



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Granskningsutlåtande

Datum: 2016-11-22

Diarienummer: 0532/13

Aktbeteckning: 2-5316

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

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 17 juni 2015 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 14 oktober – 3 november 2015.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under tiden 14 oktober – 3 november 2015. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak byggnation nära järnvägsanläggningen, påverkan på natur- och kulturvärden, trafikökning på statligt vägnät, utemiljö för förskolor, exploateringsgrad samt bullerbestämmelser. De flesta synpunkter har kunnat utredas och tillgodoses. Kvarstående erinringar finns framför allt från Göteborgs Hamn, som är tveksam till bebyggelse nära tunnelmynningen. Avstämning med länsstyrelsen och Trafikverket har skett för att säkerställa rikintresse för kommunikation, Hamnbanan och Göteborgs Hamn.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Tillstyrker förslaget under förutsättning att nämndens synpunkter beaktas. Anser att utredning av kvarstående genomförandefrågor behöver slutföras och godkännas av fastighetsdirektören innan detaljplanens antagande. Bedömer att projektet går ihop trots stora kostnader för detaljplanen, men att det råder stor osäkerhet kring hur eventuella svårigheter och risker med byggnation i närheten av järnvägstunneln påverkar värdet på kommunens mark.

Kommentar:

Genomförandefrågor inklusive byggnation nära tunneln har utretts efter granskningen, och regleras i avtal mellan Trafikverket och kommunen.

2. Göteborg Energi AB

Genab

Har inga fler synpunkter än de som redan finns i samrådsredogörelse och planhandlingar. Bifogar karta med ett nytt möjligt läge för kabelstråk.

Fjärrvärme

Anser att befintliga fjärrvärmeledningar ej berörs av de föreslagna bostäderna. Samtliga fastigheter kan erbjudas fjärrvärme och fjärrvärmenätet måste ges möjlighet att korsa över den nya järnvägstunneln från sydost mot nordväst för försörjning av delområde 2. Delområde 4 kan försörjas med fjärrvärme genom anslutning på ledningen som matar gamla Celsiuskontoret och ledningen som ligger i Östra Eriksbergsgatan. Den föreslagna trappan inom delområde 4 som går från Östra Eriksbergsgatan mot Celsiusgatan kan komma i konflikt med befintlig fjärrvärmeledning. Om så sker bör den vara lätt att demontera på en kortare sträcka där den korsar ledningen.

Gegab

Har driftsatt gasledning i anslutning till planområdet. Bifogar ledningarnas läge i kartblad. Vänligen beakta ledningarnas läge i fortsatt planarbete.

GothNet

Har inget ytterligare att tillägga till tidigare svar.

Kommentar:

Planförslaget är utformat för att möjliggöra förläggning av kablar enligt bifogad karta.

Där den nya gatan korsar över järnvägstunneln begränsas schaktning generellt till cirka 1 meters djup under markytan. Planbestämmelserna är utformade så att lokal schaktning för en ledning kan vara möjlig på ett större djup, efter Trafikverkets hörande. Djupet från markytan ner till tunneltaket kommer vara cirka 3-4 meter vilket kan möjliggöra ledningsdragning. Trappan från Östra Eriksbergsgatan till Celsiusgatan påverkar befintlig fjärrvärmeledning i begränsad omfattning i södra delen av planområdet, gränsande mot pågående detaljplan vid Celsiusgatan. Efter avstämning har konstaterats att den befintliga fjärrvärmeledningen kommer behöva flyttas på grund av detaljplanen vid Celsiusgatan vilken påverkar ledningen i större omfattning.

De befintliga gasledningarnas läge har beaktats i planarbetet.

3. Göteborgs Hamn AB

Avstyrker planen i dess nuvarande utformning vad gäller lämpliga områden för exploatering av bostäder och kontor i de östra delarna av planområdet. Hamnbolaget är mycket

tveksam till en exploatering av bostäder och kontor så nära den framtida tunnelmynningen som planförslaget medger. Närmaste byggrätt för bostäder ligger endast 20 meter från kvartersmark för järnvägsändamål. Även om det går att räkna hem en exploatering av bostäder och kontor så nära som 17 meter från kommande tunnelmynning så skapas en uppenbarlig risk för framtida konflikter med boende och arbetande inom området runt drift och utveckling av Hamnbanan som kan påverka kapaciteten på Hamnbanan. Hamnbolaget anser därför att exploateringsområdet närmast tunnelmynningen måste tas bort för att undvika framtida diskussioner med bland annat boende om påverkan av buller, vibrationer och risker från Hamnbanan. Trafikverkets riktlinje om att områden 30 meter från markförlagd järnvägsanläggning och järnvägsanläggningens tunnelmynning inte får bebyggas måste följas. 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 byggnadstekniska åtgärder som måste genomföras för att undvika påtaglig skada på riksintresset Hamnbanan samt åtgärder som måste vidtas för att undvika att området runt tunnelmynningen blir ett tillhåll. Exploatering i närheten av Hamnbanan, får som nämns tidigare inte hindra/försvara en utveckling av godstransporter till och från hamnen på såväl kort som lång sikt.

Kommentar:

Utformning av detaljplanen har gjorts i samråd med Trafikverket, som har tillhandahållit dimensionerande trafikmängder på Hamnbanan idag och i framtiden, vilka har varit förutsättningar för detaljplanen. Efter samrådet flyttades närmaste byggrätt för bostäder från 17 meter till 30 meter från tunnelmynningen så att det bara kan byggas kontor och handel närmast tunnelmynningen. Byggnadstekniska åtgärder vid byggnation nära tunneln har utretts efter granskningen, och regleras i avtal mellan Trafikverket och kommunen.

Avstämning med länsstyrelsen och Trafikverket har skett för att säkerställa riksintresse för kommunikation, Hamnbanan och Göteborgs Hamn.

4. Kretslopp och vatten

Avfall

Anser att kontoret bör justera beskrivningen av avfallshantering vid kvarteren mellan Östra Eriksbergsgatan och Celsiusgatan, så att det framgår att det finns begränsningar för angöring med sopbil vid dessa kvarter. Eventuell vändyta inom kvarteren närmast järnvägen inom delområde 4 ska dimensioneras för vändning med sopbil. Vid eventuell dagvattendiken ska det finnas slät yta där avfallskärl behöver dras från avfallsutrymme till sopbil. Rekommenderar att det inom bostäder och avfallsutrymmen ska finnas tillräckliga ytor för sortering i fraktioner samt utrymme för grovsopor. Påpekar att det är viktigt att beakta avfallshantering vid bildande av 3D-fastigheter.

Vatten och avlopp

Välkomnar planförslagets förgårdsmark mot gata, vilket underlättar dagvattenhantering. Ser positivt till möjligheten att förlägga allmänna ledningar över järnvägstunneln.

Påpekar att fel gatunamn anges för anslutning till befintligt nät under rubriken *Teknisk försörjning/ Dagvatten*. Påpekar att befintlig dricksvattenledning som nämns under rubriken Vatten och avlopp är tagen ur drift, varför omläggning inte längre erfordras.

Kommentar:

Kontoret har förtydligat beskrivningen av avfallshantering vid nämnda kvarter inom delområde 4.

Felaktigt gatunamn samt beskrivning av befintlig dricksvattenledning har korrigeras i planbeskrivningen.

Påpekandet om befintlig vattenledning i Bratteråsgatan har vidarebefordrats till Fastighetskontoret och kostnad för flytt av denna har tagits bort.

5. Lokalförvaltningen

Har inget att erinra mot rubricerade detaljplan.

6. Miljöförvaltningen

Tillstyrker planförslaget.

Trafikbuller

Anser att man med den nya utformningen av bebyggelsen har hittat en bra lösning ur bullersynpunkt. Tillämpar den nya trafikbullerförordningens riktvärden och ser därför inte skäl till att avstyrka den del av planen som kräver tekniska lösningar för att klara bullerkrav.

Naturvärden, parker

Anser att tidigare synpunkter om naturvärden och parker nu är omhändertagna. Förstår att parker och allmän plats inte detaljutföras i detta skede, men förutsätter att dessa kommer utföras på ett sätt som gynnar biologisk mångfald.

Dagvatten

Anser att tidigare synpunkt om dagvattenutredningen nu är omhändertagen. Efter samrådet har hantering av dagvatten i plansammanhang ändrats beträffande föroreningar i dagvatten och eventuell rening. Dagvattenhantering för annat än endast takvatten är anmälningspliktig åtgärd. Anser, eftersom planarbetet kommit långt, att beaktande av detta kan skjutas upp till bygglovskedet, om kontoret anser det lämpligt. Beskrivning av detta bör dock föras in i planbeskrivningen och upplysning om anmälningsplikten bör införas på plankartan.

Lokala miljömål

Önskar att beskrivningen av avstämning mot lokala miljömål utökas med beskrivning av målkonflikter och de avvägningar som gjorts.

Kommentar:

Efterfrågade upplysningar om dagvattenhantering har förts in i planbeskrivningen.

7. Park och natur*Ekonomiska konsekvenser*

Förvaltningen anser att kostnader för arkeologiska utgrävningar samt hantering av förorenade massor på allmän plats och natur bör beaktas.

Natur, kultur och Sociotop

Ett flertal stora ekar måste tas ner i samband med hamnbanan. Förvaltningen anser att kompensation för dessa träd bör göras inom planområdet. De träd som är markerade med n1 på planen hamnar på kvartersmark och är särskilt värdefulla att spara. Det bör även skrivas in i genomförandeavtal att marklov krävs för fällning samt att vite utgår för fällning av träd.

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 platsen. Idag upplevs området som skräpigt och otryggt. Förvaltningen påpekar att kostnader för att tillgängliggöra detta område finns upptagna, men ej för arkeologiska utgrävningar.

Förvaltningen är tveksam till förskolan intill den bostadsnära parken, då det inte finns tillräcklig yta för förskolegård på kvartersmark, och den riskerar att otillgängliggöra parken som ska vara en allmän plats för alla i området. Förvaltningen har tidigare påpekat placering av förskola i kvarteret.

Anser att ersättningsplatser för den fridlysta kalvnosen måste vara ett gemensamt beslut för Staden och Trafikverket så att kompensationsåtgärder verkligen utförs.

Transformatorstationen har flyttats lite längre söderut. Fortfarande krävs noggrann gestaltning för att integrera den i omgivningen.

Trädpolicy

Anser att variation på plantering bör göras för att träden ska få så bra växtförutsättningar som möjligt samt att gestaltningen blir mer varierad och anpassad till platsen.

På grund av omgestaltung av Säterigatan krävs flytt av 15 befintliga lindar som står i en biotopskyddad allé. Förvaltningen anser att träden bör flyttas för att sedan återplanteras på plats, och att konsekvenser och kostnader för detta bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Lekplatspolicy

Inom 500 meter från planområdet finns två lekplatser. Ytterligare behov av lekmöjligheter finns i närområdet. Den bostadsnära parken kan enbart rymma plats för lek varför det är viktigt att det inom kvartersmark erbjuds lekmöjligheter utomhus.

Tillgänglighet

Området inom detaljplanen är mycket kuperat och inom detaljplanen finns stora höjdskillnader. Bratteråsbacken är även det mycket kuperat och här är det inte möjligt att göra tillräckligt flacka gångvägar som är tillgänglighetsanpassade. Den ramp, som illustreras på illustrationsritningen behöver klara kraven på tillgänglighet.

Kommentar:

Trafikverket planerar att kompensera för träd som behöver tas bort i samband med tunnelbygget. Efter granskningen har kvartersmarken vid Bratteråsberget minskats så att alla de utpekade värdefulla träden står på naturmark så att kommunen och Park- och naturförvaltningen råder över dem och träden ska vara mer skyddade. Bestämmelsen n1 har tagits bort eftersom den därmed blir inaktuell.

Möjligheten att anordna förskola i kvarteret vid den bostadsnära parken är tänkt i första hand för en mindre förskola, förutsatt att lämplig utemiljö kan anordnas. Bebyggelsen kan behöva begränsas för att ge plats för tillräcklig lekyta inom kvarteret. Det är inte avsikten att förskolan ska ta parken i anspråk.

Kompensationsåtgärd för det bestånd av kalvnos som observerats inom planområdet hanteras av kommunen. Söder om den blivande tunnelmynningen planeras ett mindre parkområde där lämplig miljö för kalvnos kan skapas.

På grund av planförslaget så berörs 11 stycken befintliga lindar vid Säterigatan, varav alla utom ett kan flyttas och återplanteras ett kort stycke från befintligt läge. Enligt utformningen av trafikförslaget så är det ett av träden som inte kan återplanteras på platsen, på grund av trafiksäkerhetsskäl/sikt vid en korsning.

Synpunkter om avtal och genomförandeekonomi har vidarebefordrats till Fastighetskontoret.

8. Räddningstjänsten StorGöteborg

Tillstyrker detaljplanen utan erinran.

9. SDN Lundby

Föreslår tillstyrkande av planen förutsatt att framförda synpunkter beaktas. Önskar att planbeskrivningen bättre beskriver hur planen samspelar med omkringliggande områden.

Socialt blandat boende

Anser det viktigt att skapa varierade hyresnivåer i likhet med planerna för Frihamnen, och att detta ska föras in i genomförandeaftalen med exploatörerna.

Offentlig service

Anser att det är en absolut förutsättning för planens genomförande att det planeras för förskola på båda förskoletomterna. Anser att förskolan vid Bratteråsberget får tillräckligt stor utemiljö, och att den möjliga förskoletomten vid Celsiusgatan måste studeras för att få en god utemiljö. Anser att den nya bebyggelsen vid Danaplatsen bör gestaltas så att det inte blir en baksida mot befintlig bebyggelse, och att entréer särskilt bör studeras och placeras på byggnadens båda sidor.

Kopplingar och grönområden

Anser att det är önskvärt att cykelbanan på Säterigatan separeras från gång- och biltrafik. Parkmiljöer vid Säterigatan är otrygga. Kopplingen till parken bör stärkas med fler ingångar och parken bör gestaltas med bra belysning och med en helhetstanke kring området vid Säterigatan, Lundby nya kyrka och fornlämningsområdet. Den sluttande parken vid Östra Eriksbergsgatan bör detaljstuderas för att skapa god tillgänglighet.

Hälsa och säkerhet

Anser att hälsa- och säkerhetsperspektivet utifrån ett barnperspektiv inte finns med i handlingen. Utformningen har ändrats för att minska bullernivåer på gårdar vilket är positivt.

Kommentar:

Beträffande förskoletomten vid Celsiusgatan se kommentar till 7. Park och Natur.

Beträffande bebyggelsen vid Danaplatsen så finns det en bestämmelse om minst en bostadsentré på varje sida av kvarteren vilket avses bidra till att skapa trygga stadsmässiga miljöer utan baksidor. Gestaltningen detaljstyrs inte i detaljplanen. Byggrätterna är flexibelt utformade. Erforderliga friytor i det smala kvarteret har illustrerats mot Danaplatsen i norr där det är mindre störningar än mot den mer trafikerade Säterigatan.

Detaljutformning av trafik- och parkmiljöer styrs inte i detaljplanen. Synpunkterna har vidarebefordrats till Trafikkontoret respektive Park och Natur.

Beskrivningar av Barnperspektiv och samspel med omkringliggande områden har lagts till i planbeskrivningen.

10. Trafikkontoret

Påpekar att gatunätets gång- och cykelfunktioner utformas för att skapa kopplingar mellan bebyggelseområden. Detaljplaneområdet länkar samman Eriksberg och Lundby, två områden med olika socioekonomiska förhållanden, och bidrar på så sätt till stadsmässig integration och mångfald.

Anser att områdets nivåskillnader kräver omsorgsfull detaljutformning, och att de viktiga kopplingarna på grund av lutningar inte kommer erbjuda fullgod tillgänglighet för alla.

Anser att detaljplanen tar hänsyn till jämställdhet och barns behov genom att skapa bättre och tryggare stråk i området.

Påpekar att föreslagen ny gång- och cykelbana vid Östra Eriksbergsgatan beskrivs som enbart gångbana. Anser att det hade varit önskvärt med en bredare gång- och cykelbana men att möjligheten begränsas av brist på disponibla ytor.

Ifrågasätter av kapacitetsskäl placering av garageinfart vid Östra Eriksbergsgatan. Anser att placeringen är olämplig och riskerar att innebära konflikter i kollektivtrafikstråket på Östra Eriksbergsgatan. Anser att placeringen i samrådsskedet erbjöd bättre kapacitet och bättre förutsättningar att undvika konflikter.

Upplyser om att man, för att kunna reducera parkeringsbehoven, kan ta fram en särskild parkeringsutredning.

Upplyser om att parkering på allmän plats är för angöring och korttidsparkering, inte för boendeparkering.

Kommentar:

Beskrivningen av ny gång- och cykelbana vid Östra Eriksbergsgatan har korrigerats. Möjligheten att anordna garageutfart mot Östra Eriksbergsgatan har tagits bort.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

11. Lantmäterimyndigheten

Anser att bestämmelserna för Nordviksbron bör förtydligas och kompletteras. Ger specifika förslag på bestämmelser för detta.

Påpekar att ersättning för befintliga parkeringsplatser ska lösas innan detaljplanen antas, och innan befintliga gemensamhetsanläggningar upplöses. Ett alternativ till att ingå i gemensamhetsanläggning kan vara att fastighetsägare tecknar långa hyresavtal för parkeringsplatser. Ger specifika förslag på förtydliganden och tillägg i planbeskrivningen beträffande detta.

Upprepar vad man tidigare framfört vid samrådet; att det krävs u-områden på plankartan om ledningsrätt ska kunna garanteras inom kvartersmark.

Kommentar:

Bestämmelserna för Nordviksbron har ändrats efter granskningen, i samråd med Lantmäterimyndigheten och Trafikverket.

Vid avstämning med Lantmäterimyndigheten har det klarlagts att u-områden finns på plankartan där det behövs ledningsrätt på kvartersmark för omläggning av ledningar. Ersättning för befintliga parkeringsplatser ska regleras i avtal, vilket ska ombesörjas av respektive fastighetsägare. Detta beskrivs i planbeskrivningen.

12 Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen anser sammantaget att planerad bebyggelse väster om nuvarande Bratteråsgatans sträckning, på Bratteråsbergets östra sida, är olämplig. Länsstyrelsen anser vidare att en utförligare genomförandebeskrivning omfattande en planerad utbyggnadsordning behöver tas fram där det anges vilka delar av planerad exploatering och erforderliga tekniska system som kan, respektive inte kan, genomföras innan befintlig järnväg tas ur drift.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse

Såväl befintlig som planerat omlagd Hamnbana är av riksintresse för kommunikation. Hamnbanans befintliga sträckning ska därför värnas tills omlagd bana tas i drift. Säkerställandet av den befintliga järnvägen ska ske genom att järnvägsområdet ges markanvändning TRAFIK järnväg, alternativt tillfällig sådan markanvändning.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Öster om Bratteråsberget föreslås i planen bland annat markanvändningen förskola. Den utförda miljötekniska markundersökningen omfattar inte detta område och Länsstyrelsen anser att en kompletterande miljöteknisk undersökning behöver göras eftersom det kan finnas rester av stenkolstjära och andra föroreningar i området. Länsstyrelsen anser att planerad markanvändning i området är olämplig och innan planen antas ska det säkerställas att marken kan göras lämplig för planerat ändamål.

MKN

Länsstyrelsen har invändningar mot att planen inte visar hur planerade åtgärder kan förväntas påverka vattenkvaliteten inom berörd vattenförekomst och möjligheterna att nå MKN för vatten.

Enligt 2 kap. 10§ PBL skall MKN följas vid planläggning och denna brist påpekades redan i länsstyrelsens tidigare samrådsyttrande. Av detta yttrande framgår även att länsstyrelsen anser att det i planen skall avsättas mark samt fastställas planbestämmelser för lämpliga dagvattenlösningar.

Synpunkter på planhandlingarna

Geoteknik

Trafikverket har i separat yttrande framfört synpunkter på grundläggningsförhållanden för kommande bebyggelse i närhet av tunneln för Hamnbanan.

Länsstyrelsen tar inte ställning i byggnadstekniska frågor men menar att om inte överenskommelse kan nås om grundläggning bör väl tilltaget område kring tunneln säkras med servitut som i så fall ska markeras i plankartan.

Naturmiljö

Länsstyrelsen ser inget ur naturvårdssynpunkt som skulle kunna föranleda prövning av planen, då den inte berör några riksintressen för naturvård enligt 3 eller 4 kap MB eller strandsskydd. Däremot har MKB brister beträffande redovisningen av påverkan och konsekvenser för skyddade arter och områden. Länsstyrelsen efterfrågade i samrådsyttrandet naturinventeringar som underlag till planbeskrivning och MKB. MKB hänvisar i avsnitt ”6.11.1 Förutsättningar” till att det under 2013 och 2014 genomfördes inventeringar på Bratteråsberget inom ramen för järnvägsplanen, dessa har dock inte redovisats inom detaljplaneärendet.

Av MKB framgår att det inom planområdet finns skyddade arter, det framgår dock inte vilka skyddade arter som avses, om de kan beröras av genomförandet av planen eller om planen tvärtom innebär en form av skydd för förekomsterna av de skyddade arterna. Miljökonsekvensbeskrivningen anger vidare helt kort under rubriken 6.11.2

Skyddsåtgärder ”dispens för omplantering, avverkning eller nyplantering”, utan att ange vilken dispens som avses. Det framgår inte av handlingarna hur planen har anpassats för

att minimera intrånget i den skyddade biotopen och inte heller vilka grunder som föreligger för att dispens från biotopskyddet ska kunna medges.

Vidare noterar Länsstyrelsen att bebyggelse planeras på östra sidan av Bratteråsberget. I detta område kommer Trafikverket att genom långtgående skyddsåtgärder spara största möjliga del av naturmiljön. Den därmed sparade naturmiljön föreslås i planen privatiseras genom bebyggelse och förutses komma att tas bort.

Länsstyrelsen motsätter sig bebyggelse på Bratteråsbergets östra sida och anser att föreslagen markanvändning är olämplig och yrkar att mark väster om Bratteråsgatans befintliga sträckning ska ges markanvändningen NATUR.

Kulturmiljö

MKB uppvisar brister beträffande redovisningen av påverkan och konsekvenser för berörda fornlämningar avseende Hamnbanan.

Länsstyrelsen motsätter sig även av kulturmiljöskäl bebyggelse på Bratteråsbergets östra sida då sådan bebyggelse inkräktar på fornlämningsområdet för Göteborg 494. Därutöver ska fornlämningarna finnas markerade på plankartan samt en upplysning om att ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd.

Vatten

Enligt dagvattenutredningen föreslås en infiltrationsyta med bräddbrunn anläggas inom fornlämningsområde norr om Säterigatan vilket inte är tillåtet.

Dagvattenutredningen behöver därför revideras innan planen kan antas.

Klimatanpassning

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.

Genomförande

Det saknas redovisning av utbyggnadsordning där hänsyn tagits till att gatu- och tekniska system inte kan utföras i sin helhet förrän Hamnbanans nya sträckning i tunnel tagits i bruk och trafik på befintlig sträckning upphört.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts, se bilaga 2.

Kommentar:

Riksintresse

Frågan om säkerställande av befintlig järnvägssträckning har samråtts mellan kommunen och Trafikverket, samt stämts av med Länsstyrelsen. Det har klarlagts att det inte är lämpligt att införa tillfällig markanvändning för befintlig bana, eftersom detta skulle kunna riskera att försvåra genomförandet av den nya järnvägssträckningen. Någon sådan bestämmelse har därför inte införts. Driften av befintlig järnväg säkerställs genom avtal.

Hälsa och säkerhet

Endast mycket begränsad markundersökning har varit möjlig väster om Bratteråsgatan på grund av fornlämningar och trafikanläggningar. Utförda provtagningar och analyser av markföroreningar har beskrivits mer ingående i planbeskrivningen. Bestämmelse om att markföroreningar ska åtgärdas har införts på plankartan.

MKN

Efter granskningen har en Recipient- och MKN-utredning tagits fram vilken bilagts planen och sammanfattas i planhandling och MKB. Slutsatsen är att detaljplanens exploatering, med de föreslagna dagvattenlösningarna, inte påverkar recipientens status för MKN vatten, och att föroreningssituationen från området kommer att förbättras jämfört med nuvarande förhållanden. Dagvattenlösningar redovisas inte på plankartan. I dagvattenutredningen och planbeskrivningen har det förtydligats att föreslagna lösningar ryms inom tillgängliga markområden.

Geoteknik

Frågorna har behandlats i fördjupat samråd mellan kommunen och Trafikverket, och i en särskilt utredning som tagits fram. Överenskommelse har nåtts om grundläggning. Lösningarna ska regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Naturmiljö

Texter om skyddade arter och biotoper har förtydligats i MKB och planbeskrivning. Motiv för dispens från biotopskydd har införts i planbeskrivningen. Genomförda naturinventeringar har beskrivits mer utförligt samt bilagts till planhandlingarna. Efter samråd med Länsstyrelsen har kvarteren vid Bratteråsberget justerats så att de på plankartan utpekade värdefulla träden står på naturmark istället för kvartersmark, och därför är mer skyddade.

Kulturmiljö

Beskrivning av konsekvenser för fornlämningar har beskrivits mer utförligt i MKB och i planhandlingar. Fornlämning vid Bratteråsberget har markerats på plankartan och upplysning att ingrepp kräver Länsstyrelsens tillstånd har lagts till.

Vatten

Dagvattenutredningen har reviderats och föreslagen brunn i fornlämningsområdet tagits bort.

Klimatanpassning

Beskrivningen av kommunens arbete med klimatanpassning och climateffekternas påverkan på planområdet över tid har förtydligats i planbeskrivningen.

Genomförande

Beskrivning av möjlig utbyggnadsordning har utformats i samråd med Trafikverket och införts i planbeskrivningen.

13 Swedegas AB

Har inget att erinra mot detaljplaneförslaget, eftersom de inte har någon ledning eller planerad utbyggnad för energigas i anslutning till planområdet.

14. Svenska kraftnät

Har inget att erinra mot detaljplaneförslaget. Önskar inte delta i ärendet, förutsatt att planområdet inte förändras.

15 Trafikverket

Har följande synpunkter:

Grundvatten

Begränsning av lägsta nivå avseende källarplan saknas i planhandlingen. Beroende på djup kan källarna påverka grundvattenförhållandena, vilket i sin tur påverkar belastningarna på järnvägstunneln. Plankartan måste visa en begränsning av tillåtet djup vad beträffar källarplan för att Trafikverket ska kunna ta ställning till om den föreslagna

bebyggelsen leder till skada på riksintresset Hamnbanan. I avsaknad på planbestämmelse om lägsta nivå på källarvåningarna kan Trafikverket inte utesluta att genomförande av föreslagen bebyggelse i detaljplanen kan leda till påtaglig skada på riksintresset Hamnbanan.

Grundläggning

Hamnbanan kommer att anläggas före de planerade byggnaderna. Järnvägstunneln och järnvägsanläggningens drift får inte äventyras på grund av rörelser (vertikala och horisontella) och vibrationer som uppkommer i samband med grundläggning av de planerade byggnaderna. Det är av största vikt att såväl grundläggningsarbetena som grundläggningarna från de planerade byggnaderna inte påverkar järnvägen och järnvägstunneln. Trafikverket föreslår tillägg och ändringar om detta att införas i planbeskrivningen och på plankartan. Anser att plankartan ska kompletteras med belastningsrestriktion utifrån den geotekniska utredningen.

Schakter och sponter kommer att behöva planeras med hänsyn till järnvägstunneln då den kommer att anläggas före bostäderna. Dessutom behöver pågrundläggning utformas och utföras så att markrörelser minimeras.

Eftersom Hamnbanan byggs före de planerade byggnaderna, behövs beslut om förstärknings- och skyddsåtgärder i järnvägsanläggningen fattas och utföras i samband med byggnation av järnvägstunneln, detta för att underlätta en framtida utbyggnad av de planerade byggnaderna.

Enligt planbeskrivningen anser Staden att större byggnader bör grundläggas på pålar. Trafikverket anser att större byggnader ska grundläggas på pålar och detta arbete bör lämpligen utföras i samband med utbyggnad av järnvägsanläggningen. Alternativt om byggnadernas grundläggning sker senare, väljs en grundläggningsmetod som innebär att markrörelserna minimeras.

Trafikverket håller med Staden om att pålning av järnvägstunneln endast marginellt förbättrar förhållandet för vibrationer och stömljud, vilket tyder på att det inte finns något skäl till pågrundläggning av tunneln med avseende på stömljud och vibrationer för kommande bebyggelse.

För att minimera stömljud förutsätter Staden åtgärder i järnvägstunneln. I vissa delar anges dessutom att det behövs åtgärder för byggnader utöver *största möjliga dämpning* i järnvägsanläggningen. Trafikverket anser att Staden bör ta fram en utredning där åtgärderna tydligt konkretiseras och alternativ redovisas. De största frågorna är om en sådan lösning påverkar tunneltvärsnittet (utrymmet delen under räls) och hur lösningen påverkar drift och underhåll av järnvägsanläggningen.

När det gäller buller, vibrationer och stömljud tar Trafikverket hänsyn till befintlig bebyggelse. I fråga om den planerade bebyggelsen anser Trafikverket att Staden genom en planbestämmelse ska säkerställa att den tillkommande bebyggelsen klarar de riktvärden kommunen angett. På plankartan finns en sådan bestämmelse men Trafikverket anser att bestämmelsen ska omformuleras så att det framgår att det är byggnaderna som ska utformas så att de klarar angivna värden för vibrationer och stömljud.

Trafikverket anser att det är nödvändigt med ett fördjupat samråd med Staden i frågan om grundläggning av den planerade bebyggelsen kring tunneln. Detta för att säkerställa att riksintresset Hamnbanan inte skadas av den planerade bebyggelsen kring tunneln.

För att Trafikverket ska kunna ta ställning till om den föreslagna bebyggelsen leder till skada på riksintresset Hamnbanan behöver Staden ta fram grundläggnings- och belastningsrestriktioner för den nya bebyggelsen, vilka måste redovisas i planhandlingarna och bestämmelser föras in på plankartan.

I avsaknad av grundläggnings- och belastningsrestriktioner på plankartan kan Trafikverket inte utesluta att genomförande av föreslagen bebyggelse kan leda till påtaglig skada på riksintresset Hamnbanan.

Elektromagnetiska störningar

Trafikverket tar hänsyn till *befintlig* bebyggelse när åtgärder för att skydda mot elektromagnetiska fält har tagits fram. Staden måste själv säkerställa att de åtgärder som görs är tillräckliga även för planerad bebyggelse. Underlag avseende detta saknas i planen. Trafikverket rekommenderar ett avstånd på cirka 20 meter från järnvägen. Nivåerna är då generellt nere på samma nivåer som i genomsnittliga bostads- och kontorslokaler.

Enligt planbeskrivningen ska värdet 0,4 µT inte överskridas och kommunen hänvisar till Trafikverkets målsättning. Eftersom Trafikverket utgår från Socialstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket och Statens Strålskyddsinstitut bör kommunen ange någon av dessa myndigheter som källa för riktvärdet 0,4 µT.

Trafikverket anser att om Staden vill placera bostäder inom 20 meter från järnvägen ska en planbestämmelse om elektromagnetisk störning införas och som anger att bebyggelsen ska klara ett långtidsmedelvärde under 0,4 µT för elektromagnetisk strålning.

Avvattning

Kommunen måste säkerställa att ökade dagvattenmängder från planområdet inte påverkar järnvägsanläggningen. Möjligheten att ansluta dag- och dräneringsvattnet till befintligt system måste säkerställas. Trafikverket ser en risk att ledningsnätet är för belastat för att kunna ta emot allt vatten. Trafikverket kan därmed i dagsläget inte utesluta att genomförande av föreslagen plan påtagligt kan skada riksintresset Hamnbanan. Föreslaget dagvattenmagasin i nordöst riskerar att krocka med Trafikverkets dagvattenledning från tråget samt vattenledning för brandpost. Magasinet ska utformas på sådant vis att det anläggs utanför Trafikverkets fastighet.

Riskhantering

Trafikverket anser att riskutredningens förslag till åtgärder inte till fullo återspeglas i plankartan. Marken mellan det närmaste bostadshuset och tunnelmynningen ska inte inbjuda till stadigvarande vistelse. Trafikverket anser att alla parkområden närmast tunnelmynningen ska ha planbestämmelsen: *Lekplats får ej anordnas*. Parkområdena närmast tunnelmynningen ska också vara markerade som prickmark för att tydliggöra att inga byggnader får uppföras där.

Det är av stor vikt för Trafikverket att området 30 meter från markförlagd järnvägsanläggning och järnvägsanläggningens tunnelmynning inte bebyggs. Trafikverket anser att korsmarken där komplementbyggnader får uppföras istället ska markeras med prickmark upp till 30 meter från tunnelmynningen. Alternativt måste komplementbyggnaderna ha samma brandskyddskrav som ställs på handel- och kontorsbyggnaden. Trafikverket önskar ett fördjupat samråd med Staden för att säkerställa att användandet av området kring tunnelmynningen inte riskerar att medföra framtida restriktioner på hur järnvägen kan trafikeras samt att erforderliga planbestämmelser införs på plankartan. Såsom plankartan är utformad i dessa delar anser Trafikverket att det föreligger risk för påtaglig skada av riksintresset Hamnbanan.

Vegetation

Vegetation ovanpå tunneltaket får inte medföra skada på tunneln. Exempelvis bör inte träd tillåtas inom järnvägsområdet, eftersom rotsystemet går djupare än 1 meter under marknivå. Buskar rekommenderas istället. En planbestämmelse som reglerar detta behövs. Utformning av en sådan bestämmelse behöver tas fram i samråd med Trafikverket. Trafikverket lägger stor kraft på att skydda träd vid utbyggnaden av järnvägstunneln, bland annat genom minimering av tillfälligt nyttjande och temporär flytt av träd. Kommunens skyddsåtgärder för de befintliga värdefulla ekarna vid Bratteråsbergets

östra sida samt trädraden längs Säterigatan, vilken har biotopskydd, ska beskrivas mer noggrant.

Obehörigt spårbeträdande

Även om Trafikverket uppför skärmar och stängsel för att hindra obehörig passage in på spårområdet skulle risken minimeras av att hitta en alternativ lokalisering för trappan vid tunnelmynningen i planområdets östra del.

Trafikalstring

Staden arbetar kontinuerligt med satsningar på kollektivtrafiken och nya transportlösningar men Trafikverket saknar en beskrivning av påverkan på det statliga vägnätet. Trafikverket efterfrågar en redovisning av hur trafikökningen, som kan väntas i och med den ökande exploateringen i området, kommer påverka de statliga vägarna. Speciellt bör planens påverkan på Ivarsbergsmotet, Eriksbergsmotet och E6 - Lundbyleden, som är utpekade som riksintresse för kommunikation, redovisas. Detaljplanens exploatering ska även sammanvägas med övriga exploateringar i området för att kunna ge en övergripande bild av hur det statliga vägnätet kommer påverkas. Beskrivningen ska innehålla en nulägesbeskrivning samt en framtidsprognos till år 2045.

Parkering

Trafikverket ifrågasätter varför detaljplanen medger större parkeringsytor än vad som sannolikt kommer att behöva byggas ut, särskilt med tanke på närheten till tunneln och lämpligheten i att bygga underjordiska garage intill järnvägstunneln.

Trafikverket ser positivt på den särskilda parkeringsutredning som planhandlingarna föreslår. Det är viktigt att reducera antalet parkeringsplatser och minska biltrafikalkstringen från området.

Avtal och fastighetsfrågor

Avtal mellan kommun och Trafikverket beskrivs i planhandlingen relativt ensidigt med saker som Trafikverket ska göra. I avtalen bör även krav på byggnader intill järnvägen behandlas. Ur Trafikverkets perspektiv är ett genomförandebrev ett sätt att underlätta genomförandet av järnvägsbygget och reglera parternas mellanhavanden. Det är eftersträvt - men inte absolut nödvändigt - för genomförandet. Innehållet i ett genomförandebrev är något som diskuteras mellan parterna och är inte givet på förhand.

Trafikverket erhåller tillfällig nyttjanderätt för arbetsområden med mera genom fastställd järnvägsplan varför särskilda nyttjanderättsavtal inte är nödvändiga. Trafikverket anser att texten i planhandlingen har fått en olycklig formulering och vår förhoppning är att vi tillsammans med Staden kan omformulera avsnittet om "*Avtal mellan kommunen och Trafikverket*".

Tidplan

Det måste säkerställas att mark som Trafikverket kommer att ianspråka med tillfällig nyttjanderätt inte ingår i de delar som kan få byggstart innan Trafikverkets anläggning är färdigbyggd.

Övriga kommentarer på plankartan

Trafikverket anser att plankartan ska kompletteras med texten: Byggnation, anläggningar och andra markåtgärder på tunneltak för järnvägstrafik eller vid sidan om järnvägstunneln, får inte utföras så att tunneln skadas eller påverkas negativt eller att det medför restriktioner för järnvägsanläggningen Hamnbanan. Vissa höjder på plankartan är felaktiga och ska justeras enligt tidigare översänt material från Trafikverket. På plankartan anges, under punkten 7. Placering, utformning och utförande, att Trafikverket ska höras

(*"Lägsta nivå för schaktning..."*, b1 - *Vid prövning av lov ...* "). Trafikverket anser att *hörande/höras* ska ersättas med *godkännande/godkännas* av Trafikverket. Ny tunnelmynning för Gryaabs nya transporttunnel ska redovisas på plankartan. Under Upplysningar står det att Kretslopp och Vatten ska kontaktas, detta ska även gälla Trafikverket.

Sammantagen bedömning

Trafikverket ser sammantaget ett behov av att det tydliggörs vilka krav som kommer att ställas på såväl planerade byggnader som på den planerade järnvägen, inklusive tunneln. Även ansvar för genomförande av nödvändiga skyddsåtgärder behöver klarläggas. Trafikverket anser att det är av stor vikt att fördjupade samråd med Staden sker. Om detaljplanen förs till antagande utan förändringar anser Trafikverket att planen med den föreslagna bebyggelsen leder till påtaglig skada på riksintresset Hamnbanan.

Trafikverkets yttrande har bilagts, se bilaga 3.

Kommentar:

Genomförandefrågor inklusive byggnation, grundvatten och grundläggning nära tunneln har utretts efter granskningen, och regleras i avtal mellan Trafikverket och kommunen.

Grundläggning, grundvatten

Frågorna har samråtts och en särskild utredning har tagits fram gemensamt av Trafikverket och kommunen. Det har klarlagts att planområdet kan byggas ut enligt plankartan, med pågrundläggning av järnvägstunneln och särskilda bestämmelser för de närmaste byggnaderna. Detta regleras i avtal samt med planbestämmelser som har lagts till på plankartan. Tidigare planbestämmelser och texter har utgått eller reviderats. Erforderliga stomljuddämpande åtgärder i järnvägsanläggningen regleras i avtal mellan Trafikverket och kommunen.

Elektromagnetiska störningar

Trafikverket avser att genomföra sektionering av strömskena i tunneln, vilket minskar störningarna även för planerad bebyggelse. Att denna åtgärd ska genomföras regleras i avtal mellan Trafikverket och kommunen. Att åtgärden är tillräcklig för att möjliggöra planerad bebyggelse verifieras av kommunen med ett särskilt PM. Att reglera detta med planbestämmelse bedöms inte vara lämpligt. Samråd har skett med Trafikverket.

Avvattning

Efter granskningen har Kretslopp och Vatten gett besked om att vatten från planområdet inte belastar samma anslutningspunkter som vattnet från järnvägsanläggningen. Därmed påverkas inte Hamnbanan av planens genomförande beträffande dagvatten. Dagvattenlösningarna har reviderats så att inga åtgärder föreslås inom järnvägsområde.

Riskhantering

Förbud mot lekplats har lagts till för det lilla parkområdet nära tunnelmynningen. Prickmark på parkmarken bedöms inte vara lämpligt. Kommunen råder över marken och dess utformning. Parkytorna har avgränsning och läge som i sig bedöms minimera risken att människor skulle vistas där stadigvarande. Vidare förutsätts en gemensam samordning av gestaltningen av kommunens och Trafikverkets markområden och anläggningar i zonen mellan bebyggelsen och tunnelmynningen, för att skapa en gestaltning som är tilltalande men inte inbjuder till vistelse. Kommunen avser att anlägga en lämplig miljö för växten kalvnos inom parkytan nedanför trappan, vilket innebär en karg miljö med grus och sten snarare än gräsytor eller liknande. Korsmark har ändrats till prickmark inom 30 meter från tunnelmynning, så att inga komplementbyggnader kan uppföras.

Vegetation

Frågan om reglering av vegetation ovanpå järnvägstunneln har samrättats mellan Trafikverket och kommunen. Det har klarlagts att detta inte behöver regleras och att någon planbestämmelse inte behövs. Kommunens åtgärder för träd har efter granskningen beskrivits mer utförligt i planhandlingarna.

Obehörigt spårbeträdande

Frågan om alternativt läge för trappa vid tunnelmynning har samrättats mellan Trafikverket och kommunen. Det bedöms inte finnas något lämpligt alternativt läge för trappan.

Trafikalstring

Den tillkommande fordonstrafik som detaljplanen alstrar bedöms vara cirka 1100 fordon/dygn vilka fördelas på flera tillfartsvägar till området. Ett arbete pågår i kommunen för att ge en helhetsbild av trafiksituationen på lång sikt i ett större område. Detta arbete, som kommer pågå under 2017, kommer beakta tillkommande trafik från samtliga exploateringsområden längs Lundbyleden och andra leder i centrala Göteborg.

Parkering

Parkering medges generellt i underjordiska garage under kvarteren. Dock finns begränsningar i kvarteren närmast tunnelmynningen som berörs av en underjordisk anläggning, samt närmast Bratteråsberget där det finns värdefulla träd. Med ett garageplan i alla kvarter uppfylls kommunens p-norm. I bygglovskedet kan sannolikt en lägre p-norm tillämpas. I vissa kvarter kan det vara lämpligt att anlägga underjordisk parkering i flera plan, vilket planbestämmelserna också medger. Plankartan är utformad för att ge stor flexibilitet vilket är önskvärt eftersom planen ska byggas ut under lång tid. Flexibiliteten ger också möjligheter till samnyttjande av parkeringsgarage inom området.

Avtal och fastighetsfrågor

Synpunkterna har vidarebefordrats till Fastighetskontoret. Frågorna har samrättats mellan Trafikverket och kommunen.

Tidplan

Utöver de delar som Trafikverket hanterar är byggrätten norr om Säterigatan det enda som kan exploateras och tas i bruk innan tunnelbygget är klart. Denna byggrätt ligger helt utanför Trafikverkets tillfälliga nyttjanderätt. Om någon övrig utbyggnad kan påbörjas parallellt med tunnelbygget så förutsätter detta en särskild överenskommelse med Trafikverket. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.

Övriga kommentarer på plankartan

Bestämmelsetexter om hänsyn till tunnel respektive bebyggelse har tagits bort eller reviderats utifrån ett gemensamt utredningsarbete som genomförts efter granskningen. Konstruktion och byggmetoder regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Höjder på plankartan har justerats utifrån Trafikverkets synpunkter.

Att Trafikverket ska höras vid prövning av lov kvarstår. Trafikverket kan inte få rätt att godkänna lovpliktig åtgärd. Ny tunnelmynning för transporttunnel, och användningsområde för denna, har lagts till på plankartan. Upplysning om att Trafikverket ska kontaktas jämte Kretslopp och vatten har lagts till på plankartan.

16. Vattenfall eldistribution

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

Sakägare

17. JM AB

Bratteråsgatan - Biltrafik

Anser att Bratteråsgatan längs Bratteråsberget lämpligen ska ingå i detaljplanen för Valskvarnsgatan. Anser att Bratteråsgatan, i likhet med Bratteråsbacken, bör vara stängd mot Valskvarnsgatan för biltrafik, med hänvisning till trafiksäkerhet. Ifrågasätter om Bratteråsgatan ska vara allmän plats eller kvartersmark. Föreslår att gatan, om den blir allmän plats, utformas som en gångfartsgata. Uppmärksammar att en gemensam höjdsättning av gatan bör tas fram, i samråd mellan JM och Göteborgs stad.

Corson – Allmänt gångstråk

Påpekar att delen av "corson" som ingår i detaljplanen för Bratteråsbacken är avstyckad som egen fastighet och ägs fortfarande av JM. Om den regleras som gemensamhetsanläggning kan samfällighetsföreningen stänga ute allmän gångtrafik. Föreslår att denna del av "corson", samt det anslutande stråket som ingår med x-bestämmelse i detaljplanen för Säterigatan, ändras till allmän plats. Föreslår alternativt, om stråket med x-bestämmelse kvarstår, eller om även "corson" skulle få x-bestämmelse, att Göteborg stad är delaktig i den kommande gemensamhetsanläggningen.

Utnyttjandegrad – Komplementbyggnader

Föreslår att man förutom högsta tillåtna byggnadsarea även får bygga komplementbyggnader, lämpligen reglerade med en byggnadshöjd. Påpekar att cykelförråd och större sophus annars riskerar att prioriteras bort till förmån för maximalt utnyttjande för bostäder.

Våningsantal

Vill att all byggrätt ska medge sex våningar för att skapa enhetlighet, alternativt att byggrätterna regleras med samma planbestämmelser som i detaljplanen för Bratteråsbacken, där man i stort sett kunnat bygga sex våningar i alla delar.

Vibrationer

Påpekar att planbestämmelsen om vibrationer reglerar hur byggherrar bygger sina hus men inte hur Trafikverket bygger hamnbanan. Utgår från att hamnbanan byggs så att bästa möjliga förutsättningar ges för byggherrarna att uppfylla vibrationskravet. Föreslår att planbestämmelse skapas som reglerar Trafikverkets krav på hamnbanans byggnation.

Buller

Anser att bullerkraven bör hänvisa till aktuella krav i BBR eftersom de kan ändras över tid. Enligt egen uppgift verkar den maximala ljudnivån på Bratteråsgatan orimligt hög, emligt en anlitad akustiker.

Lokaler

Påpekar att bestämmelse om högre bottenvåning gäller alla byggrätter. Anser att detta enbart ska gälla där det är krav på verksamhetslokal i bottenvåning.

Fastighetsbildning

Anser det som orimligt att fastighetsregleringar, bildning av fastigheter och eventuella gemensamhetsanläggningar (GA) ska vara genomförda innan beviljande av bygglov. Hänvisar till handläggningstiden på lantmäteriet som en försenande faktor. Anser att GA bör inrättas när deltagande fastigheter är bildade och samtliga anläggningar som ska ingå är kända och definierade, och att det därför är olämpligt att inrätta GA i tidigt skede.

Detaljplanens genomförandetid

Anser, med tanke på ombyggnationen av Hamnbanan, att genomförandetiden bör ändras till 15 år.

Bratteråsbacken – Byggtrafik

Anser att det är olämpligt att leda byggtrafiken via Bratteråsgatan när Hamnbanan byggs, eftersom detta kan påverka möjligheterna att bygga bostäderna i detaljplan Valskvarnsgatan. Anser att byggtrafiken istället kan matas via Bratteråsbacken som tillfälligt kan öppnas för trafik.

Ekonomiska konsekvenser för Göteborg Stads Bostadsaktiebolag och Skärgårdens Byggteknik AB

Ifrågasätter att exploateringsbidrag för omläggning av Hamnbanan inte belastar Göteborg Stads Bostadsaktiebolag och Skärgårdens Byggteknik AB, eftersom dessa borde bidra till omläggningen då de också gynnas av en flytt av Hamnbanan.

Exploateringsavtal

Poängterar vikten av att parterna inom kort behöver gå igenom viktiga genomförande-frågor och ta fram utkast till avtal. Till exempel bör grunderna i gällande principöverskommelse diskuteras.

Park

Anser att det behövs en dialog om hur ny struktur med park, på mark som i tidigare avtal var avsedd för bostadsbebyggelse, påverkar gällande avtal.

Kommentar:

Bratteråsgatan - Biltrafik

Bratteråsgatan är en viktig allmän gata och en viktig koppling mellan stadsdelens olika bebyggelseområden som behöver säkerställas inom detaljplanen för Säterigatan. Silning av trafik i ett finmaskigt nät eftersträvas och därför är det viktigt att Bratteråsgatan är öppen mot Valskvarnsgatan. Bratteråsgatan ska vara allmän platsmark, lokalgata. Synpunkt om höjdsättning har vidarebefordrats till Trafikkontoret.

Corson – Allmänt gångstråk

Avsikten med ”Corson” och dess anslutningar är att de ska vara allmänt tillgängliga gångstråk på kvartersmark. Planområdet kan inte utökas inför antagandet av detaljplanen. Eventuella planändringar vid ”Corson” kan istället provas som eget planärende eller inom detaljplanen vid Valskvarnsgatan. Då kan det vara möjligt att lägga till x-bestämmelse vilket saknas i detaljplanen vid Bratteråsbacken. I detaljplanen för Säterigatan ingår endast ett anslutande stråk till ”Corson”. Denna anslutande del har efter avstämning med Lantmäteriet försetts med x-bestämmelse för att det ska vara möjligt att säkerställa allmän tillgänglighet.

Utnyttjandegrad – Komplementbyggnader

Byggrätterna är flexibelt utformade, med högsta tillåten byggnadsarea som innefattar eventuella komplementbyggnader. Byggnadsarean ökades efter synpunkter i samrådet för att bättre inrymma komplementbyggnader. Det är också möjligt att placera cykelföråld med mera i kvarterens bottenvåningar. Det finns en generell bestämmelse om högsta byggnadshöjd för komplementbyggnader.

Våningsantal

Efter granskningen har byggrätterna ökat från 5 till 6 våningar.

Vibrationer

Krav på Hamnbanans konstruktion hanteras i avtal mellan kommunen och Trafikverket. Den genomförda utredningen för stomljud och vibrationer visar att planbestämmelsens krav kommer underskridas, med den avtalade tunnelkonstruktionen som förutsättning, och med rimliga åtgärder på husens konstruktion.

Buller

Planbestämmelserna om buller behöver innehålla konkreta krav på bullernivåer utifrån de lagar och förordningar som gäller vid detaljplanens upprättande.

Lokaler

Bestämmelse om förhöjd bottenvåning ska gälla på kvarterens alla sidor, även där bostäder medges i bottenvåning, för att bottenvåningarna ska vara fysiskt förberedda för framtida användning som lokaler. Detta är en tydlig inriktning från byggnadsnämnden.

Detaljplanens genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid ska vara 10 år eftersom genomförandet, enligt projektens tidplaner, kan ske inom denna tid. Vid eventuell försening kan exploateringen färdigställas även efter att genomförandetiden gått ut.

Bratтерåsbacken – Byggtrafik

Byggtrafiken är inte en planfråga. Synpunkter om byggtrafik har vidarebefordrats till Fastighetskontoret och Trafikkontoret.

Synpunkter om fastighets-, avtals- och ekonomifrågor har vidarebefordrats till Fastighetskontoret. Efter samrådet förtydligades planbeskrivningen beträffande regler kring fastighetsbildning och beskrivningen av befintliga avtal som berörs. Hänsyn till principöverenskommelsen hanteras i avtal mellan parterna under arbetets gång och ska inte behandlas i planbeskrivningen. Som framgår i principöverenskommelsen mellan kommunen och JM ska inte Skärgårdens byggteknik ta del av tunnelkostnaden, eftersom de inte bedöms beröras av Hamnbanans omläggning på samma sätt som övriga exploatörer. Marken där Göteborgs Stads Bostadsaktiebolag ska bebygga ägs av Göteborgs Stad Fastighetskontoret, därför nämns inte Göteborgs Stads Bostadsaktiebolag bland exploatörer som belastas av kostnader för omläggning av Hamnbanan.

18. Älvstranden Utveckling AB

Tillstyrker planförslaget.

Anser att planen ska utformas så flexibel som möjligt eftersom stora delar kan byggas ut först efter järnvägstunnelns färdigställande.

Anser att planförslagets bullerbestämmelser bör ses över inför godkännande, beträffande möjligheten att bygga smålägenheter mot bullerutsatt sida enligt ny bullerförordning. Anser att planförslagets bestämmelser omöjliggör detta och hindrar att det blir fler mindre lägenheter och en levande bottenvåning längs Östra Eriksbergsgatan.

Anser att plankartan bör kompletteras med möjlighet att ordna parkeringsplatser för bilpool inom kvartersmark. Anser att det skulle vara en fördel om det gavs möjlighet att bygga parkeringsdäck inom planområdet, för att få flexibilitet och ge möjlighet till samutnyttjande av parkeringsplatser. Anser att plankartan behöver kompletteras med bestämmelse som medger parkering utöver behovet inom den egna fastigheten.

Anser att överenskommelser om fastighetsreglering och inlösen bör tecknas innan detaljplanens godkännande mellan Göteborgs kommun och Norra Älvstranden Utveckling AB samt mellan Trafikverket och Norra Älvstranden Utveckling AB.

Kommentar:

Avstämning har skett med Älvstranden Utveckling AB efter granskning. En utredning som visar parkeringslösningar har tagits fram. Delar redovisas i planbeskrivningen. Bullerreglerna är satta ut efter de rådande regler som gällde vid planens framtagande. Bullerutredningen visar på höga ljudnivåer utefter Östra Eriksbergsgatan vilket medför att verksamheter och kontor är lämpliga i de nedre våningar där ljuddämpad sida inte kan skapas.

Synpunkter om fastighetsfrågor har vidarebefordrats till Fastighetskontoret.

19. Eklandia fastighets AB

Förutsätter att de parkeringsplatser som utgår ersätts på annat sätt och med rimliga ekonomiska villkor, och att detta regleras med avtal före detaljplanens antagande.

Kommentar:

Parkeringsplatserna kommer ersättas på annan plats i närområdet, vilket kommer säkerställas med avtal. Detta beskrivs i planbeskrivningen.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**20. Boende på Ceresplatsen 15**

Anser att järnvägstunneln är för kort och att järnvägen bör däckas över hela vägen eftersom tågtrafiken ska ökas. Anser att de framtida boendes åsikter om parkering ska beaktas och att man bör planera för 1 parkeringsplats per bostad.

Kommentar:

Det är önskvärt av flera skäl att en större sträcka av Hamnbanan på lång sikt läggs i tunnel eller däckas över. I nuläget är det bara den aktuella etappen som är beslutad av Trafikverket.

Övriga**21. Yimby Göteborg**

Anser att området nu får tillräckligt många boende per hektar men att bebyggelsen ändå ska ha en högre exploatering eftersom omgivande områden är glest bebyggda. Detta för att möjliggöra hållbar etablering av handel och service. Anser att kollektivtrafiken och närheten till älven och naturmiljöer gör att exploateringen kan ökas. Anser att den bostadsnära parken bör ersättas med ytterligare bebyggelse.

Anser att det bör vara helt slutna kvarter för att ge tydlighet och attraktiv stadsmiljö. Anser att alla trafikslag bör kombineras i stråken och att det föreslagna gångstråket i delområde 2 är tveksamt ur trygghetssynpunkt.

Anser att begränsningarna av byggnaders höjd är omotiverade och att det bör tillåtas högre byggnader med inslag av betydligt högre byggnader för att det ska bli en intressant blandning.

Anser att det saknas ett stråk i nord/sydlig riktning med krav på verksamheter i gatuplan, och att detta riskerar att skapa ett område som inte binder ihop stadsdelarna. Anser att lokaler i bottenvåning bör vara obligatoriskt längs Säterigatan, Östra Eriksbergsgatan och längs minst ett stråk igenom området, för att skapa målpunkter, trygghetskänsla och för att binda ihop området.

Anser att det är för låg andel verksamhetsyta. Hänvisar till vad som planeras i Frihamnen och till UN Habitat som rekommenderar 40-60% verksamhetsyta. Anser att köpcentra som Eriksbergs köpcentrum borde avvecklas och att man istället ska satsa på en riktigt attraktiv stadsmiljö med handel och bostäder integrerat.

Anser att delområde 2 ska delas upp på flera byggherrar för att inte skapa enformighet istället för översiktsplanens uttalade blandstad med variation. Anser att byggherren kan få lika stor marktilldelning men uppdelat över hela planområdet, varvat inom varje kvarter med andra mindre byggherrar. Anser att man inte fick respons på denna synpunkt i samrådsskedet.

Kommentar:

Den maximala möjliga exploateringen i planområdet har ökats något efter granskningen. Den nu föreslagna exploateringen bedöms vara en lämplig avvägning som ger bra gaturum och bra samspel med omgivningen. Ökad exploatering skulle medföra krav på fler lämpliga ytor för förskolor vilket det är ont om inom området. Den lilla bostadsnära parken är viktig eftersom det är ont om plana parkytor i området. Det är viktigt för barn att ha tillgång till trygga allmänna platser nära bostaden.

I detaljplanen görs avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att obegränsad byggnadshöjd skulle innebära att allmänna intressen inte tillvaratas i tillräckligt hög grad. Fastighetsägare skulle inte kunna veta vilken bebyggelse man kan förvänta sig på angränsande fastigheter vilket skulle vara ett demokratiproblem och strida mot Plan- och Bygglagen. Kontoret bedömer också att fri höjdsättning skulle vara oförenligt med behovet att säkerställa god stadsbyggnad, attraktiva allmänna platser och bra boendemiljö.

En planbestämmelse styr att kvarteren ska vara slutna mot gatorna. Mot kvartersmark kan kvarteren byggas slutna men det är inget krav eftersom det inte bedömts finnas tillräckligt starka motiv till detta. Det har istället bedömts vara lämpligt att medge flexibilitet i utformningen.

För variation och blandning skulle det vara positivt att dela upp varje byggherres del i mindre enheter. Ett skäl till att delområde 2 har hållits samlat är att kommunen vill råda över hela området så långt som möjligt i processen för att underlätta processen kring komplexa frågor kring järnvägsanläggningen.

Planen är flexibelt utformad och medger verksamheter generellt. I ett fåtal lägen har plankartan tvingande bestämmelse att det ska vara verksamhetslokaler i bottenvåningen. Detta har bedömts vara en acceptabel lägstanivå, och en lämplig avvägning av ett flertal aspekter som genomförandekonomi, social hållbarhet och trygghet. Planbestämmelsen om förhöjd bottenvåning gäller alla kvarter, för att inte omöjliggöra framtida ombyggnad till verksamhetslokaler. Att förändra handeln till förmån för lokaler integrerade i kvarter är intressant i en långsiktig strävan mot blandstad. I denna detaljplan ingår dock inte att se över handelsstrukturen i ett större område.

De bilfria gång- och cykelstråken har inte bedömts vara något trygghetsproblem. Blandade trafikslag bör prioriteras i en blandstadsbebyggelse men är inte alltid lämpligt. Vid stråket genom delområde 2 tillåts inte utfart mot Säterigatan och därför har det inte bedömts vara motiverat att ha allmän biltrafik.

22. Boende på Harald Stakegatan 38, Linnégatan 52, Ankargatan 14, Rudenschöldsgatan 3, Skotlands Plads 6 Köpenhamn, Anders Mattssonsgatan 33A, Fötesvägen 6 Vallda, Färgfabriksgatan 14, boende i Krokslätt/Fredriksdal samt 2 ytranden från personer utan angiven adress, totalt 11 skrivelser

Alla instämmer i yttrandet från Yimby Göteborg.

Kommentar:

Se kommentarer till yttrandet från Yimby Göteborg.

23. Boende på Godhemsgatan 34C

Instämmer med Yimby Göteborg. Vill också lyfta fram behovet av tydliga kopplingar till nuvarande bebyggelse i söder. Anser att förutsättningar för tydliga och inbjudande stråk måste ges, och att nivåskillnaderna ställer extra krav på detta, för att kopplingar ska skapas från söder genom planområdet och vidare mot befintlig bebyggelse i norr.

Kommentar:

Se kommentarer till yttrandet från Yimby Göteborg. Att stärka kopplingar i ett större område har varit högt prioriterat i detaljplanen och i det föregående programarbetet.

24. Skrivelse utan angiven adress

Instämmer med Yimby Göteborg. Anser också att innergårdarnas kvaliteter borde värderas högre, och att det bara är helt slutna kvarter som kan ge en social och tyst oas.

Kommentar:

Se kommentarer till yttrandet från Yimby Göteborg.

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att plankartan har kompletterats med bestämmelser och upplysningstext. Planhandlingen har förtydligats. Utredningar har reviderats och nya har tillkommit. De viktigaste revideringarna gäller:

- Genomförandefrågor har utretts och lösningar beskrivs i planhandlingen. Inkluderar grundläggning av byggnader och järnvägstunnel, stomljudsåtgärder i järnvägsanläggning, utformning av järnvägstunnel avseende elektromagnetiska fält. Allt detta regleras i avtal mellan Trafikverket och kommunen.
- Restriktioner för grundläggning av byggnader har tagits fram, regleras med planbestämmelser.
- Kvartersmark har minskats så att särskilt värdefulla träd står inom naturmark.
- Redovisning av kvarter som berörs av underjordisk tunnel samt område för teknisk anläggning, tunnelmynning har lagts till på plankartan.
- Lösning för ersättning av befintliga parkeringsplatser redovisas i planbeskrivningen. Utökad utfartsförbud på Östra Eriksbergsgatan på plankartan.
- Upplysningar har lagts till: Merparten av planerad bebyggelse kan inte tas i bruk innan befintlig järnväg tagits ur bruk och flyttats till sitt nya läge och Hänsyn ska tas till särskilda grundläggningsförhållanden, se grundläggnings PM.

Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning.

Karoline Rosgardt
Planchef

Susanne Lager
Planarkitekt



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Till: Remissinstanser, sakägare m.fl.
enligt bifogad sändlista
Datum: 2015-10-14
Diarienummer: 0532/13
Aktbeteckning: 2-5316

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

Underrättelse om granskning

Byggnadsnämnden beslutade den 17 juni 2015 att rubricerat ärende ska ställas ut för granskning.

Granskningstid: 14 oktober – 3 november 2015.

Området ligger vid Norra Älvstranden cirka 3 km väster om Göteborgs centrum. Planens syfte är att möjliggöra att Hamnbanan förläggs i tunnel och att en sammanhängande blandad bebyggelse kan skapas från Säterigatan i norr till Östra Eriksbergsgatan i söder. Förslaget överensstämmer med kommunens översiktsplan. Detaljplanen upprättas enligt PBL (2010:900).

Delar av följande fastigheter ska utnyttjas för allmän plats och i förekommande fall lösas in av kommunen: Sannegården 7:5, Sannegården 26:1, Sannegården 54:1, Sannegården 734:130 och Sannegården 734:135.

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

Förslaget finns tillgängligt på Stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20. Besökstid dagligen kl. 08.00 - 16.30 (ej lör- och helgdagar).

Synpunkter på förslaget tas emot skriftligt **senast den 3 november 2015** under adress Byggnadsnämnden, Box 2554, 403 17 Göteborg eller via e-post sbk@sbk.goteborg.se. Ange din adress, fastighetsbeteckning (om aktuellt) samt ärendets diarienummer 0532/13.

Information om förslaget kan lämnas av Susanne Lager, tfn. 031-368 19 08, och Stefan Rosén, tfn. 031-368 18 04.

Fastighetsägare bör meddela eventuella hyresgäster, inneboende, eller ny ägare etc. om handlingarna. Den som inte senast den 6 oktober 2015 framfört skriftliga synpunkter på förslaget kan förlora rätten att överklaga beslut att anta planen.

Med vänlig hälsning

Susanne Lager
Planarkitekt

Stadsbyggnadskontoret
Box 2554
403 17 Göteborg

Besöksadress: Köpmansgatan 20
Hemsida: www.goteborg.se
e-post: sbk@sbk.goteborg.se

Telefon: 031-365 00 00
Telefax: 031-711 45 21

Sändlista

Bilaga 1

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)
Jernhusen AB, Region Väst
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Polismyndigheten
Länsstyrelsen
Posten Meddelande AB
Skanova Nätplanering
Svenska Kraftnät
Trafikverket, Region Väst
Vattenfall Eldistribution AB
Västrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt
Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt
Handikappfören. Samarbetsorgan
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Swedegas



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Ingemar Braathen
Arkitekt
010-22 44 366

ingemar.braathen@lansstyrelsen.se

Granskningsyttrande
2015-12-11

Diarienummer
402-35122-2015

Sida
1(5)

Byggnadsnämnden
Göteborgs stad
sbk@sbk.goteborg.se

Yttrande över detaljplan för Järnvägstunnel och bostäder vid Säterigatan inom stadsdelen Sannegården i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Förslagshandlingar daterade 2015-06-17 för yttrande enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen anser sammantaget att planerad bebyggelse väster om nuvarande Bratteråsgatans sträckning, på Bratteråsbergets östra sida, är olämplig. Länsstyrelsen anser vidare att en utförligare genomförandebeskrivning omfattande en planerad utbyggnadsordning behöver tas fram där det anges vilka delar av planerad exploatering och erforderliga tekniska system som kan, respektive inte kan, genomföras innan befintlig järnväg tas ur drift.

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, riksintresse 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§

Riksintresse

Såväl befintlig som planerat omlagd Hamnbana är av riksintresse för kommunikation. Hamnbanans befintliga sträckning ska därför värnas tills omlagd bana tas i drift.

Säkerställandet av den befintliga järnvägen ska ske genom att järnvägsområdet ges markanvändning TRAFIK järnväg, alternativt tillfällig sådan markanvändning.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Öster om Bratteråsberget föreslås i planen bland annat markanvändningen förskola. Den föreslagna kvartersmarken utgörs till stor del av Bratteråsgatans nuvarande sträckning och är belägen alldeles intill tunnelöppningen av Hamnbanans befintliga sträckning.

Den utförda miljötekniska markundersökningen omfattar inte detta område och Länsstyrelsen anser att en kompletterande miljöteknisk undersökning

behöver göras eftersom det kan finnas rester av stenkolstjära och andra föroreningar i området.

Länsstyrelsen anser att planerad markanvändning i området är olämplig och innan planen antas ska det säkerställas att marken kan göras lämplig för planerat ändamål.

MKN

Länsstyrelsen har invändningar mot att planen inte visar hur planerade åtgärder kan förväntas påverka vattenkvaliteten inom berörd vattenförekomst (*Göta älv - Sävåns inflöde till mynningen vid Älvsborgsbron (EU_CD: SE640423-126995)*) och möjligheterna att nå MKN för vatten.

Enligt 2 kap. 10§ PBL skall MKN följas vid planläggning och denna brist påpekades redan i länsstyrelsens tidigare samrådsyttrande. Av detta yttrande framgår även att länsstyrelsen anser att det i planen skall avsättas mark samt fastställas planbestämmelser för lämpliga dagvattenlösningar.

I MKB:n bör redovisas en utredning som möjliggör en bedömning av huruvida klassificeringen av någon av de kvalitetsfaktorer som anges i bilaga V till ramdirektivet för vatten (dir. 2000/60/EG) riskerar att försämrats till följd av planerad verksamhet. Göta älv omfattas dessutom av miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. I MKB:n bör även redovisas en utredning som visar om det finns risk för att dessa miljökvalitetsnormer motverkas.

Synpunkter på planhandlingarna

Risk och säkerhet

De synpunkter Länsstyrelsen hade i samrådsskedet har beaktats. Förhållandena i detaljplanen har förbättrats genom att närmsta byggnad vid tunnelmynningen blir kontor/handel. Bostäder kommer då på ett längre avstånd från tunnelmynningen än tidigare. Plankartan har kompletterats med planbestämmelse som reglerar fasad i obrännbart material. Därmed har samtliga riskreducerande åtgärder som krävs tagits med på plankartan.

Geoteknik

Trafikverket har i separat yttrande framfört synpunkter på grundläggningsförhållanden för kommande bebyggelse i närhet av tunneln för Hamnbanan. Länsstyrelsen tar inte ställning i byggnadstekniska frågor men menar att om inte överenskommelse kan nås om grundläggning bör väl tilltaget område kring tunneln säkras med servitut som i så fall ska markeras i plankartan.

Naturmiljö

Länsstyrelsen ser inget ur naturvårdssynpunkt som skulle kunna föranleda prövning av planen, då den inte berör några riksintressen för naturvård enligt 3 eller 4 kap MB eller strandsskydd.

Däremot har MKB brister beträffande redovisningen av påverkan och konsekvenser för skyddade arter och områden, enligt 8 och 7 kap

miljöbalken. Länsstyrelsen efterfrågade i samrådsyttrandet naturinventeringar som underlag till planbeskrivning och MKB. MKB hänvisar i avsnitt "6.11.1 Förutsättningar" till att det under 2013 och 2014 genomfördes inventeringar på Bratteråsberget inom ramen för järnvägsplanen, dessa har dock inte redovisats inom detaljplaneärendet.

Av MKB framgår att det inom planområdet finns skyddade arter, det framgår dock inte vilka skyddade arter som avses, om de kan beröras av genomförandet av planen eller om planen tvärtom innebär en form av skydd för förekomsterna av de skyddade arterna. Miljökonsekvensbeskrivningen anger vidare helt kort under rubriken 6.11.2 Skyddsåtgärder "dispens för omplantering, avverkning eller nyplantering", utan att ange vilken dispens som avses – artskydd, biotopskydd, annat? – och oavsett vilket är en dispens knappast att anse som en skyddsåtgärd utan en form av prövning där sökande har att visa att förutsättningar föreligger för att medge dispens och alltså frångå skyddet. Den enkelsidiga allén längs Säterigatan, som bedöms vara biotopskyddad, kommer att delvis behöva flyttas eller tas ned vilket kan vara vad som avses med ovanstående. Det framgår dock inte av handlingarna hur planen har anpassats för att minimera intrånget i den skyddade biotopen och inte heller vilka grunder som föreligger för att dispens från biotopskyddet ska kunna medges. Det kan bli svårt att genomföra planen om inte förekomsten av skyddade biotoper har beaktats vid planläggningen.

Vidare noterar Länsstyrelsen att bebyggelse planeras på östra sidan av Bratteråsberget. I detta område kommer Trafikverket att genom långtgående skyddsåtgärder spara största möjliga del av naturmiljön. Den därmed sparade naturmiljön föreslås i planen privatiseras genom bebyggelse och förutses komma att tas bort.

Länsstyrelsen motsätter sig bebyggelse på Bratteråsbergets östra sida och anser att föreslagen markanvändning är olämplig och yrkar att mark väster om Bratteråsgatans befintliga sträckning ska ges markanvändningen NATUR.

Kulturmiljö

MKB uppvisar brister beträffande redovisningen av påverkan och konsekvenser för berörda fornlämningar avseende Hamnbanan. Den i konsekvensbeskrivningen enda redovisade formuleringen: "De planerade schakterna vid tunnelpåslagen kommer sannolikt att leda till att större delar av fornlämningarna Göteborg 493 och 494 behöver tas bort" kan möjligen förenklat beskriva effekten av exploateringen, men säger absolut ingenting om konsekvenserna.

Länsstyrelsen motsätter sig även av kulturmiljöskäl bebyggelse på Bratteråsbergets östra sida då sådan bebyggelse inkräktar på fornlämningsområdet för Göteborg 494.

Därutöver ska fornlämningarna finnas markerade på plankartan samt en upplysning om att ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd, vilket Länsstyrelsen också påpekade i samrådsyttrandet från januari 2015.

Vatten

Enligt dagvattenutredningen föreslås en infiltrationsyta med bräddbrunn anläggas inom fornlämningsområde norr om Säterigatan vilket inte är tillåtet.

Dagvattenutredningen behöver därför revideras innan planen kan antas. Se även synpunkt under genomförande nedan.

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.

Genomförande

I avsnittet om detaljplanens innebörd och genomförande beskrivs såväl den planerade exploateringen som erforderliga tekniska system.

Det saknas däremot redovisning av utbyggnadsordning där hänsyn tagits till att gatu- och tekniska system inte kan utföras i sin helhet förrän Hamnbans nya sträckning i tunnel tagits i bruk och trafik på befintlig sträckning upphört.

Exempelvis är dagvattensystemet enligt dagvattenutredningen inte genomförbart förrän trafiken på befintlig järnväg upphört.

Beredning

Ärendet har handlagts av Ingemar Braathen och granskats av Johanna Severinsson. I handläggningen av ärendet har handläggare från kulturmiljöenheten, miljöskyddsavdelningen, naturavdelningen, vattenavdelningen och från enheten för skydd och säkerhet deltagit.

Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

Ingemar Braathen

Johanna Severinsson

Kopia till:

Trafikverket

Länsstyrelsen/

Kulturmiljö – Jan Ottander

Miljöskydd – Robert Ernstsson

Natur – Sven Arvidsson

Vatten – Roger Rudolfsson

ESS – Bodil Samuelsson

Ärendenummer
TRV 2015/88687
Ert ärendenummer
0532/13

Dokumentdatum
2015-12-01
Sidor
1(6)



TRAFIKVERKET

Göteborg stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@stadsbyggnad.goteborg.se

Länsstyrelsen Västra Götalands län
Samhällsbyggnadsenheten
vastragotaland@lansstyrelsen.se

Kopia till:

Diariet - Avslut
E. Andersson - IVvöp1
K. Holmström - IVvöp1
H. Zetterquist - PLväs
I. Ranheim Molander - PLvää

Trafikverkets synpunkter angående detaljplan för järnvägstunnel och bostäder vid Säterigatan inom stadsdelen Sannegården i Göteborgs stad

Göteborgs stad har översänt rubricerat ärende till Trafikverket för granskning (normalt planförfarande).

Ärendet

Planens syfte är att möjliggöra att Hamnbanan förläggs i ny sträckning norr om befintlig sträckning. Det nya spåret förläggs delvis i tunnel, delvis i tråg. Planen ska även möjliggöra att en sammanhängande bebyggelse skapas från Säterigatan i norr till Östra Eriksbergsgatan i söder. Området är idag obebyggt och används i delar som upplag.

Planen möjliggör för cirka 1 100 bostäder (bostadsrätter och hyresrätter), minst 7 000 m² verksamhetsyta, 1-2 förskolor, parkområden och nya gator. Bebyggelsens höjd planeras till 5-7 våningar.

Parallellt med detaljplanearbetet tar Trafikverket fram en järnvägsplan för järnvägsområdet.

Färdigställande och inflyttning av flertalet av de planerade bostäderna (handel, kontor, förskola) kan ske först när Hamnbanans utbyggnad inom området är klar.

Tidigare samråd

Trafikverket har tidigare yttrat sig 2014-12-16 (TRV 2014/87218).

Trafikverket påpekade att det i planförslaget placerades både byggnader, parkeringsplatser och olika körytor betydligt närmare järnvägen än de generella avstånd som finns för att uppfylla krav inom bland annat elsäkerhet och elektromagnetiska störningar.

Trafikverket såg sammantaget ett behov av att i planen tydliggöra vilka krav som kommer ställas på såväl planerade bostäder som på den planerade järnvägen, inklusive tunneln.

Trafikverket ansåg att kommunen inte tillräckligt klarlagt hur riksintresset Hamnbanan skyddas mot påtaglig skada avseende möjligheter till fortsatt drift, underhåll och utveckling av järnvägsanläggningen. För att säkerställa riksintressets funktion ansåg Trafikverket att de byggrätter som var föreslagna i direkt anslutning till den planerade järnvägstunneln behövde omdisponeras, begränsas eller helt utgå ur planförslaget.



Trafikverkets synpunkter

Grundvatten

Begränsning av lägsta nivå avseende källarplan saknas i planhandlingen. Beroende på djup kan källarna påverka grundvattenförhållandena, vilket i sin tur påverkar belastningarna på järnvägstunneln. Grundvattensänkningar kan leda till sättningar, vilket kan skada järnvägsanläggningen inklusive tunneln. Plankartan måste visa en begränsning av tillåtet djup vad beträffar källarplan för att Trafikverket ska kunna ta ställning till om den föreslagna bebyggelsen leder till skada på riksintresset Hamnbanan.

I avsaknad på planbestämmelse om lägsta nivå på källarvåningarna kan Trafikverket inte utesluta att genomförande av föreslagen bebyggelse i detaljplanen kan leda till påtaglig skada på riksintresset Hamnbanan.

Grundläggning

Hamnbanan kommer att anläggas före de planerade byggnaderna. Järnvägstunneln och järnvägsanläggningens drift får inte äventyras på grund av rörelser (vertikala och horisontella) och vibrationer som uppkommer i samband med grundläggning av de planerade byggnaderna. Det är av största vikt att såväl grundläggningsarbetena som grundläggningarna från de planerade byggnaderna inte påverkar järnvägen och järnvägstunneln.

Trafikverket anser att planbeskrivningen ska kompletteras med följande text:

"När exakta lägen och grundläggningsnivåer för planerade byggnader är bestämda måste kompletterande geoteknisk undersökning och utredning utföras med avseende på stabilitet, grundläggning och markarbeten i områden i anslutning till tunneln. Fortsatt diskussion med Trafikverket om tekniska lösningar för grundläggning av byggnader behövs i detta skede. Grundläggnings- och schaktplaner behöver upprättas innan markarbeten får påbörjas tillsammans med kontrollprogram för arbetsskedet med framtagande av kritiska nivåer för rörelser. Mätning av rörelser och vibrationer behöver kontinuerligt utföras. Förändringar i arbetsmetoder och arbetsordningar kan behövas beroende på erhållna mätresultat."

I planbeskrivningen står *"Enligt planbestämmelse ska järnvägstunneln anläggas så att uppförande av byggnader 5 meter från tunnelväggen inte försvåras jämfört med normalt grundläggningsförfarande med liknande markförhållanden."* Skrivningen är inte tydlig beträffande vad som är normalt grundläggningsförfarande och om det förfarandet tar hänsyn till intilliggande järnvägstunnel eller ej. Schakter (såväl i jord som i berg) och sponter kommer att behöva planeras med hänsyn till järnvägstunneln då den kommer att anläggas före bostäderna. Dessutom behöver pågrundläggning utformas och utföras så att markrörelser minimeras. Om denna hänsyn tas kan grundläggningsförfarandes ses som normalt.

På plankartan finns bestämmelserna T₃ och (T₃), meningen *"Tunnel ska anläggas så att uppförande av byggnader 5 meter från tunnelvägg kan ske"* ska tas bort, då innebörden är oklar.

Trafikverket anser att plankartan ska kompletteras med en planbestämmelse gällande maximalt tillåten belastning enligt Stadens geotekniska utredning, se Figur 7.1, sid. 24 i dokumentet *Geoteknisk utredning för detaljplan för järnvägstunnel och bostäder vid Säterigatan*, rev. 2015-08-28.

Eftersom Hamnbanan byggs före de planerade byggnaderna, behövs beslut om förstärknings- och skyddsåtgärder i järnvägsanläggningen fattas och utföras i samband



med byggnation av järnvägstunneln, detta för att underlätta en framtida utbyggnad av de planerade byggnaderna.

Enligt planbeskrivningen anser Staden att större byggnader bör grundläggas på pålar. Trafikverket anser att större byggnader ska grundläggas på pålar och detta arbete bör lämpligen utföras i samband med utbyggnad av järnvägsanläggningen. Alternativt om byggnadernas grundläggning sker senare, väljs en grundläggningsmetod som innebär att markrörelserna minimeras.

Trafikverket håller med Staden om att pålning av järnvägstunneln endast marginellt förbättrar förhållandet för vibrationer och stomljud, vilket tyder på att det inte finns något skäl till pålgrundläggning av tunneln med avseende på stomljud och vibrationer för kommande bebyggelse.

För att minimera stomljud förutsätter Staden åtgärder i järnvägstunneln. I vissa delar anges dessutom att det behövs åtgärder för byggnader utöver *största möjliga dämpning* i järnvägsanläggningen. Trafikverket anser att Staden bör ta fram en utredning där åtgärderna tydligt konkretiseras och alternativ redovisas. De största frågorna är om en sådan lösning påverkar tunneltvärsnittet (utrymmet delen under räls) och hur lösningen påverkar drift och underhåll av järnvägsanläggningen.

När det gäller buller, vibrationer och stomljud tar Trafikverket hänsyn till befintlig bebyggelse. I fråga om den planerade bebyggelsen anser Trafikverket att Staden genom en planbestämmelse ska säkerställa att den tillkommande bebyggelsen klarar de riktvärden kommunen angett. På plankartan finns en sådan bestämmelse men Trafikverket anser att bestämmelsen ska omformuleras så att det framgår att det är byggnaderna som ska utformas så att de klarar angivna värden för vibrationer och stomljud.

Trafikverket anser att det är nödvändigt med ett fördjupat samråd med Staden i frågan om grundläggning av den planerade bebyggelsen kring tunneln. Detta för att säkerställa att riksintresset Hamnbanan inte skadas av den planerade bebyggelsen kring tunneln.

För att Trafikverket ska kunna ta ställning till om den föreslagna bebyggelsen leder till skada på riksintresset Hamnbanan behöver Staden ta fram grundläggnings- och belastningsrestriktioner för den nya bebyggelsen. Grundläggnings- och belastningsrestriktioner måste redovisas i planhandlingarna och bestämmelser ska föras in på plankartan.

I avsaknad av grundläggnings- och belastningsrestriktioner på plankartan kan Trafikverket inte utesluta att genomförande av föreslagen bebyggelse kan leda till påtaglig skada på riksintresset Hamnbanan.

Elektromagnetiska störningar

Trafikverket tar hänsyn till *befintlig* bebyggelse när åtgärder för att skydda mot elektromagnetiska fält har tagits fram. Staden måste själv säkerställa att de åtgärder som görs är tillräckliga även för planerad bebyggelse. Underlag avseende detta saknas i planen. Trafikverket rekommenderar ett avstånd på cirka 20 meter från järnvägen. Nivåerna är då generellt nere på samma nivåer som i genomsnittliga bostads- och kontorslokaler.

Enligt planbeskrivningen ska värdet 0,4 μT inte överskridas och kommunen hänvisar till Trafikverkets målsättning. Eftersom Trafikverket utgår från Socialstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket och Statens Strålskyddsinstitut bör kommunen ange någon av dessa myndigheter som källa för riktvärdet 0,4 μT .



Trafikverket anser att om Staden vill placera bostäder inom 20 meter från järnvägen ska en planbestämmelse om elektromagnetisk störning införas och som anger att bebyggelsen ska klara ett långtidsmedelvärde under 0,4 µT för elektromagnetisk strålning.

Avvattning

Kommunen måste säkerställa att ökade dagvattenmängder från planområdet inte påverkar järnvägsanläggningen. Möjligheten att ansluta dag- och dräneringsvattnet till befintligt system måste säkerställas med Kretslopp och Vatten, då Trafikverket ser en risk att ledningsnätet är för belastat för att kunna ta emot allt vatten. Trafikverket kan därmed i dagsläget inte utesluta att genomförenade av föreslagen plan påtagligt kan skada riksintresset Hamnbanan.

Föreslaget makadammagasin för lokalt omhändertagande av dagvatten i nordöst riskerar att krocka med Trafikverkets dagvattenledning från tråget samt vattenledning för brandpost. Makadammagasinet ska utformas på sådant vis att det anläggs utanför Trafikverkets fastighet. Trafikverket önskar ett fördjupat samråd med Kretslopp och Vatten för att kunna säkerställa avvattningsmöjligheterna samt samordna makadammagasin och vattenledningar.

Riskhantering

Trafikverket anser att riskutredningens förslag till åtgärder inte till fullo återspeglas i plankartan. Även om riskanalysens resultat visar att risken är låg kan nedanstående åtgärder i plankartan vara befogade för att säkerställa att användandet av området inte riskerar att medföra framtida restriktioner på hur järnvägen får trafikeras t.ex. avseende vilka typer och mängder av gods som får transporteras.

Marken mellan det närmaste bostadshuset och tunnelmynningen ska inte inbjuda till stadigvarande vistelse. Trafikverket anser att alla parkområden närmast tunnelmynningen ska ha planbestämmelsen: *Lekplats får ej anordnas*. Parkområdena närmast tunnelmynningen ska också vara markerade som prickmark för att tydliggöra att inga byggnader får uppföras där.

Det är av stor vikt för Trafikverket att området 30 meter från markförlagd järnvägsanläggning och järnvägsanläggningens tunnelmynning inte bebyggs. Trafikverket anser att korsmarken där komplementbyggnader får uppföras istället ska markeras med prickmark upp till 30 meter från tunnelmynningen. Alternativt måste komplementbyggnaderna ha krav på brandsskyddad fasad, ej öppningsbara fönster, luftintag och utrymningsmöjligheter bort från järnvägsområdet, dvs. samma krav som ställs på handel- och kontorsbyggnaderna (HK).

Trafikverket önskar ett fördjupat samråd med Staden för att säkerställa att användandet av området kring tunnelmynningen inte riskerar att medföra framtida restriktioner på hur järnvägen kan trafikeras samt att erforderliga planbestämmelser införs på plankartan.

Såsom plankartan är utformad i dessa delar anser Trafikverket att det föreligger risk för påtaglig skada av riksintresset Hamnbanan.

Vegetation

Vegetation ovanpå tunneltaket får inte medföra skada på tunneln. Exempelvis bör inte träd tillåtas inom järnvägsområdet, eftersom rotsystemet går djupare än 1 meter under marknivå. Buskar rekommenderas istället. En planbestämmelse som reglerar detta behövs. Utformning av en sådan bestämmelse behöver tas fram i samråd med Trafikverket.



Trafikverket lägger stor kraft på att skydda träd vid utbyggnaden av järnvägstunneln, bland annat genom minimering av tillfälligt nyttjande och temporär flytt av träd. Kommunens skyddsåtgärder för de befintliga värdefulla ekarna vid Bratteråsbergets östra sida samt trädraden längs Säterigatan, vilken har biotopskydd, ska beskrivas mer noggrant.

Obehörigt spårbeträdande

Även om Trafikverket uppför skärmar och stängsel för att hindra obehörig passage in på spårområdet skulle risken minimeras av att hitta en alternativ lokalisering för trappan vid tunnelmynningen i planområdets östra del.

Trafikalstring

Planområdet möjliggör cirka 1 100 bostäder, minst 7 000 m² verksamhetsyta, 1-2 förskolor. Staden har gjort bedömningen att området har god tillgänglighet vad gäller kollektivtrafik. Staden arbetar kontinuerligt med satsningar på kollektivtrafiken och nya transportlösningar men Trafikverket saknar en beskrivning av påverkan på det statliga vägnätet.

Trafikverket efterfrågar en redovisning av hur trafikökningen, som kan väntas i och med den ökande exploateringen i området, kommer påverka de statliga vägarna. Speciellt bör planens påverkan på Ivarsbergsmotet, Eriksbergsmotet och E6 - Lundbyleden, som är utpekade som riksintresse för kommunikation, redovisas. Detaljplanens exploatering ska även sammanvägas med övriga exploateringar i området för att kunna ge en övergripande bild av hur det statliga vägnätet kommer påverkas. Beskrivningen ska innehålla en nulägesbeskrivning och en framtidsprognos. Prognosår bör vara år 2045 dvs. cirka 20 år efter att byggnationen av planområdet är färdigställt.

Parkering

Trafikverket ifrågasätter varför detaljplanen medger större parkeringsytor än vad som sannolikt kommer att behöva byggas ut, särskilt med tanke på närheten till tunneln och lämpligheten i att bygga underjordiska garage intill järnvägstunneln.

Trafikverket ser positivt på den särskilda parkeringsutredning som planhandlingarna föreslår. Det är viktigt att reducera antalet parkeringsplatser och minska biltrafikalstringen från området.

Avtal och fastighetsfrågor

Avtal mellan kommun och Trafikverket beskrivs i planhandlingen relativt ensidigt med saker som Trafikverket ska göra. I avtalen bör även krav på byggnader intill järnvägen behandlas.

Ur Trafikverkets perspektiv är ett genomförandavtal ett sätt att underlätta genomförandet av järnvägsbygget och reglera parternas mellanhavanden. Det är eftersträvänsvärt - men inte absolut nödvändigt - för genomförandet. Innehållet i ett genomförandavtal är något som diskuteras mellan parterna och är inte givet på förhand.

Trafikverket erhåller tillfällig nyttjanderätt för arbetsområden med mera genom fastställd järnvägsplan varför särskilda nyttjanderättsavtal inte är nödvändiga.

Trafikverket anser att texten i planhandlingen har fått en olycklig formulering och vår förhoppning är att vi tillsammans med Staden kan omformulera avsnittet om "*Avtal mellan kommunen och Trafikverket*".

Tidplan

Det måste säkerställas att mark som Trafikverket kommer att ianspråka med tillfällig



nyttjanderätt inte ingår i de delar som har eller kan få byggstart innan Trafikverkets anläggning är färdigbyggd.

Övriga kommentarer på plankartan

Trafikverket anser att plankartan ska kompletteras med texten: Byggnation, anläggningar och andra markåtgärder på tunneltak för järnvägstrafik eller vid sidan om järnvägstunneln, får inte utföras så att tunneln skadas eller påverkas negativt eller att det medför restriktioner för järnvägsanläggningen Hamnbanan.

Vissa höjder på plankartan är felaktiga och ska justeras enligt tidigare översänt material från Trafikverket.

På plankartan anges, under punkten 7. Placering, utformning och utförande, att Trafikverket ska höras (*"Lägsta nivå för schaktning..."*, b1 - *Vid prövning av lov ...* "). Trafikverket anser att *hörande/höras* ska ersättas med *godkännande/godkännas* av Trafikverket.

Ny tunnelmynning för Gryaabs nya transporttunnel ska redovisas på plankartan.

Under Upplysningar står det att Kretslopp och Vatten ska kontaktas, detta ska även gälla Trafikverket.

Sammantagen bedömning

Trafikverket ser sammantaget ett behov av att det tydliggörs vilka krav som kommer att ställas på såväl planerade byggnader som på den planerade järnvägen, inklusive tunneln. Även ansvar för genomförande av nödvändiga skyddsåtgärder behöver klarläggas. Trafikverket anser att det är av stor vikt att fördjupade samråd med Staden sker.

Om detaljplanen förs till antagande utan förändringar anser Trafikverket att planen med den föreslagna bebyggelsen leder till påtaglig skada på riksintresset Hamnbanan.

Trafikverket ser framemot ett fortsatt samarbete med Staden i arbetet med detaljplanen.

Med vänlig hälsning

Barbro Gabrielsson
Samhällsplanerare