanta klimateffekters inverkan på området. Analysen bör sedan ligga till grund för beslut om lämplig markanvändning, samt vilka eventuella klimatanpassningsåtgärder som behöver integreras i planförslaget för att möta effekterna av ett förändrat klimat.

Barnperspektivet

Göteborgs stad har tagit fram en barnkonsekvensanalys. Med tanke på den föreslagna förskolan i området är detta extra viktigt. Barn är särskilt känsliga för luftföroreningar och negativa konsekvenser för hälsan har påvisats vid halter under MKN₁. Eftersom det inte är möjligt att ange en tröskelnivå för lufthalter där inga effekter från exponering kan förekomma bör man eftersträva att uppnå miljömålet för Frisk luft, speciellt vid platser där barn vistas mer frekvent. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang upplysa om att det är viktigt att beakta att detaljplanen och järnvägsplanen kan ha olika perspektiv.

Vatten

Länsstyrelsen anser att det i planbeskrivningen bör framgå vilken kapacitet som föreslagna dagvattenanläggningar har gällande fördröjning och rening. Göteborgs Stad behöver också visa hur de planerade åtgärderna påverkar vattenkvaliteten inom berörd vattenförekomst och möjligheterna att nå MKN för vatten. Vidare behöver det förtydligas vilken recipient som dagvattnet ska avledas till. Planen ska avsätta mark samt fastställa planbestämmelser för lämpliga dagvattenlösningar.

Förorenad mark

Ytterligare provtagningar och en riskbedömning behöver utföras. Utredningsområdet måste omfatta hela detaljplaneområdet och provtagningsplan bör stämmas av med tillsynsmyndigheten. Riskbedömningen görs sedan mot bakgrund av föroreningssituationen.

nen och planerad markanvändning. Riskbedömningen ska ligga till grund för bedömning av vilka föroreningshalter som kan accepteras för planerad markanvändning.

Masshantering

Av MKB och beskrivning bör det framgå hur Göteborgs Stad avser att hantera massorna som uppstår vid detaljplanens genomförande.

Trafikfrågor

Trafikverket har framfört synpunkter på trafikutvecklingen på Hamnbanan som bör beaktas. I planbeskrivningen anges att övergångsställen föreslås utföras förhöjda och vid Säterigatan även vara signalreglerade. Länsstyrelsen vill påpeka Säterigatans betydelse för trafik mellan områden och att kapacitetsnedsättande åtgärder bör undvikas. Även om gatuutformning inte regleras i detaljplanen bör trafiksäkra lösningar som inte nedsätter kapaciteten behandlas i MKB. I MKB bör även den föreslagna exploaterings påverkan och konsekvenser på omgivande gatu- och vägsystem behandlas.

Övriga synpunkter

Räddningstjänsten behöver uppställningsplats för räddningsfordon i samband med olycka och räddningsinsats i tunnel. Är detta aktuellt även vid denna tunnel? Hur och var kommer detta i så fall att säkerställas? I detaljplan eller i järnvägsplan?

Behovsbedömning

Göteborgs stad har kompletterat samrådshandlingen med en behovsbedömning i vilken bedömning görs att förslaget kan innebära betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. En MKB skall därför tas fram.

Miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och avgränsning

Länsstyrelsen anser att detaljplanens MKB kan utgöras av relevanta delar av järnvägsplanens MKB och struktur, kompletterad med de aspekter som gäller den föreslagna exploateringen. I arbetet bör särskilt synpunkter enligt ovan behandlas.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

Kommentar:

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Risk från farligt gods: Riskbedömningens ingångsvärden har reviderats så att framtida trafikmängder på Hamnbanan innefattas. Efter särskild riskanalys rekommenderar riskutredningen att området mellan tunnelmynningen och den närmaste byggnaden (cirka 17 meter från tunnelmynningen) utformas så att det inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Här får till exempel inte lekplatser anläggas. Den planerade gångvägen kan dock anläggas här. Trafikverket planerar en skärm/plank som ska hindra att människor tar sig ut på Hamnbanans område ovanpå tunnelmynningen. Denna skärm dimensioneras inte för att skydda mot buller eller farligt godsolycka, eftersom detta, enligt Buller- och Riskutredningarna, inte krävs. Efter samrådet har plankartan ändrats så att bostäder inte medges inom 30 meter från tunnelmynningen. För bygggrätterna närmast tunnelmynningen har planbestämmelser införts om brandskyddade fasader samt orientering av utrymningsvägar och friskluftsintag. De oklara formuleringarna på plankartan har tagits bort.

Buller och vibrationer: Bullerutredningens ingångsvärden har reviderats så att framtida trafikmängder på Hamnbanan innefattas. Planbestämmelser om buller, vibrationer och stomljud har införts.

Miljökvalitetsnorm luft: Beräkningar visar att miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet inte kommer att överskridas någonstans i planområdet. Detta redovisas i MKB för järnvägsplanen respektive detaljplanen, och beskrivs i planhandlingarna. Området runt tunnelmynning utformas för att inte locka till lek eller stadigvarande vistelse. Efter samrådet har plankartan ändrats så att bostäder inte medges inom 30 meter från tunnelmynningen, med hänsyn till risk för luftföroreningar.

Råd enligt 2 kap. PBL

Naturmiljö: MKB och planhandlingar har förtydligats med hänvisningar till utförda naturinventeringar.

Kulturmiljö: Plankartan har ändrats så att hela grönområdet vid fornlämningsområdet norr om Säterigatan planläggs som allmän plats/park med tilläggsbestämmelsen att markarbeten kräver Länsstyrelsens tillstånd enligt Kulturmiljölagen. Den mark som planläggs för byggrätter är redan bebyggd eller hårdjord parkeringsyta. Fornlämningarna har markerats tydligare på plankartan.

Klimatanpassning: Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av konsekvenser av skyfall och högt vatten.

Barnperspektivet: Miljömålet Frisk Luft avseende kvävedioxid kommer överskridas lokalt vid tunnelmynningen. Runt tunnelmynningen ska det inte uppmuntras till stadigvarande vistelse och till exempel lekplatser kommer inte anläggas där.

Vatten: En dagvattenutredning har tagits fram och slutsatserna i denna sammanfattas i MKB och planhandlingar. MKN för vatten bedöms nås vilket beskrivs i MKB.

Förorenad mark: Fler provtagningar kommer genomföras på representativa platser i planområdet. Fortsatta undersökningar kommer att ske och riskanalys kommer göras i samarbete med Trafikverket när inledande schaktning sker för nya Hamnbanan. Detta beskrivs i MKB och planhandling.

Masshantering: En masshanteringsplan kommer tas fram inför genomförandet av detaljplanen.

Övriga synpunkter: Uppställningsplats för räddningstjänsten planeras av Trafikverket inom trafikområdet vid tunnelmynningen. Detaljplanen säkerställer möjlighet till uppställningsplats för räddningstjänsten.

20. Telia Sonera Skanova

Har inget att invända mot gällande detaljplaneförslag.

21. Svenska Kraftnät

Har ingenting att erinra mot upprättat förslag. Önskar inte medverka i det fortsatta remissförförandet för aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras.

22. Trafikverket

Sammantagen bedömning

Som planförslaget i nuläget är utformat och underbyggt anser Trafikverket att det inte är tillräckligt klarlagt hur riksintresset Hamnbanan skyddas mot påtaglig påverkan avseende möjligheter till fortsatt drift, underhåll och utveckling av järnvägsanläggningen. För att säkerställa riksintressets funktion anser Trafikverket bland annat att de byggrätter som är föreslagna i direkt anslutning till den planerade järnvägstunneln behöver om- disponeras, begränsas eller helt utgå ur planförslaget.

Det bör även uppmärksammas att en eventuell fortsatt utbyggnad med dubbelspår österut kan försvåras av det aktuella planförslaget eftersom byggrätter föreslås relativt nära tunnelmynningen.

Trafikverket ser sammantaget ett stort behov av en fortsatt nära dialog med Göteborgs stad angående detaljplanens utformning samt avtalsfrågor innan detaljplanen går vidare till granskningsskedet.

Hamnbanan

Lämpliga dimensionerande ingångsvärden till buller- och riskutredningar kopplade till planering för ny bebyggelse i närhet av banan anser Trafikverket bör vara 150 tågpassager med medellängd 400 meter och maxlängd 750 meter. På de sträckor som byggs ut till dubbelspår kan största tillåtna hastighet antas bli 70 km/h och på övriga sträckor 40 km/h.

Ovanstående ingångsvärden överensstämmer med Göteborgs hamns ambitioner på ökad järnvägstrafik. Nuvarande trafik på banan uppgår som jämförelse till ca 70 tågpassager/dygn, med medellängder på ca 440 meter.

Det bör även uppmärksammas att en eventuell framtida utbyggnad av Hamnbanan öster om det aktuella planområdet kan försvåras av föreslagen bostadsbebyggelse nära tunnelmynningen i den östra delen av planområdet.

Buller

Planförslaget utgår från att avsteg från bullerriktvärden kan tillämpas i enlighet med Boverkets Allmänna råd 2008:1. Enligt planbeskrivningen kommer 65 dB(A) ekvivalent inte att överskridas.

Trafikverket anser det bör tydliggöras på plankartan vilka villkor som gäller för avsteg, t.ex. saknas uppgift om högsta ekvivalenta nivåer vid mest bullerutsatt fasad samt maximal ljudnivå vid tyst- respektive ljuddämpad sida.

En övrig notering är att det både i planbeskrivningen och bullerutredningen står *”Den maximala ljudnivån, som främst orsakas av tyngre fordon, riskerar att överskridas i stora delar av området. Trots att ljudnivån på flera innergårdar inte uppnår riktvärdet är antalet fordonspassager på kvartersgatorna så pass få att riktvärdet inte riskerar att överskridas fler än två gånger per timme som högst. Dock med undantag från större vägar.”* Detta stycke är svårtolkat och får gärna förtydligas, särskilt sista meningen.

Geoteknik

Trafikverkets tolkning utifrån planbeskrivningen är att området består av varierande jordlagerföljder. Det konstateras att det inom området finns bland annat lera och silt.

Vibrationer

Trafikverket förutsätter att det säkerställs att riktvärdet 0,4 mm/s vägt RMS-värde inte kommer att överskridas i föreslagna bostäder.

Uppkomst av vibrationsstörningar beror i stor utsträckning geotekniska förhållanden i kombination med val av byggnadskonstruktion. Förekomst av lösa jordarter som t.ex. lera och silt är en indikator på att vibrationsstörningar behöver beaktas. En planbestämelse som anger att riktvärdet 0,4 mm/s vägt RMS-värde inte får överskridas i bostäder bör därför införas på plankartan.

Stomljud

Risk för uppkomst av störningar från stomljud behöver beaktas och planbestämmelser med riktvärden bör övervägas.

Elektromagnetiska störningar

Vid planering av bebyggelse nära elektrifierad järnväg är det viktigt att detta beaktas. På ca 20 meters avstånd från järnväg är nivåerna generellt nere på samma nivåer som i genomsnittliga bostads- och kontorslokaler (ca 0,1-0,2 µT). Det aktuella planförslaget ger

dock byggrätter för bostäder inom 20 meters avstånd från närmaste högspänningsförande delar av järnvägsanläggningen. Utifrån den så kallade försiktighetsprincipen bör man vid planering av nya byggnader och verksamheter ändå sträva efter att utforma och placera dessa så att exponeringen begränsas. Det övergripande syftet med försiktighetsprincipen är att på sikt reducera exponeringen för magnetfält i vår omgivning för att minska risken att människor eventuellt kan skadas. Enligt planbeskrivningen ska värdet 0,4 μT inte överskridas, någon källa till detta riktvärde anges dock inte. Förslagsvis skulle en möjlig källa kunna vara Socialstyrelsens meddelandeblad från juni år 2005. Där noteras bl.a. *”Resultaten från genomgången tyder på att man kan se en viss ökning av leukemirisken hos befolkningsgrupper som exponeras för magnetiska fält på 0,4 μT eller mer (avser långvarig exponering för 50 Hz magnetfält i bostäder). Däremot ser man ingen riskökning under 0,4 μT .”*

Farligt gods

Hamnbanan är en viktigt transportled för godstransporter och det inkluderar farligt gods. En riskbedömning har genomförts och det finns en planbestämmelse som anger att byggnader för bostäder inte får tas i bruk förrän skydd mot Hamnbanan uppförts. Men några specifika mätbara krav på skyddet ställs egentligen inte, det som anges som krav är: *”...reducerar explosionslaster och strålning från ev. brand samt hindrar farliga vätskor och gaser från att nå planområdet”*. I vilken omfattning skyddet ska reducera och hindra är med andra ord inte angett.

”Det bör även noteras att det vid en olycka med farligt gods är svårt att helt hindra gaser från att ”nå planområdet”. Kanske kan det ändras till ”nå in i bostäder” med avseende på gasen eller något liknande?”

Trafikverket ser sammantaget ett behov av att det tydliggörs vilka krav som kommer att ställas på såväl planerade bostäder som på den planerade järnvägen, inklusive tunneln. Även ansvar för genomförande av nödvändiga skyddsåtgärder behöver klarläggas. Utifrån Trafikverkets perspektiv är det viktigt att det säkerställs att föreslagna byggrätter inte riskerar att medföra framtida restriktioner på hur järnvägen kan trafikeras t.ex. avseende vilka typer och mängder av gods som får transporteras.

Elsäkerhet

Elektrifierad järnväg använder högspänning på ca 15 kV. Det innebär enligt Elsäkerhetsverkets krav minst 5 meters avstånd från högspänningsförande del till byggnad respektive minst 4 meter till vägkant.

Avstånd till järnväg och tunnel

Generellt är följande minsta avstånd från järnväg, mätt från närmaste spårmitt, lämpliga:

- ☐ 30 meter till bebyggelse
- ☐ 15 meter till parkeringsplats
- ☐ ca 10 meter till köryta (avståndet varierar beroende på hastigheter och utformning av kontaktledningsanläggningen)

Respekteras dessa avstånd uppfylls bl.a. Elsäkerhetsverkets krav avseende elsäkerhet men man får även ett bra grundläggande skydd mot en rad olika risker och störningar. I det aktuella detaljplaneförslaget placeras både byggnader, parkeringsplatser och olika körytor betydligt mycket närmare järnvägen. De korta avstånden motiveras med att den nya järnvägen ska förläggas i tunnel. Samtidigt medför det att det ställs en rad krav på såväl tunnel som de byggnadsverk som enligt planförslaget ska kunna uppföras ovanpå tunneln och i dess närhet.

Bland annat finns en planbestämmelse (b1) som anger att ”Tunnel ska vara förstärkt för att tåla bebyggelse i 5 våningar 3 m från tunnelvägg.” Det bör dock noteras att Trafik-

verket har för avsikt att äga utrymmet 5 meter från tunnelvägg.

Det är viktigt att dessa olika krav utreds och beskrivs tydligare, så att det är möjligt att säkerställa genomförandet av planen. Exempelvis behöver förutom möjligheterna att placera byggnader nära tunneln även möjlighet att plantera träd och förlägga ledningar i mark ovanpå tunneltaket studeras närmare. Det behöver även klargöras om och hur grundvattennivåer eventuellt påverkas.

Trafikverket saknar även tydliga illustrationer av sektioner och snitt som visar hur tunneln kommer förhålla sig till omkringliggande byggnadsverk och markytor.

Obehörigt spårbeträdande

Det är förenat med livsfara och även förbjudet i lag att vistas obehörigt i spårområdet. Därför är det av stor vikt att framförallt gång- och cykeltrafikanter på ett naturligt sätt leds mot lagliga och säkra järnvägspassager, helst planskilda sådana. Men även när det finns god tillgång på lagliga passager kan det krävas omfattande åtgärder som t.ex. uppsättning av stängsel för att hindra obehöriga från att ta sig in i spårområdet. För att minimera risken för obehörigt spårbeträdande bör därför en alternativ lokalisering av föreslagna trappa i planområdets östra del övervägas.

Utrymme för rödlistad art

Trafikverket anser att det inte är lämpligt att lokalisera rödlistade arter (t.ex. kustbandbi) till järnvägsslant vid tunnelmynningen.

Vegetation

Vegetation ovanpå tunneltaket får inte medföra risk för skada på tunneln. En planbestämmelse som reglerar detta kan behövas. Utformning av en sådan bestämmelse behöver tas fram i samråd med Trafikverket.

Dagvatten

Trafikverket noterar att det ännu inte finns någon färdig dagvattenutredning. I det fortsatta arbetet är det viktigt att säkerställa att ökade dagvattenmängder från planområdet inte påverkar järnvägsanläggningen.

Det är även viktigt att utreda eventuell påverkan på grundvattennivåer.

Avtal och fastighetsfrågor

Hänvisningarna som görs till avtal mellan Trafikverket och Göteborgs stad bör kontrolleras, så att det verkligen är rätt avtal som avses.

Det är viktigt att erforderliga avtal mellan Trafikverket och Göteborgs stad tecknas innan detaljplanen antas. En fortsatt dialog kring dessa avtal ser vi som nödvändig.

Redaktionella synpunkter

Plankartan

Det behöver tydliggöras vad som menas med halvcirklarna med höjdangivelser inom den östra delen av planområdet. Det finns tre olika angivelser inom samma egenskapsområde.

Höjdangivelserna bör även kontrolleras, några framstår som väl låga och kan behöva korrigeras.

Gränserna bör ses över, de stämmer inte helt överens med intentionerna i järnvägsplanen.

Planbestämmelsen (T1) behöver tydliggöras, nuvarande ordalydelse är svårtolkad avseende vilka höjder som faktiskt tillåts för järnvägstunneln.

Plankartan och illustrationskartan är inte samstämmiga med hur marken ovanpå järnvägstunneln redovisas. I illustrationskartan är det en gata medan ytan i plankartan är

angiven som mark som får bebyggas med komplementbyggnader. Planbestämmelsen (b1) anger att "Tunnel ska vara förstärkt för att tåla bebyggelse i 5 våningar 3 m från tunnelvägg." Det bör noteras att Trafikverket har för avsikt att äga utrymme 5 meter från tunnelvägg, bestämmelsen bör därför ändras från 3 m till 5 m.

Planbeskrivningen

Figur på sid 9 bör uppdateras avseende utformning av tråg och tunnel.

Det finns hänvisningar till arbetsmaterial. Dessa bör tas bort och så långt det är möjligt ersättas med hänvisningar till formellt upprättade handlingar.

Tunnelns förhållande till planerad bebyggelse bör illustreras bättre i planbeskrivningen, och gärna även på illustrationskartan.

Trafikverkets samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 3.

Kommentar:

Hamnbanan: Kontoret har under hela arbetet med detaljplanen samarbetat med Trafikverket. Nu föreliggande detaljplane förslag omöjliggör inte framtida utbyggnad av Hamnbanan till dubbelspår. Bebyggelsen är minst 5 meter från tunneln. Buller- och Riskutredningarna har reviderats så att de av Trafikverket angivna trafikmängderna innehålls.

Buller: Planbestämmelserna har justerats. Otydlig formulering i planbeskrivning och Bullerutredning har ändrats.

Farligt gods samt Vibrationer: Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Stomljud: En vibration- och stomljudsutredning har tagits fram och resultaten har inarbetats i planhandlingarna. Planbestämmelser om högsta tillåtna värde för stomljud och vibrationer i bostaden har införts.

Elektromagnetiska störningar: Trafikverket använder årsmedelvärdet 0,4 µT som riktvärde på platser där personer uppehåller sig större delen av dygnet. Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning anger att sektionerad strömskena ska användas i tunneln, och att denna åtgärd gör att riktvärdet kommer underskridas för de planerade bostäderna. Denna bedömning delas av Göteborgs Stad/Miljöförvaltningen. Den föreslagna åtgärden är en förutsättning för detaljplanens genomförande.

Avstånd till järnväg och tunnel: Beträffande Riskbedömning/farligt gods se kommentar till Länsstyrelsens yttrande. Efter samrådet har avståndet ökat så att de närmaste byggrätterna är 5 meter från tunnelvägg. Planbeskrivningen har kompletterats med sektioner.

Obehörigt spårbedrädande: Gångvägen med trappor nära tunnelmynningen är viktig för att åstadkomma bättre och tätare kopplingar i stadsdelen. Trafikverket planerar skärmar och stängsel för att hindra obehörig passage in på spårområdet.

Utrymme för rödlistad art: Trafikverket kommer att tillskapa ersättningsplatser inom järnvägsplanens område. Enligt Trafikverkets Miljökonsekvensbeskrivning kommer ersättningsplats för kustbandbi tillskapas väster om Bratteråsberget.

Vegetation: Efter samrådet har det klarlagts att planbestämmelse som reglerar vegetationen på tunneln inte behövs.

Dagvatten: En dagvattenutredning har tagits fram och slutsatserna av denna redovisas i planhandlingarna.

Redaktionella synpunkter har inarbetats i handlingarna.

23. Vattenfall Eldistribution AB

Har inga anläggningar inom planområdet och önskar därmed inte ta del av det fortsatta remissförfarandet.

24. Västtrafik

Har tagit del av förslaget till detaljplan och har inget att erinra.

Sakägare

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

25. JM AB

Allmänt

JM anser att Silo 4 med intilliggande byggnader skall ingå i detaljplanen för Säterigatan. Endast ett hundratal av de beräknade 850 bostäderna i detaljplanen kan bebyggas innan den nya hamnbanan tas i drift år 2021. Silon samt närliggande byggnader innebär ett tillskott av cirka 250 lägenheter som inte är beroende av hamnbanan och alltså kan börja byggas omgående efter att planen vunnit laga kraft.

Planbeskrivning

Gång- och cykelvägar

"Corson", gångstråket i siktlinje ner mot maskinhallen på Eriksberg i detaljplan för bostäder Bratteråsbacken Fila 5040, bör vara allmän platsmark för att allmänheten ska ha tillgång till gångstråket.

Biltrafik

Vägen vid berget bör vara stängd mot Valskvarnsgatan för biltrafik. Detta är bland annat lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt då korsningen, med bussfiler, idag är svår att överblicka då bussar stannar precis i anslutning till korsningen. Vid byggandet av Bratteråsbacken togs beslutet, av samma anledning, att gatan inte skall korsa Östra Eriksbergsgatan.

I diskussionerna om bebyggelsen utmed gatan vid berget söderut lyfte vi en tanke om att högre och lägre byggnader skulle skapa en rytmik för rörelsen utmed berget med en plats nedanför Silon, en ovanför Silon och en plats vid den vändplats som är inritad i planförslaget. Vi hade då dragit tillbaka byggnaderna för vår södra tomt för att skapa denna rytm och de siktlinjer som diskuterades.

Dessa tankar har inte SBK tagit med i planen och låser nu planutformningen till tidigare underlag.

Gatan utmed berget ingår som allmän plats. JM har fört diskussioner med SBK om denna gata bör vara allmän plats eller kvartersmark. Vi bör gemensamt diskutera gatans utformning.

Parkering -cykel och bil

P-normen bör följa Parkeringspolicyn för Göteborgs Stad 2009-10-08 samt Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011 och vara samma som systerområdet vid Bratteråsbacken. Cykelparkering ska även kunna lösas i garageplan.

Buller

Bullerkraven bör hänvisa till aktuella krav i BBR. Bullerkrav kan ändras över tid och krav i aktuell BBR bör vara gällande.

Fastighetsbildning

Här står att fastighetsregleringar, bildning av fastigheter och eventuella gemensamhetsanläggningar (GA) ska vara genomförda innan beviljande av bygglov. Med tanke på att handläggningstiden på lantmäteriet är en försenande faktor anser JM att det är orimligt att fastighetsbildningsåtgärder ska vara klara innan bygglov beviljas. Vad gäller GA bör de inrättas när deltagande fastigheter är bildade och samtliga anläggningar som ska ingå i GA är kända och definierade. Därför är det olämpligt att inrätta GA i tidigt skede.

Ledningsrätt

Ett ev. U-område kommer att införas på plankartan. Uppgift om att ledningsägare/-havare ska bekosta ledningsrättsförrättningar saknas.

Befintliga avtal som berörs

Ett arrendeavtal för tillfällig bullervall är under upprättande. JM bör nämnas i egenskap av exploatör och inte ägare till fastigheten Sannegården 7:11, eftersom servitutsavtal inte ska tecknas.

Planens genomförandetid

Med tanke på ombyggnationen av järnvägen inom planområdet anser JM att genomförandetiden bör ändras till 20 år.

Ekonomiska konsekvenser för Göteborg Stads Bostadsaktiebolag och Skärgårdens

Byggteknik AB

JM ifrågasätter att exploateringsbidrag för omläggning av Hamnbanan inte belastar Göteborg Stads Bostadsaktiebolag och Skärgårdens Byggteknik AB. Dessa borde logiskt bidra till omläggningen då de också gynnas av en flytt av Hamnbanan.

Plankarta

Användning av allmän plats

Gatan Bratteråsbacken ingår delvis i detaljplan för bostäder Bratteråsbacken FIIa 5040. Eftersom denna del redan omfattas av en nyligen framtagna detaljplan ser JM inte nytan av att den även ingår i planen för Säterigatan.

Ringmarkerat område med x (allmän gång och cykeltrafik) bör vara lokalgata fram till "Corson", gångstråket i siktlinje ner mot maskinhallen på Eriksberg. Detta då gatan bör vara ihopkopplad med detaljplan för bostäder Bratteråsbacken FIIa 5040 och tillhörande illustrationsplan.

Användning av kvartersmark

Gata mellan Bratteråsbacken och lokalgata bör utgå då den inte tillför något till området. Det bör vara kvartersmark ca 2.0 meter utmed fastigheterna då det inte är tillfredsställande att byggnaderna skall placeras i gräns mot allmän gata, då gatan kan tas bort för att undvika rundkörning och ersättas med ett gångstråk.

"Corson", gångstråket i siktlinje ner mot maskinhallen på Eriksberg i detaljplan för bostäder Bratteråsbacken FIIa 5040, bör vara allmän platsmark för att allmänheten ska ha tillgång till gångstråket.

Enligt Planbeskrivningen (under rubriken *Parkering- cykel och bil*) kan cykelparkering anordnas i byggnadernas bottenvåningar, men byggrätten möjliggör även separata mindre hus på gården. Detta bör även framgå av plankartan.

JM ifrågasätter att p-garaget regleras som en egen parkeringsfastighet. Parkering för bostäder ska ske inom egen fastighet och då inom användning B. Det verkar mer som att p-användning är tänkt som en utformningsbestämmelse om att parkering enbart tillåts under mark. Detta skulle då varit en egenskapsbestämmelse. Om detta är syftet behöver

vi klara ut vad som menas med under mark, då gårdarna är tänkta att ligga över marknivån.

Placering av transformatorstationen vid Bratteråsberget går inte i linje med visionen om ett betydelsefullt naturområde med tydliga entréer.

Utnyttjandegrad

Utnyttjandegraden bör anges i BTA och inte i BYA. Här bör även ges marginal vid reglering av e-tal för att inte skapa problem i projekteringen. Då blir kopplingen till vårt avtal om flytt av hamnbanan tydligare. e-tal i planen är för litet för att rymma planerad byggnation. JM ifrågasätter att SBK. medtagit burspråk och balkonger i angiven BYA för delområde 3. Även den överbyggda gården, som kommer att vara över 0,6 meter från marknivån (och därmed inräknas i byggnadsarean) verkar inte vara medräknad. Att ha en byggnad på den norra tomten som har BYA 250 är direkt olämpligt för att få en effektiv huskropp (om den inte ska byggas ihop med byggnadsdel inom ytan med BYA 800).

JM anser att all byggrätt på vårt område bör tillåta att sex är det högsta våningsantalet. Hela byggnationen i det nu pågående "systerområdet" vid Bratteråsbacken har, liksom den absoluta merparten av den nu föreslagna bebyggelsen, sex våningar som högsta byggnadshöjd. Ur gestaltningssynpunkt blir det klart bättre om bebyggelsens höjder blir sammanhållna.

Enligt principöverenskommelse mellan Göteborgs kommun och JM AB daterat 2010-05-31 anges riktlinjer för kommande detaljplanering inom området och där det framgår hur stor exploateringsgrad och vilka exploateringsförutsättningar som gäller för detaljplanen, det framgår inte hur detta har tagits hänsyn till under detaljplanearbetet.

Begränsningar av markens bebyggande

Planen reglerar att byggnad mot lokalgata ska vara placerad i kvartersgränsen. Detta stämmer dock inte med planens illustrationskarta där byggnaderna har ett väldigt oklart förhållande till gatumarken. Dessutom skulle ett uppfyllande av planbestämmelsen med planlinjernas krökningar ge både märkliga och dyra byggnadskroppar. Antingen ska byggnad placeras i kvartersgräns och då ska gatumarken anpassas till byggnadernas placeringar och kommunen sköta marken fram till fasad, eller ha förgårdsmark för att hantera entreer, balkonger och burspråk. Denna förgårdsmark ska då vara jämbred (alltså gatumarken ska även då följa byggnadernas placeringar men med förgårdsmark).

Placering, utformning och utförande

JM anser att balkong och burspråk, stuprör m.m. ska ha möjlighet att skjuta ut utanför fastighetsgräns enligt SIS 0-3 m över mark- inget får sticka ut, 3-5 meter över mark- max 1,5 meter får sticka ut, mer än 5 meter över mark- ingen begränsning. En balkong som är 0,8 meter djup är inte tillgänglig och följer inte BBR.

Upplysningar

Hantering av förorenade massor och anvisningar om fornlämningar bör in i texten på plankartan.

Övrigt

Byggnader på Bratteråsbackens östra sida, se område h i Bilaga 1 - Plankarta, har fått en större utbredning och är högre än i tidigare planförlag. Detta ändrar förutsättningarna för möjligheten att få utsikt i bostäderna som nu byggs på västra sidan av Bratteråsbacken, se område i Bilaga 1 - Plankarta. JM föreslår en mindre utbredd byggnation med 3 våningar.

Kommentar:

Allmänt

Området vid Silon ingår i "Jubileumssatsningen" och kommer inte att införlivas i denna detaljplan. Området vid Silon bedöms kunna bebyggas före området vid Säterigatan.

Planbeskrivning

Gång- och cykelvägar: I denna detaljplan ingår en anslutning till "corson", som med X-bestämmelse säkerställs för allmän gångtrafik. Den närmaste delen av själva corson ingår i en annan detaljplan och hanteras inte i detta planarbete. Tidigare beslutade delar av corson är kvartersmark, därför finns inget motiv till att planlägga tillkommande delar eller anslutningar som allmän plats.

Biltrafik: Detaljplanen reglerar inte trafikföring. Bratteråsgatans sträckning utmed berget är en viktig del i det blivande gatunätet och ska vara allmän platsmark.

Parkering –cykel och bil: För närvarande får inte cykelparkering inräknas i garageplan.

Buller: Det är ett krav att detaljplanen ska ha specifika planbestämmelser för buller. Nämda gata mellan Bratteråsbacken och lokalgata har ändrats så att det blir cirka 1 meter förgårdsmark mellan byggnader och fastighetsgräns mot gata.

Planens genomförandetid: Planens genomförandetid ska vara 10 år eftersom genomförandet kan ske inom denna tid.

Plankarta

Användning av allmän plats: Delar av lokalgatorna behöver mindre justeringar för blivande trafik och bebyggelse, och ingår därför även i denna detaljplan. Beträffande "corson" se *Gång- och cykelvägar*.

Användning av kvartersmark: Ett finmaskigt gatunät med silning av trafik eftersträvas, därför ska den nya gatan vara lokalgata. Plankartan har ändrats och gatan har gjorts smalare så att 1 meter förgårdsmark möjliggörs. Beträffande "corson" se *Gång- och cykelvägar*. Efter samrådet har de e-tal som anges på plankartan ändrats så att erforderliga komplementbyggnader ska innefattas. Parkering anges som parkering under mark inom den egna fastigheten. Transformatorstationen har flyttats något.

Utnyttjandegrad: Byggnadsarea tillämpas för att ge större flexibilitet. Efter samrådet har e-tal och bestämmelse ändrats för att medge den tänkta bebyggelsen inklusive underbyggd gård. Byggnader får sammanbyggas. I likhet med angränsande detaljplan medges högst 5 våningar i kvarterens inre.

Begränsningar av markens bebyggande: Plankartan har kompletterats med bestämmelse om minst 1 meter förgårdsmark mot allmän gata, för att förenkla ledningsdragnings, entréer, balkonger med mera, och så att husen kan vara raka även när gatan kröker.

Placering, utformning och utförande: Balkonger på gatufasad tillåts kraga ut 0,8 meter utanför fasadliv. Ingenting i planförslaget hindrar att större balkonger utformas som helt eller delvis indragna, eller placeras mot gården.

Upplysningar: Bestämmelse om fornlämningar har lagts in på plankartan.

Övrigt: Bebyggelsen på Bratteråsbackens östra sida har flyttats till en annan pågående detaljplan, och hanteras därför inte i detta planarbete.

Synpunkter beträffande ekonomiska, fastighetsrättsliga och avtalsfrågor har vidarebehandling till Fastighetskontoret.

26. Norra Älvstranden Utveckling AB

Tillstyrker förslaget.

Då detaljplanen ska byggas ut under lång tid ska planen utformas så flexibel som möjligt för att kunna möta förväntningar och krav som gäller när det blir aktuellt att bygga. Kopplingen mellan föreslagen bebyggelse inom planområdet och den bebyggelse som är under planering vid det befintliga Eriksbergskontoret och Donnergymnasiet behöver bearbetas ytterligare. Struktur, stråk och identitet behöver studeras i ett sammanhang, gällande såväl kopplingen längs Celsiusgatan som gaturummet längs Östra Eriksbergsgatan.

Planbestämmelsen (P), parkering tillåts under mark, bör kompletteras med text som möjliggör parkering i souterrängvåning. Plankartan bör även kompletteras med möjlighet att ordna p-platser för bilpool inom kvartersmark. Anser att det skulle vara en fördel om det gavs möjlighet att bygga parkeringsdäck inom planområdet, för att få flexibilitet i framtida parkeringslösningar och för att kunna möta kravet på samutnyttjande av p-platser. Diskussioner har förts om att ändra detaljplan för Sannegården 134:135 så att p-däck medges, och detta bör utredas vidare.

Överenskommelser om fastighetsreglering och eventuell inlösen bör tecknas mellan Göteborgs kommun och Älvstranden Utveckling samt mellan Trafikverket och Älvstranden Utveckling.

Angivna nivåer för bullerbestämmelser kan behöva revideras om nya bullerregler antas.

Kommentar:

Synpunkter beträffande fastighetsrättsliga och avtalsfrågor har vidarebefordrats till Fastighetskontoret.

27. Eklandia Fastighets AB

Anser att de blir direkt berörda av planen genom att en parkeringsyta där de har tillgång till ett antal parkeringsplatser, ga:29, ska upphävas då marken bebyggs. Eklandia förutsätter att deras parkeringsbehov kan lösas på annat sätt med rimliga ekonomiska villkor, och att lösningen blir reglerad genom avtal innan detaljplanens antagande.

Kommentar:

Synpunkterna har vidarebefordrats till Fastighetskontoret.

28. KB Lambergsgatan, Göteborg Sannegården 19:2, Lambergsgatan 1A - 1B

Avseende delområde 1, norr om Säterigatan kommer den planerade nybyggda fastigheten att ta en del ljus från vår fastighet. Då det idag står en hel del höga träd vid gränsen (antar att det står på kommunens mark) vid vår baksida som redan idag gör att det försvinner mycket ljus så önskar vi att dessa träd tas bort.

Kommentar:

Solstudier har gjorts som visar att den nya bebyggelsen norr om Säterigatan skuggar befintliga hus endast i liten omfattning vid vår- och höstdagjämning. På vinterhalvåret skuggas fastigheterna mer, framförallt på morgon och eftermiddag. Utifrån dessa solstudier bedömer Stadsbyggnadskontoret att boende i de befintliga husen inte drabbas av allvarlig olägenhet av detaljplanens genomförande. Efter samrådet har plankartan ändrats så att högre bebyggelse tillåts mot Säterigatan. Vid den del som är närmast befintlig bebyggelse krävs att bebyggelsen är indragen från Danaplatsen så att skuggningen inte blir mer än i samrådsförslaget, räknat vid vår- och höstdagjämning. Planbeskrivningen har kompletterats med en sektion som visar detta.

Kommunens mark norr om Danaplatsen ingår inte i planområdet. Frågor om träden kan ställas till Park- och Naturförvaltningen som förvaltar marken.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

29. Boende på Bautastensgatan 5A

Anser att det inte bör bli ny bebyggelse norr om Säterigatan och att den planerade bebyggelsen här kommer för nära befintliga bostadshus i 3 våningar, samt att den är för hög. Den nya bebyggelsen passar inte in i den befintliga som präglas av grönska och rymd mellan husen. Anser att den planerade bebyggelsen bör utgå alternativt sänkas till 3 våningar. Anser att det inte är bra att ta en del av grönområdet norr om de nya husen till parkering, då där finns ett stort hallonsnår som nyttjas av många.

Kommentar:

Detaljplanen syftar till en tät stadsmässig bebyggelse med relativt hög exploatering. Bebyggelsen norr om Säterigatan har anpassats till befintlig bebyggelse. Den del som är närmast den befintliga bebyggelsen är därför något lägre än på Säterigatans södra sida.

Se även kommentar till yttrande 28. KB Lambergsgatan beträffande solstudier.

Den i yttrandet bifogade kartan visar att nämnda grönområde och hallonsnår finns på den mark som inte ska bebyggas. Marken ska vara park, inte parkering.

30. Boende på Putsegårdsgatan 15

Det saknas en hållbarhetsanalys i planen. Hänvisar till FN's principer och mätetal för en hållbar stad och efterlyser analyser om dessa uppfylls i planen eller inte.

För att minska nettopendlingen och följa översiktsplanen bör man försöka höja funktionsblandningen vilket inte det föreslagna minimumet på 1000m² verksamhetsyta kommer att göra utan den här planen kommer att innebära att Eriksbergs självförsörjningsgrad kommer att sjunka. Enligt FN's principer ska 40 % av golvytan vara kommersiella lokaler, och planens 1-2 % är alldeles för lågt för att det ska bli en levande stadsdel.

Ett lämpligt sätt att få in mer kontor i området är att dela upp områdena på fler fastigheter som släpper fram flera mindre byggherrar. Då det för delområde 1-3 redan verkar beslutat om byggherrar får man rikta in sig på att få in mer verksamhetsyta i delområde 4 och då för funktionsblandningens skull helst i norra delen då södra delen redan ansluter till områden med verksamhetsytor.

Exploateringstalet är cirka 1, vilket är i nedre änden för traditionell kvartersstad, vilket är för lågt för ett nybyggt område i mellanstaden.

Befolkningstätheten blir cirka 160 invånare/hektar vilket är mycket lägre än de flesta planerade delområden i Frihamnen där bostäderna dessutom kompletteras med en hel del kontor. Området måste byggas mycket tätare, genom att sluta gårdarna och höja hushöjden. Enligt planförslaget ska det tre meter utanför tunnelväggen gå att bygga i sex våningar så det finns ingen anledning att begränsa höjden ytterligare. Utanför tunnelns influensområde finns ingen anledning att begränsa antalet våningar lägre än nio.

Lokaler i bottenplan bör vara obligatoriska längs huvudstråken Säterigatan och Östra Eriksbergsgatan samt längs minst ett stråk genom området, för att skapa stråk med målpunkter som skapar liv och rörelse, ökar trygghetskänslan och binder samman området. Det bör byggas slutna kvarter för att minska bullerproblem och slippa bullerskydd. Ifrågasätter om punkthusen är en lämplig byggnadsform i bullerutsatt läge.

Kommentar:

Exploateringstalet är cirka 1 för hela planområdet inklusive parker och huvudgator. Efter samrådet har exploateringen höjts. Exploateringstalet för delområde 2, inklusive lo-

kalgata och bebyggelsefri tunnelkorridor, är cirka 2,5. Detta kan jämföras med ett jämförbart utsnitt i stadsdelen Haga som har cirka 1,5, och motsvarande i Olivedal som har cirka 3,0. Kravet på lokaler i bottenvåning är koncentrerat vid huvudstråk och mötespunkter. Efter samrådet har plankartan utökats med fler lägen där endast verksamheter medges. Det är generellt krav på förhöjd bottenvåning för att möjliggöra annan användning än bostad. Efter samrådet har bestämmelser införts om sluten bebyggelse mot gatorna. Det föreslås inte längre några punkthus.

31. Boende på Ceresplatsen 15

Kraftigt ökad järnvägstrafik kommer passera precis bredvid ett av Göteborgs mest attraktiva bostadsområden i Sannegårdshamnen. Det kommer med all sannolikhet att förstöra boendemiljön i det området. Frågar därför om det har det utretts något alternativ som innebär att hela järnvägen sänks ned och däckas över från det område där järnvägen passerar över Karlavagnsgatan? Föreslår annars att det görs.

Kommentar:

Trafikverket och Göteborgs Stad har för avsikt att förlägga Hamnbanan i tunnel/överdäckning även längre österut. Genomförande och tidplan för dessa etapper är inte beslutade.

32. Boende på Kronotorpsgatan 15

Järnvägstunneln ska inte byggas, järnvägen ska istället komma norrifrån. Detta på grund av explosionsrisk och svårighet att få släckvatten in i en tunnel. Det är beklagligt att Räddningstjänsten släpper på krav om avstånd till explosionsrisk. Det byggs på för många grönområden på Norra Älvstranden. Inte OK med bostäder på ytan som är naturområde.

Kommentar:

Trafikverket dimensionerar tunnelkonstruktionen för att stå emot explosionsrisk. Räddningstjänsten har varit delaktiga i processen. Bebyggelsen norr om Säterigatan har efter samrådet ändrats så att grönområdet inte tas i anspråk. Eftersom Bratteråsgatan vinklas mot öster så är det en förhållandevis liten del av befintlig naturmark som byggs.

Övriga

33. Boende på Karl Johansgatan 60

Skriver: Stäng kvarteren.

Kommentar:

Efter samrådet har förslaget ändrats så att det blir mer av karaktären slutna kvarter.

34. Yimby Göteborg

Tyvärr uppfylls inte att planens målsättning att *"bättre koppla ihop Norra Älvstranden med övriga Lundby"* önskvärd utsträckning. De sönderhackade kvarteren är direktkontraproduktiva mot nästan alla de ambitioner som uttrycks i planen; bullersäkring, stadsmässiga gaturum, tydlighet mellan privat och offentligt samt skydd mot insyn och tätet. Yimby anser att slutna kvarter är överlägset bättre för att klara alla dessa krav än den lösning som föreslås i planen. Kraven på lokalyta måste också drivas hårdare i planen.

Bebyggelse i 4-7 våningar är för lågt. Låt exploatören sätta begränsningen i våningshöjd baserat på efterfrågan och ekonomi.

Lika viktigt som att överbrygga älvbarriären söderut borde det vara att knyta samman

det gamla Lundby med det nya. Planen är en början till att skapa en sådan koppling. Yimby anser att det är olyckligt att det som kan bli ett huvudstråk enbart har husgavlar mot gatan. Husen bör flyttas ut i gatulinjen så att ett slutet och tryggt gaturum skapas. Dessutom bör krav införas på att hela byggnaden ska täcka fastighetens gräns mot gatan. Riktiga kvarter med lokaler i bottenplan bör byggas, istället för att som nu höja upp bostäder i bottenvåningar med minst 0,5 meter.

Planen tillåter lokaler i princip överallt medan marken ägs av renodlade bostadsbolag. Detta kan göra det svårt att skapa tillräckligt mycket lokalyta i området (förutom i delområde 1 där det skapas 1000 kvm). Risken är att det blir ytterligare ett område som töms från all befolkning förutom småbarnsföräldrar och pensionärer dagtid. Planer som endast medger och inte kräver lokalanpassade bottenvåningar visar sig gång på gång resultera i att det endast blir bostäder. Lokaler i bottenplan är endast krav vid korsningen Bratteråsgatan/Säterigatan vilket riskerar att bli enda platsen med lokaler.

Ett avgörande misstag i planeringen av Norra Älvstranden är att ”central externhandel” har tillåtits i områdena. Eriksbergs vänder effektivt ryggen åt övriga Lundby, och öppnar istället upp sig mot den stora parkeringsytan. I Sannegården gjordes misstaget om då ännu ett köpcentrum tilläts som i mångt och mycket riktar sig bort från bostäderna och mot bilburna kunder. Butikerna bör flyttas och integreras i bostadshusen i kommande områden som binder samman Norra Älvstranden med övriga Lundby, helt i linje med intentionerna i Översiktsplanen för mellanstaden.

Marken mellan Säterigatan och den befintliga sträckningen av Hamnbanan ägs av kommunen och hela området är markanvisad till en enda fastighetsägare, Göteborgs Stads Bostadsaktiebolag. Det är olyckligt kommunen planerar att sälja ett så stort område till en och samma fastighetsägare. Det riskerar att leda till ett begränsat urval av uttryck, former, funktioner, lägenhetstyper, helt enkelt finns en stor risk för enformighet och ensidighet istället för översiktplanens uttalade blandstad med variation. I detta fall är lyckligtvis både markägaren och den framtida fastighetsägaren politiskt styrda. Det finns därför en möjlighet för våra politiker att visa en aktiv marktilldelningspolitik genom att bryta upp området i flera mindre fastigheter för att möjliggöra större variation och möjligheter för mindre fastighetsägare och byggherrar att medverka. Bostadsbolaget kan fortfarande stå för huvuddelen av byggandet men då spritt över hela området i och varvat inom varje kvarter med bidrag från andra mindre fastighetsägare och byggherrar.

Kommentar:

Efter samrådet har förslaget förändrats och exploateringen ökats. Bestämmelser har införts om slutna bebyggelse mot allmän gata samt att byggnad ska placeras längs gatan. Se även kommentar till 30. Boende på Putsegårdsgatan 15.

Synpunkterna har vidarebefordrats till Fastighetskontoret.

35. Boende på Bangatan 24B, Teleskopgatan 14, Jägaregatan 8, Oterdahlsgratan 4D, Doktor Liborius gata 13, Bläsgatan 2, Viktoriagatan 15F, Hornsgatan 9A, Kamomillvägen 36, Stigbergsliden 17, Flötevägen 6 i Vallda, Sveagatan 2B, Färgfabriksgratan 14, Karl Johansgratan 112B, på Gustav Dahlsgratan, Gullbergs Strandgata 3, vid Kyrkbytorget, i Krokslätt, samt 12 yttranden från personer utan angiven adress, totalt 29 skrivelser

Alla instämmer i Yimby Göteborgs yttrande

Kommentar:

Se kommentarer till 34. Yimby Göteborg och 30. Boende på Putsegårdsgatan 15

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Planområdet minskas i sydöstra delen.
- Exploateringen höjs.
- Det bebyggelsefria området i Hamnbanans tunnelkorridor breddas så att bebyggelsen är minst 5 meter från tunnelväggarna.
- En byggrätt norr om Säterigatan minskas med hänsyn till fornlämningsområdet.
- En byggrätt vid tunnelmynningen ändras så att bostäder inte medges, med hänsyn till risk för luftföroreningar.

Nya planbestämmelser;

- Byggnader ska vara sammanbyggda och placeras med minst 1 m indragen förgräns i gräns mot allmän gata
- I bottenvåningar ska underkant överliggande bjälklag vara minst 3,6 m över omgivande mark.
- Fasad som vetter mot tunnelmynning ska utföras i obrännbart material, samt att det inte får finnas balkonger eller öppningsbara fönster.
- Vibrationer i bostadsrum får inte överskrida 0,4 mm/s vägd RMS
- Maximal ljudnivå inomhus på grund av stomljud från järnväg får inte överskrida 30 dB(A)

Karoline Rosgardt
Planchef

Susanne Lager
Planarkitekt



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Till: Remissinstanser, sakägare m.fl.
enligt sändlista (se nästa sida)
Datum: 2014-11-04
Diarienummer: 0532/ 13

Karolina Örneblad
Telefon: 031-368 19 88
E-post: karolina.orneblad@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Järnvägstunnel och Bostäder vid Säterigatan inom stadsdelen Sannegården i Göteborg

Inbjudan till samråd om detaljplan

Byggnadsnämnden beslutade den 3 september 2013 att genomföra samråd för rubricerat ärende. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Detaljplanen upprättas enligt PBL (2010:900).

Samrådstid: 5 november 2014 – 16 december 2014

Planens syfte är att möjliggöra att hamnbanan förläggs i tunnel och att en sammanhängande bebyggelse kan skapas från Säterigatan i norr till Östra Eriksbergsgatan i söder. Förslaget innebär att ca 840 bostäder i 4-7 våningar kan byggas. Till planen hör en miljökonsekvensbeskrivning.

Förslaget finns på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Förslaget finns tillgängligt på Stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20, under samrådstiden. Besöksid dagligen kl. 08.00 - 16.30 (ej lör- och helgdagar). Förslaget finns även utställt på ICA Kvantum i Sannegården, Vintergatan 4, öppet 07-23.

Öppet hus: Välkommen på öppet hus onsdag 26 november kl 17-19, samt onsdag 3 december kl 17-19, i Klubbstugan vid Krokängsplanen, Säterigatan 15

Synpunkter på förslaget tas emot skriftligt **senast den 16 december 2014** under adress Stadsbyggnadskontoret, Box 2554, 403 17 Göteborg eller via e-post sbk@sbk.goteborg.se.

I ert svar ska samtliga synpunkter som avses påverka planförslaget tydligt framkomma. Ange din adress, fastighetsbeteckning (om aktuellt) samt ärendets diarienummer 0532/13. Information om förslaget kan lämnas av Karolina Örneblad, tfn 031-368 19 88, och Petter Frid, tfn 031-368 15 70.

Fastighetsägare bör meddela eventuella hyresgäster, inneboende, eller ny ägare etc. om handlingarna.

Med vänlig hälsning

Karolina Örneblad, Planarkitekt

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
 Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
 Göteborg Energi Gasnät AB
 Göteborg Energi GothNet AB
 Göteborg Energi Nät AB
 Göteborgs Hamn AB
 Idrotts- och föreningsnämnden
 Kretslopp och vattennämnden
 Kulturnämnden
 Lokalnämnden
 Miljö- och klimatnämnden
 Namnberedningen
 Park- och naturnämnden
 Räddningstjänsten Storgöteborg
 Stadsdelsnämnden i Lundby
 Stadsledningskontoret
 Trafiknämnden
 Utbildningsnämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
 Göteborgsregionen (GR)
 Lantmäterimyndigheten i Göteborg
 Polismyndigheten
 Länsstyrelsen
 Posten Meddelande AB
 Skanova Nätplanering
 Svenska Kraftnät
 Trafikverket, Region Väst
 Vattenfall Eldistribution AB
 Västtrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Hämtas från fastighetsförteckningen

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Sakägare (hämtas från fastighetsägarförteckningen)
 Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

Handikappfören. Samarbetsorgan
 Naturskyddsföreningen i Göteborg
 Swedegas



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Ingemar Braathen
Arkitekt
010-22 44 366

ingemar.braathen@lansstyrelsen.se

Samrådsyttrande
2015-01-29

Diarienummer
402-37515-2014
Dossienummer
F 1926

Sida
1(6)

Stadsbyggnadskontoret
Göteborgs stad
sbk@sbk.goteborg.se

Förslag till detaljplan för Järnvägstunnel och Bostäder vid Säterigatan inom stadsdelen Sannegården i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2014-11-05 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen
(PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen har tagit del av samrådshandlingen för rubricerad detaljplan till vilken ett koncept till MKB är bilagd. Länsstyrelsen kan konstatera brister i samordning mellan detaljplanen, detaljplanens MKB och järnvägsplanen för tunnelförläggning av Hamnbanan. Då Länsstyrelsen ännu inte haft tillgång till järnvägsplanens planhandlingar omfattar detta yttrande inte synpunkter på planens överensstämmelse med järnvägsplanens planhandlingar.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet och miljökvalitetsnormer 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

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Risk från farligt gods

Länsstyrelsen ser positivt på att detaljplanen möjliggör att Hamnbanan byggs om till dubbelspår och läggs i tunnel norr om befintlig sträckning. Det ger en riskminskning i förhållande till dagens förhållanden.

Risker från farligt gods i och utanför tunneln

Explosioner och bränder inne i tunneln antas inte kunna orsaka dödsfall utanför tunneln eftersom den dimensioneras för olyckslast enligt Trafikverkets tekniska krav (TRVK Tunnel 11). Utanför tunneln bedöms risknivån för människor i spårområdet närhet vara på en nivå där ekonomiskt rimliga och praktiskt genomförbara riskminskande åtgärder bör övervägas. Länsstyrelsen har inte möjlighet att bedöma om antagandena är rimliga då uppgifter om mängder av de olika klasserna av farligt gods som transporteras på Hamnbanan inte presenteras i analysen. Trafikverket har i ett separat yttrande framfört att använda ingångsvärden för tåglängd och -antal är något i underkant. Länsstyrelsen förut-

sätter att arbetet kvalitetssäkras och att de beräkningar som ligger till grund för dimensioneringen redovisas tillfredställande.

Länsstyrelsens uppfattning är att det alltid ska eftersträvas ett 30 meter byggnadsfritt område i nära anslutning till transportled för farligt gods. Bostäder bör placeras på ett betydligt längre avstånd än så från transportled.

Området inom 30 meter från tunnelmynningen ska utformas för att inte uppmuntra till stadigvarande vistelse. Det är speciellt viktigt att området nära tunnelmynningen inte blir ett intressant område för barn att vistas i.

I samrådshandlingen anges vilka riskreducerande åtgärder som krävs för byggnader som ligger närmare tunnelmynningen än 30 meter. Där anges att fasader bör vara i obrännbart material och att utrymning och ventilationsintag ska ske i motsatt riktning från tunnelmynningen. På plankartan finns planbestämmelse om luftintag och utrymningsmöjligheter i riktning bort från järnväg. Länsstyrelsen saknar en planbestämmelse om fasad i obrännbart material. Med tanke på det korta avståndet av illustrerade 17 meter mellan tunnelmynning och bostadshus anser Länsstyrelsen att fasad i obrännbart material på närmsta bostadshus är en högst rimlig åtgärd. Länsstyrelsen anser att det är positivt om det uppförs en "barriär" i form av en skärm i heltäckande obrännbart material vid tunnelmynningen som kan vara riskreducerande. Det är angeläget att detta detaljstuderas i det fortsatta arbetet. Ska byggnader uppföras på ett avstånd närmare än 30 meter från Hamnbanan bör ovanstående åtgärder vara en förutsättning för att minska risknivån. Länsstyrelsen noterar att det finns en planbestämmelse om att "Byggnader för bostäder får inte tas i bruk förrän skydd mot hamnbanan uppförts som reducerar explosionslaster och strålning från ev. brand samt hindrar farliga vätskor och gaser från att nå planområdet". Det är oklart vad detta betyder. Det behöver framgå tydligare vilka riskreducerande åtgärder som ska ha gjorts innan byggnader tas i bruk.

Buller och vibrationer

Det är positivt att järnvägen kommer att förläggas i en tunnel genom området vilket gör att bullernivåerna och vibrationerna från järnvägen minskas men av planbeskrivningen framgår att detaljplaneområdet är bullerutsatt med ljudnivåer upp till 65 dB(A).

I det fortsatta planarbetet behöver visas att riktvärden för trafikbuller kan innehållas.

Trafikverket har i ett separat yttrande framfört att använda ingångsvärden för tåglängd och -antal är något i underkant och Länsstyrelsen förutsätter att bullerberäkningar aktualiseras med framtidssäkrade värden.

Trafikverket har även uppmärksammat att förekomst av lösa jordarter som t.ex. lera och silt är en indikator på att vibrationsstörningar behöver beaktas. Länsstyrelsen anser att skydd mot vibrationer och stomljud orsakade av järnvägs- och gatutrafik skall utgöra villkor för exploateringen. En planbestämmelse som anger att riktvärdet 0,4 mm/s vägt RMS-värde inte får överskridas i bostäder ska därför införas på plankartan.

Miljökvalitetsnorm luft

Länsstyrelsen bedömer att det föreligger en risk för att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid som dygns- och timmedelhalter kan komma att överskridas runt tunnelmynningarna i driftsskedet. Området runt tunnelmynning ska ges sådan markanvändning och utformning att området inte lockar till lek eller stadigvarande vistelse.

Råd enligt 2 kap. PBL

Naturmiljö

I samrådsunderlaget saknas naturinventering som underlag till beskrivning och MKB. Länsstyrelsen anser att en sådan behöver göras och utgöra underlag för bedömning av lämpliga markanvändningar i området.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen har i tidigare samrådsyttrande, daterat 2007-01-10, avstyrkt bebyggelse norr om Säterigatan med hänsyn till redovisade fornlämningar samt utifrån bestämmelserna i KML.

Sannegårdsmonumentet, RAÄ Lundby 44, utgör en del av en större fornlämning, RAÄ Lundby 249, vilken innehåller boplatslämningar samt gravfält, dolt under mark.

Länsstyrelsens bedömning är att den föreslagna bebyggelsen inkräktar på skyddsområdet för Sannegårdsmonumentet samt kommer i direkt konflikt med omkringliggande fornlämning (boplat och gravfält). Den del av bebyggelsen i den östra delen, norr om Säterigatan, som idag utgörs av park/naturmark skulle därmed reducera möjligheten att uppleva monumentet i sitt historiska sammanhang.

Det område som på plankartan getts beteckningen BHK (P) bör därför istället ersättas med beteckningen PARK för att säkerställa skyddet för fornlämningen. Vidare anser Länsstyrelsen att planområdet bör utvidgas så att hela fornlämningen ingår i parkmark.

Åtgärder i fornlämningarnas närområde bedömer Länsstyrelsen kräver tillstånd enligt Kulturmiljölagens 2 kap.

Konsekvensbeskrivningen behöver utvecklas och fördjupas för att påverkan på kulturmiljön ska bli korrekt redovisad.

På plankartan ska fornlämningarnas utbredning redovisas samt att det som upplysning ska anges att ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Klimatförändringar i form av ökad och intensivare nederbörd, höjda medeltemperaturer och värmeböljor, samt stigande havsnivåer, medför konsekvenser för i stort sätt alla samhällssektorer och anpassningsåtgärder är därför nödvändiga.

Det är viktigt att planområdets lämplighet över tid utreds utifrån en analys av relevanta klimateffekters inverkan på området. Analysen bör sedan ligga till grund för beslut om lämplig markanvändning, samt vilka eventuella klimatanpassningsåtgärder som behöver integreras i planförslaget för att möta effekterna av ett förändrat klimat.

Barnperspektivet

En hållbar utveckling kräver ett barnperspektiv där barns och ungas bästa prioriteras. Därför är det viktigt att konsekvenser för barn beaktas. Göteborgs stad har tagit fram en barnkonsekvensanalys. Med tanke på den föreslagna förskolan i området är detta extra viktigt.

Barn är särskilt känsliga för luftföroreningar och negativa konsekvenser för hälsan har påvisats vid halter under MKN¹. Eftersom det inte är möjligt att ange en tröskelnivå för lufthalter där inga effekter från exponering kan förekomma bör man eftersträva att uppnå miljömålet för Frisk luft, speciellt vid platser där barn vistas mer frekvent. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang upplysa om att det är viktigt att beakta att detaljplanen och järnvägsplanen kan ha olika perspektiv.

Vatten

Länsstyrelsen är positiv till föreslagna dagvattenlösningar men anser att det i planbeskrivningen bör framgå vilken kapacitet som föreslagna dagvattenanläggningar har gällande fördröjning och rening. Göteborgs Stad behöver också visa hur de planerade åtgärderna påverkar vattenkvaliteten inom berörd vattenförekomst och möjligheterna att nå MKN för vatten. Vidare behöver det förtydligas vilken recipient som dagvattnet ska avledas till.

Länsstyrelsen förutsätter att kommunen beaktar eventuell påverkan på miljö kvalitetsnormer närliggande grund- och ytvattenförekomster i det fortsatta planarbetet och avsätter mark samt fastställer planbestämmelser för lämpliga dagvattenlösningar.

Förorenad mark

Ytterligare provtagningar och en riskbedömning behöver utföras innan planen kan antas. Slutsatserna ska redovisas i planhandlingarna. Provtagningarna ska dels utgå från var misstanke om föroreningar finns, dels utifrån planerad markanvändning. Utredningsområdet måste omfatta hela detaljplaneområdet och provtagningsplan bör stämmas av med tillsynsmyndigheten. Riskbedömningen görs sedan mot bakgrund av föroreningssituationen och planerad markanvändning, det vill säga man bedömer föroreningarnas farlighet, spridningsförutsättningarna, vilka skyddsobjekt som kommer finnas och hur exponeringssituationen kommer se ut för människor och miljön. Riskbedömningen ska ligga till grund för bedömning av vilka föroreningshalter som kan accepteras för planerad markanvändning.

¹ www.folkhalsomyndigheten.se/amnesomraden/livsvillkor-och-levnadsvanor/folkhalsans-utveckling-malomraden/miljoer-och-produkter/luftfororeningar/.

Masshantering

Av MKB och beskrivning bör det framgå hur Göteborgs Stad avser att hantera massorna som uppstår vid detaljplanens genomförande.

Trafikfrågor

Trafikverket har framfört synpunkter på trafikutvecklingen på Hamnbanan som bör beaktas.

I planbeskrivningen anges att övergångsställen föreslås utföras förhöjda och vid Säterigatan även vara signalreglerade. Länsstyrelsen vill påpeka Säterigatans betydelse för trafik mellan områden och att kapacitetsnedsättande åtgärder bör undvikas. Även om gatuutformning inte regleras i detaljplanen bör trafik-säkra lösningar som inte nedsätter kapaciteten behandlas i MKB.

I MKB bör även den föreslagna exploaterings påverkan och konsekvenser på omgivande gatu- och vägssystem behandlas.

Övriga synpunkter

I samband med arbetet med Västlänken har Räddningstjänstens behov av uppställningsyta tagits upp. Räddningstjänsten behöver uppställningsplats för räddningsfordon i samband med olycka och räddningsinsats i tunnel (500 m2 enligt TRVK Tunnel 11). Är detta aktuellt även vid denna tunnel? Hur och var kommer detta i så fall att säkerställas? I detaljplan eller i järnvägsplan?

Behovsbedömning

Göteborgs stad har kompletterat samrådshandlingen med en behovsbedömning i vilken bedömning görs att förslaget kan innebära betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. En MKB skall därför tas fram.

Miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och avgränsning

Länsstyrelsen anser att detaljplanens MKB kan utgöras av relevanta delar av järnvägsplanens MKB och struktur, kompletterad med de aspekter som gäller den föreslagna exploateringen. I arbetet bör särskilt synpunkter enligt ovan behandlas.

Beredning

Ärendet har handlagts av Ingemar Braathen och granskats av Roger Lind. I handläggningen av ärendet har handläggare från Länsstyrelsens olika sakenheter deltagit. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

Ingemar Braathen

Roger Lind

Kopia till:

Trafikverket – goteborg@trafikverket.se, eva.b.andersson@trafikverket.se
Länsstyrelsen/

Kultur – jan.ottander@lansstyrelsen.se

Miljöskydd – robert.ernstsson@lansstyrelsen.se

Naturvård – peter.wirdenas@lansstyrelsen.se

ESS – bodil.samuelsson@lansstyrelsen.se

Vatten – Teresia.holmberg@lansstyrelsen.se



Göteborgs stad
Stadsbyggnadskontoret

Samt:
Länsstyrelsen i Västra Götalands län,
Samhällsbyggnadsenheten

Kopia till:

Eva Andersson, Investering
Jörgen Einarsson, Planering
Jörgen Ryding, Samhällsbehov
Josefin Axelsson, Samhällsbehov
Diariet - avslut

Samråd - Detaljplan för järnvägstunnel och bostäder vid Säterigatan, Lunden, Göteborgs stad

Trafikverket har tagit del av handlingarna rörande ovanstående ärende och vill framföra följande synpunkter.

Ärendet

Planens syfte är att möjliggöra att Hamnbanan förläggs i tunnel och att en sammanhängande bebyggelse kan skapas från Säterigatan i norr till Östra Eriksbergsgatan i söder.

Hamnbanan

Järnvägen Hamnbanan är utpekad som riksintresse för kommunikation i enlighet med miljöbalken 3 kap 8 §. För mer information se www.trafikverket.se/riksintressen.

Banan trafikeras endast av godståg. Lämpliga dimensionerande ingångsvärden till buller- och riskutredningar kopplade till planering för ny bebyggelse i närhet av banan anser Trafikverket bör vara 150 tågpassager med medellängd 400 meter och maxlängd 750 meter. På de sträckor som byggs ut till dubbelspår kan största tillåtna hastighet antas bli 70 km/h och på övriga sträckor 40 km/h.

Ovanstående ingångsvärden överensstämmer med Göteborgs hamns ambitioner på ökad järnvägstrafik. Nuvarande trafik på banan uppgår som jämförelse till ca 70 tågpassager/dygn, med medellängder på ca 440 meter.

Det bör därför observeras att de ingångsvärden som använts till bullerberäkning och riskbedömning kan anses vara något i underkant. Även vid beaktande av de större medellängder som antagits i buller- och riskutredningarna¹.

Det bör även uppmärksammas att en eventuell framtida utbyggnad av Hamnbanan öster om det aktuella planområdet kan försvåras av föreslagen bostadsbebyggelse nära tunnelmynningen i den östra delen av planområdet.

Buller

Planförslaget utgår från att avsteg från bullerriktvärden kan tillämpas i enlighet med Boverkets Allmänna råd 2008:1. Enligt planbeskrivningen kommer 65 dB(A) ekvivalent inte att överskridas.

Trafikverket anser det bör tydliggöras på plankartan vilka villkor som gäller för avsteg, t.ex. saknas uppgift om högsta ekvivalenta nivåer vid mest bullerutsatt fasad samt maximal ljudnivå vid tyst- respektive luddämpad sida.

¹ 150 x 400 m = 60 000 m, jämfört med: 88 x 500 m = 48 400 m



Vi noterar dock att det endast är för föreslagna byggrätter i planens östra del, mellan Hamnbanan och Östra Eriksbergsgatan, där buller från Hamnbanan bidrar till överskridanden av riktvärdena.

För närmare information om Trafikverkets inställning till hur buller bör hanteras vid planering av ny bebyggelse se Trafikverkets riktlinje *"Buller och vibrationer vid planering av ny bebyggelse"*. Den finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida, t.ex. via: <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Tatort/Buller--vibrationer--vid-planering-av-bebyggelse>.

En övrig notering är att det både i planbeskrivningen och bullerutredningen står *"Den maximala ljudnivån, som främst orsakas av tyngre fordon, riskerar att överskridas i stora delar av området. Trots att ljudnivån på flera innergårdar inte uppnår riktvärdet är antalet fordonspassager på kvartersgatorna så pass få att riktvärdet inte riskerar att överskridas fler än två gånger per timme som högst. Dock med undantag från större vägar."* Detta stycke är svårtolkat och får gärna förtydligas, särskilt sista meningen.

Geoteknik

Trafikverkets tolkning utifrån planbeskrivningen är att området består av varierande jordlagerföljder. Det konstateras att det inom området finns bland annat lera och silt.

Vibrationer

Trafikverket förutsätter att det säkerställs att riktvärdet 0,4 mm/s vägt RMS-värde inte kommer att överskridas i föreslagna bostäder.

Uppkomst av vibrationsstörningar beror i stor utsträckning geotekniska förhållanden i kombination med val av byggnadskonstruktion. Förekomst av lösa jordarter som t.ex. lera och silt är en indikator på att vibrationsstörningar behöver beaktas. En planbestämmelse som anger att riktvärdet 0,4 mm/s vägt RMS-värde inte får överskridas i bostäder bör därför införas på plankartan.

För närmare information om Trafikverkets inställning till hur vibrationer bör hanteras vid planering av ny bebyggelse se Trafikverkets riktlinje *"Buller och vibrationer vid planering av ny bebyggelse"*. Den finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida, t.ex. via: <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Tatort/Buller--vibrationer--vid-planering-av-bebyggelse>.

Stomljud

Risk för uppkomst av störningar från stomljud behöver beaktas och planbestämmelser med riktvärden bör övervägas.

Elektromagnetiska störningar

Runt elektriska ledningar bildas elektromagnetiska fält, elektrifierad järnväg är inget undantag. Vid planering av bebyggelse nära elektrifierad järnväg är det viktigt att detta beaktas. På ca 20 meters avstånd från järnväg är nivåerna generellt nere på samma nivåer som i genomsnittliga bostads- och kontorslokaler (ca 0,1-0,2 µT). Det aktuella planförslaget ger dock byggrätter för bostäder inom 20 meters avstånd från närmaste högspänningsförande delar av järnvägsanläggningen.

Utifrån den så kallade försiktighetsprincipen bör man vid planering av nya byggnader och verksamheter ändå sträva efter att utforma och placera dessa så att exponeringen begränsas. Det övergripande syftet med försiktighetsprincipen är att på sikt reducera exponeringen för magnetfält i vår omgivning för att minska risken att människor



eventuellt kan skadas. (Se t.ex. den av Banverket utgivna broschyren Elektromagnetiska fält kring järnvägen;

http://www.trafikverket.se/PageFiles/1044/elektromagnetiska_falt_omkring_jarnvagen.pdf.)

Enligt planbeskrivningen ska värdet 0,4 µT inte överskridas, någon källa till detta riktvärde anges dock inte. Förslagsvis skulle en möjlig källa kunna vara Socialstyrelsens meddelandeblad från juni år 2005. Där noteras bl.a. *"Resultaten från genomgången tyder på att man kan se en viss ökning av leukemirisk hos befolkningsgrupper som exponeras för magnetiska fält på 0,4 µT eller mer (avser långvarig exponering för 50 Hz magnetfält i bostäder). Däremot ser man ingen riskökning under 0,4 µT."*

Farligt gods

Hamnbanan är en viktigt transportled för godstransporter och det inkluderar farligt gods. Trafikverket noterar att en riskbedömning har genomförts och att det finns en planbestämmelse som anger att byggnader för bostäder inte får tas i bruk förrän skydd mot Hamnbanan uppförts. Men några specifika mätbara krav på skyddet ställs egentligen inte, det som anges som krav är: *"...reducerar explosionslaster och strålning från ev. brand samt hindrar farliga vätskor och gaser från att nå planområdet"*. I vilken omfattning skyddet ska reducera och hindra är med andra ord inte angett.

"Det bör även noteras att det vid en olycka med farligt gods är svårt att helt hindra gaser från att "nå planområdet". Kanske kan det ändras till "nå in i bostäder" med avseende på gasen eller något liknande?"

Trafikverket ser sammantaget ett behov av att det tydliggörs vilka krav som kommer att ställas på såväl planerade bostäder som på den planerade järnvägen, inklusive tunneln. Även ansvar för genomförande av nödvändiga skyddsåtgärder behöver klarläggas.

Utifrån Trafikverkets perspektiv är det viktigt att det säkerställs att föreslagna byggrätter inte riskerar att medföra framtida restriktioner på hur järnvägen kan trafikeras t.ex. avseende vilka typer och mängder av gods som får transporteras.

Elsäkerhet

Elektrifierad järnväg använder högspänning på ca 15 kV. Det innebär enligt Elsäkerhetsverkets krav minst 5 meters avstånd från högspänningsförande del till byggnad respektive minst 4 meter till väggkant.

Avstånd till järnväg och tunnel

Generellt är följande minsta avstånd från järnväg, mätt från närmaste spårmitt, lämpliga:

- 30 meter till bebyggelse
- 15 meter till parkeringsplats
- ca 10 meter till köryta (avståndet varierar beroende på hastigheter och utformning av kontaktledningsanläggningen)

Respekteras dessa avstånd uppfylls bl.a. Elsäkerhetsverkets krav avseende elsäkerhet men man får även ett bra grundläggande skydd mot en rad olika risker och störningar.

I det aktuella detaljplaneförslaget placeras både byggnader, parkeringsplatser och olika körytor betydligt mycket närmare järnvägen. De korta avstånden motiveras med att den nya järnvägen ska förläggas i tunnel. Samtidigt medför det att det ställs en rad krav på



såväl tunnel som de byggnadsverk som enligt planförslaget ska kunna uppföras ovanpå tunneln och i dess närhet.

Bland annat finns en planbestämmelse (b1) som anger att "Tunnel ska vara förstärkt för att tåla bebyggelse i 5 våningar 3 m från tunnelvägg." Det bör dock noteras att Trafikverket har för avsikt att äga utrymmet 5 meter från tunnelvägg.

Det är viktigt att dessa olika krav utreds och beskrivs tydligare, så att det är möjligt att säkerställa genomförandet av planen. Exempelvis behöver förutom möjligheterna att placera byggnader nära tunneln även möjlighet att plantera träd och förlägga ledningar i mark ovanpå tunneltaket studeras närmare. Det behöver även klargöras om och hur grundvattennivåer eventuellt påverkas.

Trafikverket saknar även tydliga illustrationer av sektioner och snitt som visar hur tunneln kommer förhålla sig till omkringsliggande byggnadsverk och markytor.

Obehörigt spårbedrädande

Det är förenat med livsfara och även förbjudet i lag att vistas obehörigt i spårområdet. Därför är det av stor vikt att framförallt gång- och cykeltrafikanter på ett naturligt sätt leds mot lagliga och säkra järnvägspassager, helst planskilda sådana. Men även när det finns god tillgång på lagliga passager kan det krävas omfattande åtgärder som t.ex. uppsättning av stängsel för att hindra obehöriga från att ta sig in i spårområdet.

För att minimera risken för obehörigt spårbedrädande bör därför en alternativ lokalisering av föreslagen trappa i planområdets östra del övervägas.

Utrymme för rödlistad art

Trafikverket anser att det inte är lämpligt att lokalisera rödlistade arter (t.ex. kustbandbi) till järnvägsslänt vid tunnelmynningen.

Vegetation

Vegetation ovanpå tunneltaket får inte medföra risk för skada på tunneln. En planbestämmelse som reglerar detta kan behövas. Utformning av en sådan bestämmelse behöver tas fram i samråd med Trafikverket.

Dagvatten

Trafikverket noterar att det ännu inte finns någon färdig dagvattenutredning. I det fortsatta arbetet är det viktigt att säkerställa att ökade dagvattenmängder från planområdet inte påverkar järnvägsanläggningen.

Det är även viktigt att utreda eventuell påverkan på grundvattennivåer.

Avtal och fastighetsfrågor

Hänvisningarna som görs till avtal mellan Trafikverket och Göteborgs stad bör kontrolleras, så att det verkligen är rätt avtal som avses.

Det är viktigt att erforderliga avtal mellan Trafikverket och Göteborgs stad tecknas innan detaljplanen antas. En fortsatt dialog kring dessa avtal ser vi som nödvändig.

Redaktionella synpunkter

Plankartan

Det behöver tydliggöras vad som menas med halvcirklarna med höjdangivelser inom den östra delen av planområdet. Det finns tre olika angivelser inom samma egenskapsområde.



Höjdangivelserna bör även kontrolleras, några framstår som väl låga och kan behöva korrigeras.

Gränserna bör ses över, de stämmer inte helt överens med intentionerna i järnvägsplanen.

Planbestämmelsen (T1) behöver tydliggöras, nuvarande ordalydelse är svårtolkad avseende vilka höjder som faktiskt tillåts för järnvägstunneln.

Plankartan och illustrationskartan är inte samstämmiga med hur marken ovanpå järnvägstunneln redovisas. I illustrationskartan är det en gata medan ytan i plankartan är angiven som mark som får bebyggas med komplementbyggnader.

Planbestämmelsen (b1) anger att "Tunnel ska vara förstärkt för att tåla bebyggelse i 5 våningar 3 m från tunnelvägg." Det bör noteras att Trafikverket har för avsikt att äga utrymme 5 meter från tunnelvägg, bestämmelsen bör därför ändras från 3 m till 5 m.

Planbeskrivningen

Figur på sid 9 bör uppdateras avseende utformning av tråg och tunnel.

Det finns hänvisningar till arbetsmaterial. Dessa bör tas bort och så långt det är möjligt ersättas med hänvisningar till formellt upprättade handlingar.

Tunnelns förhållande till planerad bebyggelse bör illustreras bättre i planbeskrivningen, och gärna även på illustrationskartan.

Sammantagen bedömning

Som planförslaget i nuläget är utformat och underbyggt anser Trafikverket att det inte är tillräckligt klarlagt hur riksintresset Hamnbanan skyddas mot påtaglig påverkan avseende möjligheter till fortsatt drift, underhåll och utveckling av järnvägsanläggningen.

För att säkerställa riksintressets funktion anser Trafikverket bland annat att de byggrätter som är föreslagna i direkt anslutning till den planerade järnvägstunneln behöver omdisponeras, begränsas eller helt utgå ur planförslaget.

Det bör även uppmärksammas att en eventuell fortsatt utbyggnad med dubbelspår österut kan försvåras av det aktuella planförslaget eftersom byggrätter föreslås relativt nära tunnelmynningen.

Trafikverket ser sammantaget ett stort behov av en fortsatt nära dialog med Göteborgs stad angående detaljplanens utformning samt avtalsfrågor innan detaljplanen går vidare till granskningsskedet.

Med vänliga hälsningar

Per Stenerås

Samhällsplanerare