Göteborgs Stad

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2026-10-26
Ärendenummer SLK-2026-01015

Handläggare
Lena Risfelt
Telefon: 031-368 03 61
E-post: lena.risfelt@stadshuset.goteborg.se

Antagande av detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg, upprättad 2024-12-02 och reviderad 2026-04-24, antas.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2026-09-22 § 636 att tillstyrka och översända detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg till kommunfullmäktige för beslut om antagande. Detaljplanen bedöms vara av den karaktären att den ska hanteras med utökat planförfarande då den avviker från översiktsplanen.

Planens syfte är att omvandla området från ett verksamhetsområde till en plats som kombinerar funktionerna småbåtshamn och bostäder. Bebyggelsen ska vara anpassad till platsens förutsättningar i skala och utformning. Tillkommande bostäder ska placeras på ett sådant sätt att de kompletterar omgivande bebyggelse, främjar en utveckling av småbåtshamnen och skapar en allmän tillgänglighet till vattnet via gångstråk.

Synpunkter i yttranden under samråd och granskning berör teman så som utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter och stadsbild samt hantering av dagvatten och markmiljö. I granskningsskedet bedömde Länsstyrelsen att de inte kan acceptera planförslaget och att de därmed kommer att pröva planen vid ett antagandebeslut av kommunen. Länsstyrelsen ansåg att kommunen behöver lösa de frågor som berör risk för översvämning och risk för erosion på ett tillfredställande sätt. Stadsbyggnadsnämnden bedömer att synpunkter efter granskning är hanterade genom mindre och redaktionella ändringar samt förtydliganden som gjorts i planhandlingarna. En fördjupad utredning om markmiljön har även genomförts. Nämnden bedömer utifrån detta att detaljplanen nu kan antas.

Stadsledningskontoret förslår kommunfullmäktige att anta detaljplanen då den i dess skala bidrar till mål om ett ökat bostadsbyggande. Detaljplanen bidrar också med ett mindre tillskott till målet om ett ökat småhusbyggande.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Detaljplanen möjliggör för bostadsbebyggelse inom en fastighet som idag nyttjas till verksamhet. Utifrån dess havsnära läge har planarbetet behövt beakta faktorer som påverkan i form av skymd sikt, försämrade ljusförhållanden och att hänsyn ska tas till områdets karaktär och lokala förhållanden. I planeringen har även ingått att beakta påverkan från stigande havsnivåer.

Kommunens exploateringsekonomi

Exploateringsnämnden får inkomst från försäljning av mark som beräknas uppgå till 0,1 mnkr. Nämnden får vidare inkomst i form av exploateringsbidrag som uppgår till cirka 0,5 mnkr. Exploateringsnämnden får utgifter i form av gatuanläggning och exploateringsfinansiering som beräknas uppgå till 0,5 mnkr.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Exploateringsnämnden får kostnader för drifts- och förvaltningsåtgärder motsvarande sin andel i kommande gemensamhetsanläggning för allmänt tillgängligt stråk längs vattnet. Andelstalen bestäms i kommande lantmäteriförrättning.

Stadsmiljönämnden bedöms inte få några ökade kostnader för driften av Pejlingsgatan då inga större åtgärder avses genomföras samt att den redan idag driftas av stadsmiljönämnden.

Kretslopp och vattennämnden får utgifter för utbyggnad av allmänna VA-anläggningar som beräknas uppgå till 2,5 mnkr. Nämnden får intäkter från brukningstaxan samt ränta och avskrivningar som beräknas uppgå till cirka 2,7 mnkr.

Bedömning ur ekologisk dimension

Detaljplanen bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan. Inom planområdet finns föroreningar i mark och bottensediment i havsviken. Markmiljön har utretts i planarbetet och det krävs att marken saneras till nivåer för känslig markanvändning för att bostäder ska vara lämpliga på platsen. Genomförda inventeringar visar på att delar av planområdet har påtagliga naturvärden. Detaljplanen innebär att naturvärden på land försvinner. Förslag på kompensationsåtgärder har tagits fram. Planens påverkan bedöms därmed som ringa. Utifrån detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten, bedöms det inte möjligt att bevara naturvärdena på land i någon större omfattning.

Detaljplanen bidrar till delmål i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram. Staden arbetar för renare hav, sjöar och vattendrag. Föroreningshalter i dagvattnet från planområdet kommer enligt genomförd dagvattenutredning att minska efter genomförandet av planförslaget. Delmål: Göteborgs Stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna: Luftkvaliteten inom planområdet bedöms vara god. I och med att bostäder uppförs i enlighet med förslaget i området bedöms detaljplanen bidra till möjligheten att uppnå detta delmål. Detaljplanen innebär inte någon ökning av trafik eller andra utsläpp och bedöms därför inte påverka luftmiljön i området. Delmål: Göteborgs Stad minskar buller för göteborgarna De bullernivåer som alstras vid bostäderna inom detaljplanen bedöms vara låga. Detaljplanen innebär inte heller en ökning av trafiken till planområdet vilket innebär att inga negativa konsekvenser för omgivningen avseende buller uppstår, utöver under byggtiden.

Bedömning ur social dimension

Genomförandet av detaljplanen påverkar människors livsmiljö och skapar målkonflikt. Planen möjliggör för bostadsbebyggelse inom en fastighet som idag nyttjas till verksamhet. Planen möjliggör bebyggelse bestående av cirka 27 bostäder, i radhus, parhus och friliggande villor i en till två våningar. Bostäderna kommer att uppföras havsnära i ett attraktivt läge vilket kan anses som positivt. Redan boende i området kommer att påverkas av bebyggelsen genom bland annan förändrad och förlorad havsutsikt vilket har en negativ påverkan på människors livsmiljö. Det har inneburit en prövning om bebyggelsen som planen medger kommer att medföra betydande olägenhet för omgivningen. Överväganden mellan allmänna och enskilda intressen har genomförts. Ambitionen i planeringsskedet har varit att bortfall av havsutsikt för den omgivande bebyggelsen ska undvikas i så hög omfattning som möjligt utifrån de givna förutsättningarna.

I och med förändringen från verksamhetsområde till bostadsområde kommer planområdets identitet att förändras. Platsen utgörs idag av en privatägd fastighet där verksamhet bedrivs. Genom skapandet av ett gångstråk och kajpromenad ges allmänheten möjlighet att röra sig genom området, vilket inte finns möjlighet till idag. Detaljplanen ger utöver bostädernas uteplatser utrymme för lekplatser och platser för social samvaro inom planområdet. I planområdets närhet är utbudet av kommunal och offentlig service begränsat, men inom 500–1000 meter nås kollektivtrafik, förskola, skola, butiker och restauranger. Skol- och förskoleplatser för inflyttande barn tillgodoses genom att det i befintliga förskolor och skolor i stadsdelen genomförs om och tillbyggnader. Detaljplanen får liten påverkan på trafiken i området, förutom under byggtiden. I och med att detaljplanen innebär ett tillskott av bostäder kan frågor gällande trafiksäkerhet i närområdet, utanför detaljplanen, att aktualiseras i framtiden.

Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

1. Stadsbyggnadsnämndens handlingar 2026-09-22 § 636
2. Planbeskrivning
3. Plankarta med bestämmelser
4. Grundkarta
5. Illustrationsritning
6. Samrådsredogörelse
7. Granskningsutlåtande

Samtliga handlingar i detaljplaneärendet finns tillgängliga i planpärm på stadsbyggnadsförvaltningen. Handlingarna finns även möjliga att hämta från www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Genomförande- och/eller exploateringsavtal finns tillgängligt hos exploateringsförvaltningen.

Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2026-09-22 § 636 att tillstyrka och översända detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg till kommunfullmäktige för beslut om antagande.

Detaljplanen bedöms vara av den karaktären att den ska hanteras med utökat planförfarande då planen avviker från översiktsplanen. Detaljplanen är upprättad med utökat planförfarande enligt PBL (2010:900, SFS 2014:900). Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet. Detaljplanen anger användningen bostadsområde och småbåtshamn, vilket delvis strider mot översiktsplanens redovisning. I detaljplanen har det bedömts vara motiverat att avvika från översiktsplanens markanvändningskarta, eftersom översiktsplanens intentioner om att värna småbåtshamnar möjliggörs genom användningsbestämmelsen ”Småbåtshamn” i plankartan, vid sidan om tillkommande byggrätter för bostadsändamål.

Stadsbyggnadsnämnden och byggnadsnämnden har tidigare beslutat:

BN 2016-04-26	att ge planbesked för flerbostadshus på Älvsborg 855:125 inom stadsdelen Älvsborg
BN 2020-12-15	att godkänna startplan för år 2021 där detaljplanen ingår som bostäder vid Långedrags båtvarv
BN 2022-12-13	att genomföra samråd om detaljplan
SBN 2023-06-20	att fortsatt upprätta detaljplan
SBN 2024-11-19	att låta granska detaljplan

Detaljplanen avser fastigheten Älvsborg 855:125 och del av fastigheten Älvsborg 855:316 i Långedrag inom stadsdelen Älvsborg i västra Göteborg. Detaljplanen omfattar endast kvartersmark och det ingår ingen allmän plats. Planområdet berörs ej av strandskydd. Då planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan, återinträder inte strandskyddet i och med föreliggande detaljplan.

Stadsbyggnadsnämnden har genomfört en undersökning enligt miljöbalken 6 kap 6 § och fattat ett särskilt beslut 2024-10-10 enligt miljöbalken 6 kap 7 §. Nämnden finner att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detaljplanen ska utifrån detta inte miljöbedömas.

Detaljplanens syfte, innehåll och utformning

Syftet med detaljplanen är att omvandla området från ett verksamhetsområde till en plats som kombinerar funktionerna småbåtshamn och bostäder. Planen möjliggör för bostadsbebyggelse inom en fastighet som idag nyttjas till verksamhet. Planen möjliggör bebyggelse bestående av cirka 27 bostäder, i radhus, parhus och friliggande villor i en till två våningar. Bebyggelsen ska vara anpassad till platsens förutsättningar i skala och utformning. Tillkommande bostäder ska placeras på ett sådant sätt att de kompletterar omgivande bebyggelse, främjar en utveckling av småbåtshamnen och skapar en allmän tillgänglighet till vattnet via gångstråk.



Vybilder med tillkommande bebyggelse som möjliggörs i detaljplanen

Utöver bostäder innebär planen anläggande av en kajpromenad, en komplementbyggnad till hamnverksamheten och ett stråk genom planområdet som delvis syftar till att möjliggöra allmänhetens tillgång till vattenområdet. Stråket och kajpromenaden kommer att utformas som en gemensamhetsanläggning där staden, genom sitt fastighetsbestånd, har en andel. I anslutning till kajpromenaden möjliggörs bryggor och förtöjning av båtar, likt dagens nyttjande av vattenområdet.

Planområdet ligger i Långedrag inom stadsdelen Älvsborg i västra Göteborg. Området angränsar till vattnet och Göteborgs Kungl. Segelsällskaps (GKSS) hamn i norr och väster och till befintligt villaområde i söder. Området nyttjas idag för verksamhet, bebyggelsen består av en verksamhetsbyggnad med tillhörande komplementbyggnader. Inga bostäder finns inom planområdet idag. Angränsande område består främst av friliggande villor med varierad karaktär och ålder.



Vybilder med tillkommande bebyggelse som möjliggörs i detaljplanen.

Planområdet är beläget i Långedrag, cirka nio kilometer sydväst om Göteborgs centrum. Närmaste kollektivtrafikhållplatser är belägna på Saltholmsgatan ungefär 400 meter från planområdet och Långedrags hållplats, cirka 600 meters gångväg bort. Området nås med bil från Pejlingsgatan som ansluter till Saltholmsgatan. Gång- och cykelväg finns längs med Saltholmsgatan men längs Pejlingsgatan färdas bil-, cykel- och gångtrafik i

blandtrafik. Inom planområdet finns idag parkering som är allmänt tillgänglig. Närmaste service med större dagligvaruhandel finns i anslutning till Käringbergets spårvagnshållplats cirka två kilometer bort.

Närmaste grundskola för F-6 är Långedragsskolan cirka en kilometers gångväg från planområdet och högstadieskola finns i Påvelund inom cirka två kilometers gångväg. Närmaste förskola finns vid Talattagatan cirka 700 meters gångväg från planområdet. Planen bedöms generera ett behov av 13–19 skolplatser och 10–12 förskoleplatser. Skol- och förskoleplatser tillgodoses genom utrymme på befintliga förskolor och skolor i stadsdelen. Detta förutsätter dock om- och tillbyggnader av befintliga skolor och förskolor, vilket bedöms vara möjligt att genomföra.

Samråd och granskning av detaljplanen

Dåvarande byggnadsnämnden beslöt 2022-12-13 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget under tiden 2023-01-18 till 2023-02-28. Synpunkter under samråd berör teman som trafik och parkering, avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning, stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter, hantering av dagvatten och markmiljö samt servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten. Allvarligaste invändningen gäller avvikelse från översiktsplan, stadsbild och påverkan på omgivande fastigheter samt hantering av dagvatten och markmiljö. Länsstyrelsen bedömer att planförslaget inte kan accepteras och kommer att prövas vid ett antagandebeslut av kommunen. Kommunen behöver på ett tillfredsställande sätt lösa de frågor som berör miljökvalitetsnormer för vatten, föroreningar, risk för översvämning.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt 2024-11-19 att låta granska detaljplaneförslaget under tiden mellan 2025-12-11 och 2025-01-14. De viktigaste synpunkterna gällde motiven till avvikelse från översiktsplanen samt förslaget avseende stadsbild, påverkan på omgivande grannar, fastighetsrättsliga frågor, trafik, hantering av dagvatten och skyfall, geoteknik och markmiljö. Från samrådet finns kvarstående erinringar avseende att motiven till avvikelse från översiktsplanen ifrågasattes samt synpunkter på förslaget avseende stadsbild, påverkan på omgivande grannar, hantering av dagvatten och skyfall samt geoteknik och markmiljö. Länsstyrelsen bedömer att planförslaget i granskning inte kan accepteras och kommer att prövas vid ett antagandebeslut av kommunen. Kommunen behöver, utifrån föreslagen markanvändning, på ett tillfredsställande sätt lösa frågor som risken för översvämning samt risken för erosion.

Stadsbyggnadsnämndens bedömning i sammandrag

Planförslaget medger nybyggnation och berörs därför av principerna i översiktsplanen men dock inte av principerna i stadens budget, då planförslaget inte medger nybyggnation av flerbostadshus. Stadsbyggnadsnämnden bedömer att föreslagen småhusbebyggelse är i linje med översiktsplanens inriktning avseende trädgårdsstadens struktur.

Nämnden har bedömt och beaktat barns bästa vid framtagande av planen. Detaljplanen bedöms på grund av sin storlek och innehåll inte ha stor påverkan ur ett barnperspektiv. Planen ger förutsättningar för en god utemiljö och ett allmän tillgängligt stråk och en kajpromenad inom området. Skol- och förskoleplatser tillgodoses genom utrymme på befintliga förskolor och skolor i stadsdelen. Detta förutsätter dock om- och tillbyggnader av befintliga skolor och förskolor, vilket bedöms vara möjligt att genomföra.

De viktigaste synpunkterna som inkommit under granskningen gällde trafik och parkering, avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning, stadsbild,

utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter, hantering av dagvatten och markmiljö samt servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten. Från samrådet finns kvarstående erinringar avseende att motiven till avvikelse från översiktsplanen ifrågasattes samt synpunkter på förslaget avseende stadsbild, påverkan på omgivande grannar, hantering av dagvatten och skyfall samt geoteknik och markmiljö.

Viktigaste ändringarna efter samråd gäller anpassning av planförslag till stadsbild och omgivande fastigheter, bland annat genom minskad omfattning av tillkommande bebyggelse. Förtydliganden avseende hantering av markmiljö, dagvatten, skyfall och stigande havsnivåer har gjorts.

Efter granskningen har följande mindre ändringar gjorts i detaljplanen. Den geotekniska utredningen har inför antagande reviderats. En planbestämmelse som reglerar höjden på marken på de kvartersgator som bostäderna inom planområdet har införts i plankartan. Planbestämmelserna har ändrats för att stämma överens med ”Planeringsnivåer för översvämningsrisk från hav, vattendrag och skyfall” (SBN 2026). Redaktionella ändringar av plankarta och planbeskrivning har införts. Dessa har framför allt gällt förtydligande om nuvarande verksamhet inom småbåtshamnen norr om planområdet, resonemang om framkomlighet i samband med högt vattenstånd samt bedömning av påverkan på stadsbild och omgivande fastigheter har fördjupats. En utformningsbestämmelse om kajpromenaden har lagts till. En utformningsbestämmelse som tidigare endast omfattade kajpromenaden har utökats till att även gälla den del av strandkanten som inte berörs av kajpromenaden. En fördjupad utredning av markmiljön under befintlig varvsbyggnad har genomförts, vilket gett en bättre bild av markmiljön men inte ändrat några ställningstaganden.

Stadsbyggnadsnämnden bedömer att föreslagna ändringar inte innebär någon väsentlig ändring av planförslaget efter granskning. och att detaljplanen därför kan antas med ändringar enligt ovan.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret föreslår kommunfullmäktige att anta detaljplanen då detaljplanen i dess skala bidrar till mål om ökat bostadsbyggande. Detaljplanen bidrar också med ett mindre tillskott till målet om ett ökat småhusbyggande.

I detaljplanearbetet har det funnits avvägningar utifrån allmänt och enskilt intresse. Stadsbyggnadsnämnden har utifrån synpunkter i samråd och granskning gjort överväganden och anpassat utformning med beaktande av exempelvis påverkan på stadsbild, utsiktsbortfall och omgivningspåverkan. Vidare har Länsstyrelsens bedömningar omhändertagits genom bland annat fördjupade utredningar och tillförandet av bestämmelser i plankartan i arbetet med framtagande av detaljplanen. Nämnden bedömer att efter omhändertagande av inkomna synpunkter i samråd och granskning att detaljplanen nu kan antas.

Jonas Kinnander	Eva Hessman
Direktör Ärende och utredning	Stadsdirektör

Protokollsutdrag
Sammanträdesdatum: 2026-09-22

§ 636 Ärendenummer SBF-2023-00105

Tillstyrkande av detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg

Beslut
I stadsbyggnadsnämnden:

1. Tillstyrka förslag till detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg, upprättad 2024-12-02, reviderad 2026-04-24.

2. Översända förslag till detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg, upprättad 2024-12-02, reviderad 2026-04-24, till kommunfullmäktige för beslut om antagande.

Skäl till beslut
Nämnden beslutar i enlighet med de skäl som anges i förvaltningens tjänsteutlåtande.

Tidigare behandling
Bordlagt på förslag av Jörgen Fogelklou (SD) 2026-05-19 och 2026-06-16 och av Johannes Hulter (S) 2026-08-25.

Handlingar
Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2026-04-24, med bilagor.

Beslutsgång
Ordföranden föreslår att nämnden ska besluta att bifalla tjänsteutlåtandet och finner att nämnden beslutar i enlighet med ordförandens förslag.

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2026-04-24
SBN 2026-05-19
Diarienummer SBF-2023-00105
(LIS diarienummer 0921/21)

Handläggare
Anders Dahlgren
Telefon: 031-368 18 90
E-post: anders.dahlgren@stadsbyggnad.goteborg.se

Tillstyrkande av detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Tillstyrka förslag till detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg, upprättad 2024-12-02, reviderad 2026-04-24.
2. Översända förslag till detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg, upprättad 2024-12-02, reviderad 2026-04-24, till kommunfullmäktige för beslut om antagande.

Sammanfattning

Planområdet ligger i Långedrag inom stadsdelen Älvsborg i västra Göteborg. Området angränsar till vattnet och Göteborgs Kungl. Segelsällskaps (GKSS) hamn i norr och väster och till befintligt villaområde i söder.

Planens syfte är att omvandla området från ett verksamhetsområde till ett område som kombinerar funktionerna småbåtshamn och bostäder. Tillkommande bostäder ska placeras på ett sådant sätt att de kompletterar omgivande bebyggelse, främjar en utveckling av småbåtshamnen och skapar en allmän tillgänglighet till vattnet via gångstråk. Bebyggelsen ska vara anpassad till platsens förutsättningar i skala och utformning.

Planen möjliggör för bostadsbebyggelse inom en fastighet som idag nyttjas till verksamhet. Planen möjliggör bebyggelse innehållande cirka 27 bostäder, i radhus, parhus och friliggande villor i en till två våningar.

Utöver bostäder innebär planen anläggande av en kajpromenad, en komplementbyggnad till hamnverksamheten och ett stråk genom planområdet som syftar till att möjliggöra allmänhetens tillgång till vattenområdet. Stråket och kajpromenaden kommer att utformas som en gemensamhetsanläggning där staden har en andel. Utanför kajpromenaden anläggs en småbåtshamn med bryggor och båtplatser.

Planen innefattar endast kvartersmark.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Planarbetet kan utföras inom kontorets budget. Planavtal har tecknats med intressent.

Exploateringsförvaltningen bedömer i detta skede att projektets ekonomi är i balans. Eventuella kostnader för allmän anläggning bekostas till fullo av exploatören. Eventuellt kommer en mindre del kommunal mark att säljas till exploatören, vilket kan generera en inkomst.

Exploateringsförvaltningens beräkningar visar på ett plus-minus-noll-resultat, vilket främst beror på att detaljplanen inte omfattar allmän plats.

Bedömning ur ekologisk dimension

Detaljplanen bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan. Undersökningssamråd med länsstyrelsen har genomförts i samband med plansamrådet.

Inom planområdet finns föroreningar i mark och bottensediment i havsviken. Markmiljön har utretts i planarbetet och det krävs att marken saneras till nivåer för känslig markanvändning för att bostäder ska vara lämpliga på platsen. Bottensedimenten kan inte saneras i samband med detaljplanens genomförande, utan detta behöver ske samordnat med hela havsviken. Någon tidplan för detta finns i dagsläget inte. Detaljplanen har därför utformningsbestämmelser om att mark och kajpromenad ska utformas på ett sådant sätt att de inte inbjuder till bad.

I Göteborgs stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 som antogs av Kommunfullmäktige 2021-03-25 presenteras tre övergripande mål med sammanlagt tolv delmål. De tre målen och de delmål som har störst relevans för programförslaget är:

Naturen: Göteborg har en hög biologisk mångfald

Delmål: Göteborgs Stad arbetar för renare hav, sjöar och vattendrag.

Föroreningshalter i dagvattnet från planområdet kommer enligt genomförd dagvattenutredning att minska efter genomförandet av planförslaget. Detaljplanen bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Göteborgs Stad ökar den biologiska mångfalden i stadsmiljön

Detaljplanen innebär att tidigare hårdgjorda ytor tas i anspråk. Vidare innebär detaljplanen att mindre områden med påtagligt naturvärde tas i anspråk. Förslag på kompensationsåtgärder har tagits fram. Detaljplanen bedöms ha neutral påverkan på möjligheten att uppnå delmålet.

Klimatet: Göteborgs klimatavtryck är nära noll

Delmål: Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från resor och transporter.

Detaljplanen innebär att dagens verksamhetsområde förändras till ett bostadsområde, vilket innebär att antalet transporter till området inte ökar. Samtidigt ger planförslaget goda möjligheter till ett ökat antal hållbara transporter genom bostädernas närhet till kollektivtrafik av god standard. Detta innebär att detaljplanen verkar för en omställning mot hållbara transporter och detaljplanen bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Delmål: Göteborgs stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna.

Luftkvaliteten inom planområdet bedöms vara god. I och med att bostäder uppförs inom detta område bedöms detaljplanen bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Delmål: Göteborgs Stad minskar buller för göteborgarna

De bullernivåer som alstras vid bostäderna inom detaljplanen bedöms vara låga. Detaljplanen innebär inte heller en ökning av trafiken till planområdet vilket innebär att inga negativa konsekvenser för omgivningen avseende buller uppstår, utöver under byggtiden. I och med att bostäder uppförs inom detta område bedöms detaljplanen bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Övriga delmål

Ett genomförande av planförslaget bedöms ha en mindre påverkan på övriga delmål.

Naturmiljö

Planen innehåller idag ingen naturmiljö av högre värde. Genomförda inventeringar visar på att mindre delar av planområdet har påtagliga naturvärden. Detaljplanen innebär att dessa naturvärden försvinner. Förslag på kompensationsåtgärder har tagits fram. Planens påverkan bedöms därmed som ringa.

Kulturmiljö

Planens påverkan bedöms som ringa. Planområdet innehåller idag inga kulturhistoriska värden. Viss påverkan sker på upplevelsen av kusten, denna är dock lokal och bedöms ej som negativ utan är anpassad till omgivande områdens bebyggelse avseende volym och byggnadshöjd. Området ligger inom riksintresse för högexploaterad kust, 4 kap. miljöbalken. Området ingår dock i tätbebyggt område och marken är sedan tidigare ianspråktagen, så detaljplanen bedöms inte ha någon negativ påverkan på riksintresset.

Påverkan på luft

Detaljplanen innebär inte någon ökning av trafik eller andra utsläpp och bedöms därför inte påverka luftmiljön i området.

Påverkan på vatten

Om de i detaljplanen föreskrivna reningsåtgärderna utförs bidrar detaljplanens genomförande till förbättrad vattenkvalitet i recipienten, i enlighet med gällande miljökvalitetsnormer.

Bedömning ur social dimension

Barnkonventionen är svensk lag sedan 2020. Barns bästa har bedömts och beaktats vid framtagande av planförslaget.

Detaljplanens sociala konsekvenser har bedömts ur skalnivåerna ”Byggnad och plats”, ”Närområde” och ”Stadsdel”. Detta motiveras av att detaljplanen på grund av sin relativt begränsade omfattning och innehåll främst har effekter på dessa lägre nivåer.

Sammanhållen stad

Platsen utgörs idag av en privatägd fastighet där verksamhet bedrivs. Genom skapandet av ett gångstråk och kajpromenad ges allmänheten möjlighet att röra sig genom området, vilket inte finns idag. Detaljplanen ansluter till sin omgivning och verkar genom kajpromenaden för att omgivande områden kopplas ihop rumsligt. Vidare möjliggör detaljplanen att radhus byggs i stadsdelen, som i övrigt domineras av friliggande villor.

Därmed innebär detaljplanen i viss mån en ökad blandning av bostadstyper i stadsdelen, samtidigt som stadsdelen fortsatt kommer att numerärt domineras av friliggande villor och egna hem.

Samspel

Det privata lekplatserna och vistelseytorna bildar mötesplatser inom området. Även kajpromenaden utgör en lokal mötesplats som kan fungera som mötesplats för människor som bor och vistas i närområdet.

Vardagsliv

Detaljplanen ger utöver bostädernas uteplatser utrymme för lekplatser och platser för social samvaro inom planområdet. I planområdets närhet är utbudet av kommunal och offentlig service begränsat, men inom 500–1000 meter nås kollektivtrafik, förskola, skola, butiker och restauranger.

Identitet

I och med förändringen från verksamhetsområde till bostadsområde kommer planområdets identitet att förändras. Placeringen, gestaltningen och organiseringen av tillkommande bebyggelse kommer att ge området en sammanhållen identitet.

Byggnaderna inom planområdet kommer få en sammanhållen identitet och kommer på så vis att skilja sig från omgivningen som består av friliggande byggnader med utpräglad individuell karaktär.

Detaljplanen kommer inte att påverka stadsdelens identitet nämnvärt, då befintlig stadsdel bland annat innehåller småbåtshamnar och egnahem i havsnära läge.

Hälsa och säkerhet

Detaljplanen får liten påverkan på trafiken i området, förutom under byggtiden. I och med att detaljplanen innebär ett tillskott av bostäder kan frågor gällande trafiksäkerhet i närområdet, utanför detaljplanen, att aktualiseras i framtiden.

Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

Planhandlingar

1. Plankarta med bestämmelser
2. Planbeskrivning

Övriga handlingar

3. Grundkarta
4. Illustrationsritning
5. Samrådsredogörelse
6. Granskningsutlåtande
7. Fastighetsförteckning (publiceras ej på webben)
8. Byggnadsnämndens och Stadsbyggnadsnämndens tidigare fattade beslut

Utredningar

9. Bullerutredning
10. Bullerkartor
11. PM Bergteknik
12. PM Geoteknik
13. Miljöteknisk markundersökningsrapport
14. Kompletterande miljöteknisk markundersökningsrapport
15. Kompletterande miljöteknisk markundersökning
16. Naturvärdesinventering
17. Naturvärdesinventering (marin)
18. PM Trafik- och utformningsförslag
19. Mobilitets- och parkeringsutredning
20. Dagvatten- och skyfallsutredning
21. Undersökning om betydande miljöpåverkan
22. Vyer av planförslaget

Beskrivning av ärendet

Ärendet berör antagandebeslut för detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg.

Planförslaget

Planområdet ligger i Långedrag inom stadsdelen Älvsborg i västra Göteborg. Området angränsar till vattnet och Göteborgs Kungl. Segelsällskaps (GKSS) hamn i norr och väster och till befintligt villaområde i söder. Området nyttjas idag för verksamhet, bebyggelsen består av en verksamhetsbyggnad med tillhörande komplementbyggnader. Inga bostäder finns inom planområdet idag. Angränsande område består främst av friliggande villor med varierad karaktär och ålder.

Planen möjliggör för bostadsbebyggelse inom en fastighet som idag nyttjas till verksamhet. Planen möjliggör bebyggelse innehållande cirka 27 bostäder, i radhus, parhus och friliggande villor i en till två våningar.

De viktigaste stadsbyggnadsidéerna i förslaget är att tillkommande bebyggelse placeras på ett sådant sätt att den kompletterar omgivande bebyggelse, främjar en utveckling av småbåtshamnen och skapar en allmän tillgänglighet till vattnet via gångstråk.

Gällande Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19 anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet. Förslaget anger användningen bostadsområde och småbåtshamn, vilket delvis strider mot översiktsplanens redovisning. I detaljplanearbetet har det bedömts vara motiverat att avvika från översiktsplanens markanvändningskarta, eftersom översiktsplanens intentioner om att värna småbåtshamnar möjliggörs genom användningsbestämmelsen ”Småbåtshamn” i plankartan, vid sidan om tillkommande byggrätter för bostadsändamål.

Planområdet är inte tidigare planlagt.

Planområdet berörs ej av strandskydd. Då planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan, återinträder inte strandskyddet i och med föreliggande detaljplan.

Övrigt material i ärendet går att läsa på www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Bakgrund/bakgrund och förändringar efter granskning

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2024-11-19 att låta granska detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg. Granskning har hållits under tiden 2025-12-11 – 2025-01-28. Förslaget till detaljplan har under granskningstiden funnits tillgängligt på kommunens webbplats samt varit tillgängligt på Stadsbiblioteket, Götaplatsen 3.

Ett granskningsutlåtande har tagits fram.

Efter granskningen har följande mindre ändringar gjorts i detaljplanen.

- Den geotekniska utredningen har inför antagande reviderats. Det framgår nu tydligare att planbestämmelser gällande geoteknik inte behöver införas i plankartan, för att marken ska vara lämplig för sitt ändamål.

- En planbestämmelse som reglerar höjden på marken på de kvartersgator som bostäderna inom planområdet angörs från: ”n1 – Markens höjd får inte vara lägre än +2,8 meter över nollplanet.” har införts i plankartan.
- Planbestämmelserna b_2 och b_3 har ändrats för att stämma överens med ”Planeringsnivåer för översvämningsrisk från hav, vattendrag och skyfall” (SBN 2026).
- Redaktionella ändringar av plankarta och planbeskrivning har införts. Dessa har framför allt gällt förtydligande om nuvarande verksamhet inom småbåtshamnen norr om planområdet, resonemang om framkomlighet i samband med högt vattenstånd samt bedömning av påverkan på stadsbild och omgivande fastigheter har fördjupats.
- En utformningsbestämmelse om kajpromenaden har lagts till.
- En utformningsbestämmelse som tidigare endast omfattade kajpromenaden har utökats till att även gälla den del av strandkanten som inte berörs av kajpromenaden.
- En fördjupad utredning av markmiljön under befintlig varvsbyggnad har genomförts, vilket gett en bättre bild av markmiljön men inte ändrat några ställningstaganden.

Ärendets handläggning

Detaljplanen upprättas enligt PBL (2010:900, SFS 2014:900).

Planen bedöms vara av den karaktären att den ska hanteras med utökat planförfarande och antas av kommunfullmäktige.

Detaljplanen ska antas av kommunfullmäktige eftersom den avviker från översiktsplanen.

Stadsbyggnadsnämnden och Byggnadsnämnden har tidigare beslutat:

BN 2016-04-26	att ge positivt planbesked för detaljplan för flerbostadshus på Älvsborg 855:125 inom stadsdelen Älvsborg.
BN 2020-12-15	att godkänna startplan för år 2021 där detaljplanen ingår som bostäder vid Långedrags båtvarv.
BN 2022-12-13	att genomföra samråd om detaljplanen.
SBN 2023-06-20	att Stadsbyggnadsförvaltningen får fortsatt uppdrag att upprätta detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg i Göteborg, men att detaljplanens syfte ändras genom att funktionen småbåtshamn läggs till, för att bättre stämma överens med översiktsplanens intentioner
SBN 2024-11-19	att genomföra granskning om detaljplanen.

Miljöpåverkan

Förvaltningen har genomfört en undersökning enligt Miljöbalken 6 kap 6 § och fattat ett särskilt beslut enligt Miljöbalken 6 kap 7 §. Beslutet fattades på delegation 2024-10-10 av Hanna Cedergren Kaplan, planchef sydväst. Förvaltningen finner att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detaljplanen ska inte miljöbedömas.

Förvaltningen har genomfört en undersökning enligt Miljöbalken 6 kap 6 § och fattat ett särskilt beslut enligt Miljöbalken 6 kap 7 §. Beslutet fattades på delegation 2024-10-10 av Hanna Cedergren Kaplan, planchef sydväst. Förvaltningen finner att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detaljplanen ska inte miljöbedömas.

Förvaltningens bedömning

Planområdet bedöms på grund av sitt läge inte beröras av Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad baserat på en historisk stadsplaneanalys, dnr 0120/16, framtaget 2016 - 2018 på uppdrag av Byggnadsnämnden och Fastighetsnämnden.

Översiktsplanen anger i avsnittet om gestaltad livsmiljö att den övergripande inriktningen för stadsbyggandet ska vara kvartersstadens och trädgårdsstadens struktur.

Enligt stadens budget ska nya flerbostadshus hålla hög arkitektonisk kvalitet, exempelvis genom klassisk, traditionell arkitektur och moderna landshövdingehus. Nybyggnation ska ta hänsyn till omgivande bebyggelse med hög kvalitet. Mer varierad arkitektur och tilltalande gestaltning är viktiga delar av stadsplaneringen.

Planförslaget medger nybyggnation och berörs därför av principerna i översiktsplanen men dock inte av principerna i stadens budget, då planförslaget inte medger nybyggnation av flerbostadshus. Förvaltningen bedömer att föreslagen småhusbebyggelse är i linje med översiktsplanens inriktning avseende trädgårdsstadens struktur.

Förvaltningen har bedömt och beaktat barns bästa vid framtagande av planen. Detaljplanen bedöms på grund av sin storlek och innehåll inte ha stor påverkan ur ett barnperspektiv. Detaljplanen ger förutsättningar för en god utemiljö och ett allmän tillgängligt stråk och en kajpromenad inom området.

Planen bedöms generera ett behov av 13–19 skolplatser och 10–12 förskoleplatser. Skol- och förskoleplatser tillgodoses genom utrymme på befintliga förskolor och skolor i stadsdelen. Detta förutsätter dock om- och tillbyggnader av befintliga skolor och förskolor, vilket bedöms vara möjligt att genomföra. Inför samråd stämdes vald lösning av med Stadsledningskontoret, avdelningen för planering och analys, som före det att ny organisation för stadsutveckling skapades 2023 ansvarade för dessa frågor.

De viktigaste synpunkterna, som inkommit under granskningen är att synpunkterna under granskning gällde trafik och parkering, avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning, stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter, hantering av dagvatten och markmiljö samt servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten. Från samrådet finns kvarstående erinringar avseende att motiven till avvikelse från översiktsplanen ifrågasattes samt synpunkter på förslaget avseende

stadsbild, påverkan på omgivande grannar, hantering av dagvatten och skyfall samt geoteknik och markmiljö.

Förvaltningen bedömer att föreslagna ändringar inte innebär någon väsentlig ändring av planförslaget efter granskning. och att detaljplanen därför kan antas med följande ändringar efter granskning:

Henrik Kant	Henrik Levin
Stadsbyggnadsdirektör	Avdelningschef Detaljplan

Detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg

Utökat förfarande

PLANBESKRIVNING

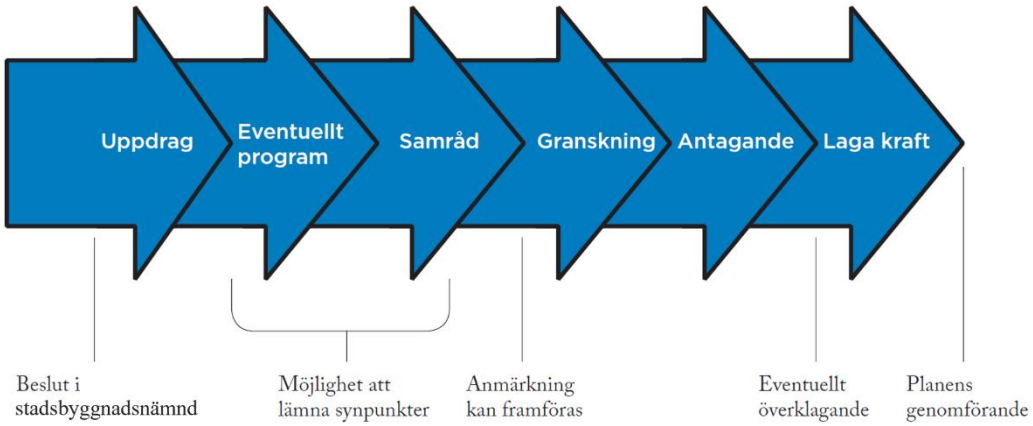


Antagande, april 2026

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Samrådet syftar till att samla in information, önskemål och synpunkter som berör planförslaget i ett tidigt skede i detaljplanearbetet. Vid granskningen är planförslaget färdigställt. För att vara säker på att senare ha rätt att överklaga beslutet att anta detaljplanen ska skriftliga synpunkter lämnas senast under granskningstiden.

När detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mera detaljerat i program.



Planinformation

Planarbetet startade 2020-12-15

Detaljplanen är upprättad med utökat planförfarande

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar och utredningar samt kartor finns på Stadsbyggnadsförvaltningen, adress och öppettider: www.goteborg.se

Information om planförslaget lämnas av:

- Anders Dahlgren, Stadsbyggnadsförvaltningen, tfn 031-368 18 90
- Martin Norvenius, Stadsbyggnadsförvaltningen, tfn 031-368 17 62
- Karl Falck, Exploateringsförvaltningen, tfn 031-368 12 85
- Kim Alm, Exploateringsförvaltningen, tfn 031-368 24 94

Antagandehandling
Datum: Upprättad 2024-12-02, reviderad 2026-04-24
Aktbeteckning: 2 -5655

Diarienummer
Stadsbyggnadsförvaltningen:
SBF-2023-00105
Handläggare SBF
Anders Dahlgren
Tel: 031-368 18 90
anders.dahlgren@stadsbyggnad.goteborg.se

Diarienummer
Exploateringsförvaltningen:
EXF-2023-00289
Handläggare EXF
Karl Falck
Tel: 031-368 12 85
karl.falck@exploatering.goteborg.se

Detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg i Göteborg

Detaljplanen är upprättad med utökat planförfarande enligt PBL (2010:900, SFS 2014:900).

Göteborgs Stad har genomfört en omorganisation vid årsskiftet 2022/2023. Detta ärende hade fram till 2022-12-31 diarienummer 0921/21 hos Stadsbyggnadskontoret. Sedan 2023-01-01 hanteras ärendet istället av Stadsbyggnadsförvaltningen.

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar

- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Illustrationsritning
- Grundkarta

Utredningar

- Bullerutredning DP Långedrags båtvarv, Akustikforum AB 556362-2140, 2022-07-05, beställd av Wingårdhs (exploatör)
- Bullerkartor DP Långedrags båtvarv, Akustikforum AB 556362-2140, 2022-07-05, beställd av Wingårdhs (exploatör)

- PM Bergteknik DP Långedrags båtvarv, Cowi 556204-9501, 2024-05-02, beställd av Wingårdhs (exploatör)
- PM Geoteknik DP Långedrags båtvarv, Cowi 556204-9501, 2026-03-17, beställd av Wingårdhs (exploatör)
- Miljöteknisk markundersökningsrapport DP Långedrags båtvarv, Cowi 556204-9501, 2023-11-17, beställd av Wingårdhs (exploatör)
- Kompletterande miljöteknisk markundersökningsrapport DP Långedrags båtvarv, Norconsult 556405-3964, 2024-04-30, beställd av Wingårdhs (exploatör)
- Kompletterande miljöteknisk markundersökning Älvsborg 855:125, Norconsult 556405-3964, 2025-09-05, beställd av Wingårdhs (exploatör)
- Naturvärdesinventering Långedrag, Cowi 556204-9501, 2022-06-17, beställd av Wingårdhs (exploatör)
- Naturvärdesinventering (marin) DP Långedrags båtvarv, Medins Havs och Vattenkonsulter AB 556389-2545, 2022-10-24, beställd av Wingårdhs (exploatör)
- PM Trafik- och utformningsförslag, Trafikkontoret och WSP Sverige AB 556057-4880, 2022-09-06, beställd av trafikkontoret
- Mobilitets- och parkeringsutredning, Cowi 556204-9501, 2024-08-20, beställd av Wingårdhs (exploatör)
- Dagvatten- och skyfallsutredning, Kretslopp och Vatten samt Ramboll Sweden AB 556133-0506, 2024-03-18, beställd av Kretslopp och vatten.
- Undersökning om betydande miljöpåverkan DP Långedrags båtvarv, Stadsbyggnadskontoret, 2022-10-27.
- Vyer av planförslaget, Wingårdhs 556339-7503, 2024-09-17, beställd av exploatör.

Innehållsförteckning

Planprocessen 2
Planinformation 2
PLANBESKRIVNING 3
DETALJPLANEN OMFATTAR FÖLJANDE HANDLINGAR: 3
INNEHÅLLSFÖRTECKNING 5
SAMMANFATTNING 6
Planens syfte och förutsättningar 6
Planens innebörd och genomförande 6
Överväganden och konsekvenser 7
Avvikelse från översiktsplanen 7
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR 8
Syfte 8
Läge, areal och markägoförhållanden 8
Planförhållanden och tidigare ställningstaganden 9
Mark, vegetation och fauna 10
Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse 17
Sociala förutsättningar 19
Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet 19
Service 20
Teknisk försörjning 21
Risk och störningar 22
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE 23
Bebyggelse 24
Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet 26
Service 27
Friytor och naturmiljö 27
Strandskydd 28
Sociala aspekter och åtgärder 28
Teknisk försörjning 29
Övriga åtgärder 32
Fastighetsindelning 35
Huvudmannaskap och ansvarsfördelning 35
Fastighetsrättsliga frågor 35
Avtal 42
Dispenser och tillstånd 42
Tidplan 43
Upplysningar 43
Genomförandetid 43
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER 43
Förändrad och förlorad havsutsikt för omgivande fastigheter 44
Motiv till detaljplanens reglering 45
Nollalternativet 52
Sociala konsekvenser och barnperspektiv 52
Miljökonsekvenser 53
Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen 56
AVVIKELSER FRÅN ÖVERSIKTSPLANEN 57

Sammanfattning

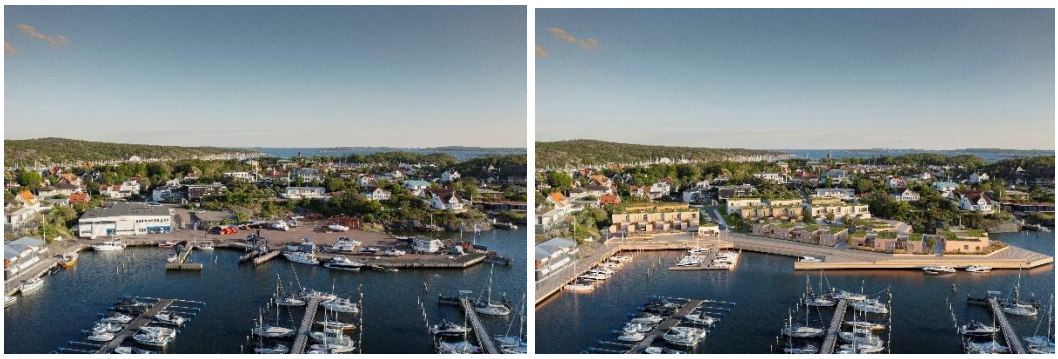
Planens syfte och förutsättningar

Planens syfte är att omvandla området från ett verksamhetsområde till ett område som kombinerar funktionerna småbåtshamn och bostäder. Tillkommande bostäder ska placeras på ett sådant sätt att de kompletterar omgivande bebyggelse, främjar en utveckling av småbåtshamnen och skapar en tillgänglighet till vattnet via gångstråk från stadens vägnät. Bebyggelsen ska vara anpassad till platsens förutsättningar i skala och utformning.

Planområdet ligger i Långedrag inom stadsdelen Älvsborg i västra Göteborg. Området angränsar till vattnet och Göteborgs Kungl. Segelsällskaps (GKSS) hamn i norr och väster och till befintligt villaområde i söder. Området nyttjas idag för småindustriell varvs- och båtverksamhet samt som uppställningsplats för båtar och parkering av bilar. Planområdet innehåller även bryggor och båtplatser. Bebyggelsen består av en verksamhetsbyggnad med tillhörande komplementbyggnader. Inga bostäder finns inom planområdet idag. Angränsande område består främst av friliggande villor med varierad karaktär och ålder.

Planens innebörd och genomförande

Planen möjliggör för bostadsbebyggelse inom en fastighet som idag nyttjas till verksamhet. Planen möjliggör bebyggelse innehållande cirka 27 bostäder, i radhus, parhus och friliggande villor i en till två våningar.



Figur 1. Vybild över planområdet idag (t v) och med tillkommande bebyggelse som möjliggörs i detaljplanen (t h).

Utöver bostäder innebär planen anläggande av en kajpromenad, en komplementbyggnad till hamnverksamheten och ett stråk genom planområdet som delvis syftar till att möjliggöra allmänhetens tillgång till vattenområdet. Stråket och kajpromenaden kommer att utformas som en gemensamhetsanläggning där staden, genom sitt fastighetsbestånd, har en andel. I anslutning till kajpromenaden möjliggörs bryggor och förtöjning av båtar, likt dagens nyttjande av vattenområdet.

Planen innefattar endast kvartersmark.

Överväganden och konsekvenser

Avvägningar har gjorts mellan olika intressen. Detaljplanen möjliggör bebyggelse som kommer att påverka omgivningens utblickar mot havet. För vissa omgivande fastigheter kommer utsikten mot havet att minska till följd av tillkommande byggnader. Inom detaljplanen har byggnadernas placering och höjd avvägts på ett sådant sätt att inskränkningen av havsutsikt från omgivande fastigheter bedöms vara acceptabel ur ett helhetsperspektiv. Förvaltningen bedömer att det allmänna intresset av att bygga fler bostäder i detta område, överväger det enskilda intresset av opåverkad havsutsikt från omgivande fastigheter.

Detaljplanen kommer att ha viss påverkan på stads- och landskapsbilden i området, som i dagsläget präglas av friliggande enbostadshus i två våningar av varierande karaktär. Detaljplanen möjliggör bland annat uppförande av grupper av radhus och parhus, vilket är en bostadsform och bebyggelsetypologi som inte finns i området idag. Tillkommande byggnaders placering och höjd har studerats med utgångspunkt i områdets förutsättningar och detaljplanens påverkan på stadsbilden har bedömts vara acceptabel och uppvägas av intresset att bygga bostäder i området.

Inom planområdet har påtagliga naturvärden konstaterats. Detaljplanen innebär att dessa naturvärden försvinner i samband med genomförandet av detaljplanen. Förslag på kompensationsåtgärder har tagits fram. Det allmänna intresset av att tillskapa nya bostäder i området och samtidigt säkra allmänhetens tillgänglighet till strandkanten har bedömts väga tyngre än att bevara befintliga naturvärden.

Avvikelse från översiktsplanen

Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet. Detaljplanen anger användningen bostadsområde och småbåtshamn, vilket delvis strider mot översiktsplanens redovisning. I detaljplanen har det bedömts vara motiverat att avvika från översiktsplanens markanvändningskarta, eftersom översiktsplanens intentioner om att värna småbåtshamnar möjliggörs genom användningsbestämmelsen ”Småbåtshamn” i plankartan, vid sidan om tillkommande byggrätter för bostadsändamål.

Planens syfte och förutsättningar

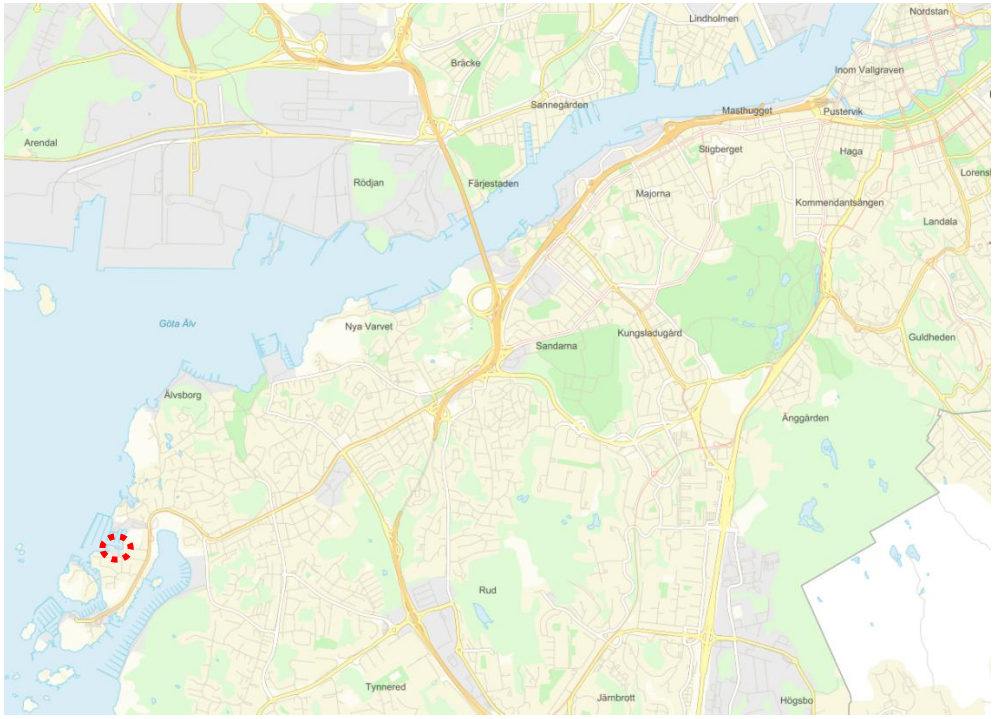
2016-04-26 lämnade byggnadsnämnden positivt planbesked för detaljplan för flerbostadshus på Älvsborg 855:125 inom stadsdelen Älvsborg. Förslaget innehöll då lägenheter i flerbostadshus och stadsradhus. Stadsbyggnadskontoret fick uppdrag att starta en detaljplan för området 2020-12-15, då byggnadsnämnden fattade beslut om startplan för år 2021. I samband med detta gav nämnden förvaltningen i uppdrag föra en dialog med byggherren i syfte att endast planera för småhus/radhus på platsen. Planarbetets målsättning blev därmed justerad från planbeskedets flerbostadshus till småhus. Planen ska bidra till mål om ökat småhusbyggande enligt byggnadsnämndens budget och komplettera befintligt villaområde med småhus i varierad typ. 2023-06-20 beslutade Stadsbyggnadsnämnden att Stadsbyggnadsförvaltningen får fortsatt uppdrag att upprätta detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg i Göteborg, men att detaljplanens syfte ändras genom att funktionen småbåtshamn lades till, för att bättre stämma överens med översiktsplanens intentioner.

Syfte

Planens syfte är att omvandla området från ett verksamhetsområde till ett område som kombinerar funktionerna småbåtshamn och bostäder. Tillkommande bostäder ska placeras på ett sådant sätt att de kompletterar omgivande bebyggelse, främjar en utveckling av småbåtshamnen och skapar en allmän tillgänglighet till vattnet via gångstråk. Bebyggelsen ska vara anpassad till platsens förutsättningar i skala och utformning.

Läge, areal och markägoförhållanden

Planområdet är beläget i Långedrag, cirka nio kilometer sydväst om Göteborgs centrum.



Figur 2. Planområdets läge i staden (röd markering)



Figur 3. Grundkarta med plangräns.

Planområdet omfattar cirka 1,5 hektar och ägs till största del av privata markägare, KB Viamare (exploatör). Kommunen äger mark vid Pejlingsgatan i planområdets södra del samt angränsande vattenområde utanför planområdet.

Inom planområdet finns ett flertal servitut gällande väg, brygga, båtplats och parkering. Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Planförhållanden och tidigare ställningstaganden

Översiktsplanen för Göteborgs kommun anger följande användning: verksamhetsområde, mindre hamn, med följande rekommendationer: Befintliga småbåtshamnar som ska värnas. Utbyggnad av hamn för småbåtar kan vara möjlig i anslutning till dessa befintliga. Särskilda studier av vattenområdets biologi, hydrologi och andra förutsättningar i vattnet och på land ska genomföras om utbyggnaden berör grundområden och andra värdefulla områden. Nya hamnanläggningar ska prövas i detaljplan. Bygglovsprövning krävs för småbåtshamnar och tillstånd enligt miljöbalken för vattenverksamhet krävs vid byggande i vatten.

I översiktsplanens strategikarta ingår området i mellanstaden. För sydvästra mellanstaden rekommenderas bland annat:

- Utveckla övriga delar av sydvästra mellanstaden med bostäder med höga boendekvaliteter och inslag av lokal service.

- Stärk och synliggör det kustnära läget genom att värna rekreationsvärden och kustens speciella bergslandskap.
- Ny bebyggelse och nya strukturer ska i möjligaste mån öka orienterbarheten och tillgängligheten till havet

Detaljplan
Området är ej detaljplanelagt.

Vid beslut om startplan för 2021 gav byggnadsnämnden (2020-12-15) förvaltningen i uppdrag föra en dialog med byggherren i syfte att endast planera för småhus/radhus på platsen. Planarbetets målsättning blev därmed justerad från planbeskedets flerbostadshus till småhus. Planen ska bidra till mål om ökat småhusbyggande enligt byggnadsnämndens budget och komplettera befintligt villaområde med småhus i varierad typ. 2022-12-13 beslutade Byggnadsnämnden om att skicka ut detaljplanen på samråd. Samrådet varade 2023-01-18 – 2023-02-28. 2023-06-20 beslutade Stadsbyggnadsnämnden att Stadsbyggnadsförvaltningen får fortsatt uppdrag att upprätta detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg i Göteborg, men att detaljplanens syfte ändras genom att funktionen småbåtshamn läggs till för att bättre stämma överens med översiktsplanens intentioner. 2024-11-19 beslutade stadsbyggnadsnämnden om att skicka ut detaljplanen på granskning. Granskningen varade 2024-12-11 – 2025-01-28.

Mark, vegetation och fauna



Figur 4. Foto över planområdet och dess omgivning, sett från nordväst.

Mark- och vegetationstyp
Marken inom planområdet präglas av hamn med asfalterade verksamhetsytor, men innefattar även områden med biotoperna granitoid hällmark samt sten- och grusvall.

Större delen av området är relativt flackt där markytans nivåer varierar mellan cirka +1,3 och +2 meter. Vid den södra delen av området, längs med Pejlingsgata, sluttar markytan åt norr, från nivå på cirka +6 till +2 meter längs en sträcka på cirka 20 meter. Vid

parkeringsytan i söder ligger markytans nivå på cirka +5 meter och från parkeringsytan sluttar markytan brant ner mot uppställningsytan mot norr och väster.

En naturinventering för marken inom planområdet har genomförts (Cowi. 2022-06-17) De största naturvärdena finns i området med stenig havsstrand (se NT 2 i Figur 6 nedan), då naturvårdsarter som strandkål, strandbeta och strandmålla går att finna där. Biotopen är sten- och grusvallar, vilken dessutom är ovanlig generellt, även om den är mer förekommande på regional nivå. Här finns drift från havet, och lite vass som är viktigt skydd för juvenila marina organismer. Objektet har en noterbar artrikedom trots stor mänsklig aktivitet och inverkan.

Området med berg och sten (se NT 1 i Figur 6 nedan) är under igenväxning och fungerar idag som en viktig refug för vilda djur, så som hare och rådjur. Biotopen är granitoid hällmark. Unga individer av de rödlistade trädarterna ask och skogsalm går att finna på platsen. På grund av individens unga ålder bidrar observationen inte till ett höjt naturvårdsvärde. På sikt utan mänsklig inverkan skulle de kunna bidra till ökat naturvårdsvärde, dock lever inte individerna upp till det idag. Den befintliga sälgen är viktig för födosökande insekter under tidig vår, och har därför en viktig strukturell funktion. Det går även att finna en utbredning av vildkaprifol, vilket skulle kunna antyda att objektet har potential att utvecklas till näringsfattig ekskog om mänsklig aktivitet undviks. Främmande arter som vildvin har även påträffats.

Inga fridlysta växter observerades.



Figur 5. Bergsslänt i områdets södra del med vy mot hårdgjord uppställningsyta

Djurarter

De enda fridlysta arter som observerades var fåglar. Totalt observerades 28 fågelarter, varav tio av dessa är rödlistade[1]; drillsnäppa[NT], ejder[EN], fiskmås[NT], gråkråka[NT], gråtrut[VU], grönfink[EN], havstrut[VU], strandskata[NT], stare[VU] och ärtsångare[NT].

Inga av de påträffade arterna bedömdes dock använda området som häckningsplats. Endast fiskmås, gråtrut och havstrut befann sig inom området, men uppvisade inga häckningsbeteenden förutom att de befann sig på platsen i häckningstid. Området bedöms därmed inte vara viktigt för häckande fåglar.

Naturvärdesklassning

Naturvärdesinventeringen identifierade två naturvärdesobjekt inom planområdet, med Naturvärdesklass 3 på en fyrgradig skala där 1 är det högsta naturvärdet. Naturvärdesklass 3 innebär *påtagligt naturvärde*, det vill säga en påtaglig positiv betydelse för biologisk mångfald inom närområdet.



Figur 6. Identifierade naturvärden efter inventering. NT 2 visar området med havsstrand och NT 1 visar berg och sten. Naturvårdsarterna strandkål och strandbeta är markerat med punkter på kartan. Skogsalmar och askar finns i NT 1, dock enbart unga individer vilka inte ger höjt naturvärde. Därför är dessa inte utsatta på kartan.

Naturvärdesinventeringen konstaterar att förekommande naturvärden inom området kan behållas vid exploatering om naturvårdsobjekten bevaras eller förvaltas. Med exempelvis anläggning av planteringar med buskar och träd, liksom odlingslotter, kan artrikedomen i form av insekts- och fågelliv stärkas. Andra exempel på kompensationsåtgärder som passar för platsen och kan gynna mångfalden är holkar och insektshotell. För sjöfågel skulle ett sedumtak kunna fungera som häckplats.

Vattenområdet

En naturvärdesinventering för vattenområdet har genomförts för detaljplanen (Medins Havs och Vattenkonsulter, 2022-10-24).

Områdets marina miljöer utgörs av ett naturvärdesobjekt, som klassas som naturtypen antropogen marin botten och bedömdes tillhöra klass 3, påtagligt naturvärde (Figur 7). I området förekommer både grund marin mjukbotten klassad som biotopen mjukbottnar (silt/lera 6-15 m) samt grund marin hårdbotten klassad som biotopen klippbottnar (0-30 m).



Figur 7. Karta över naturvärdesobjektet med naturvärdesklassning inom vattenområdet.

Geoteknik

Inom detaljplaneområdet på land består jordlagerföljden till stor del av fyllning på berg. Lokalt i sydväst finns små mäktigheter av lera, silt och sand mellan fyllningen och berget. Utförda jord-bergsonderingar på land visar att djup till berg varierar mellan cirka en och fyra meter. Lokalt inom området finns mer sättningskänsliga material i form av okontrollerad fyllning och lera och finns det därför risk för differenssättningar.

En geoteknisk utredning genomfördes i samrådsskedet. Denna har kompletterats i granskningsskedet med fördjupad undersökning av slänten inom och utanför planområdets sydöstra del samt avseende Pejlingsgatans stabilitet ”PM bergteknik för detaljplan” (COWI 2024-05-02). Utredningen konstaterar att inga lösa block som hotar befintlig bebyggelse har identifierats. Däremot finns lösa block som kan falla ut på ytor där människor rör sig.

Den bergtekniska utredningen ger följande rekommendationer:

- Slänten i fastighetens sydvästra hörn (sländ A) rensas på lösa block genom skrotning.
- Lösa skiviga bergfragment i sländ D längs fastighetens östra gräns rensas bort genom skrotning.

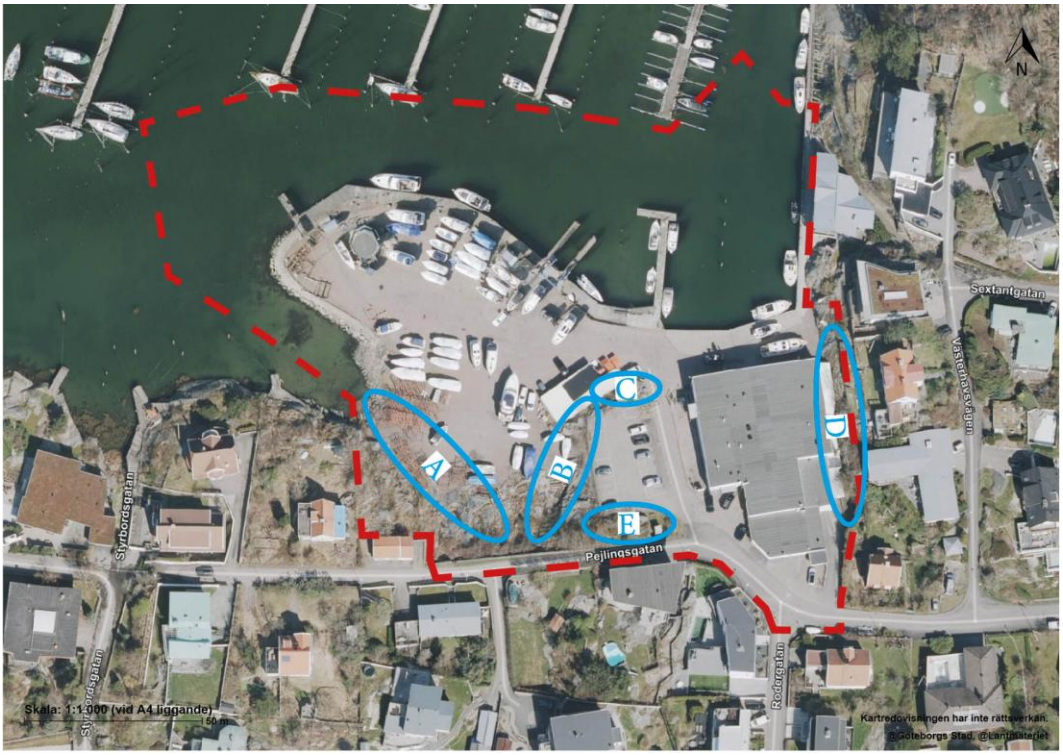
- Löst block vid parkeringen (Slänt E) åtgärdas eventuellt genom bultning, om det inte är så att planerad exploatering kommer att leda till bortschaktning av blocket.

Slänterna A och E bör inspekteras av bergsakkunnig igen efter 5 år. Övriga slänter är så pass stabila att återkommande kontroller och underhåll inte bedöms som nödvändiga.

- Exploateringsförslaget belyser ytterligare vikten av att rensa slänt A från lösa block med hänsyn till gångstråk och planerad parkeringsyta.
- Schaktningsarbeten ska föregås av riskanalys med avseende på vibrationsalstrande arbeten. Närheten till bebyggelse kommer innebära restriktioner för vibrationer.
- Även om bergkvaliteten inte är dålig och inga uppenbart problematiska strukturer identifierats så kan det bli aktuellt med omfattande förförstärkning för att inte äventyra befintlig bebyggelse. Exakt behov av förförstärkning och förankring avgörs av bergsakkunnig i projekteringsskede.
- Schakterna vid Pejlingsgatan kommer på grund av suterrängkonstruktionen inte att vara tillgängliga för senare underhåll efter det att byggnaderna är uppförda. Schakternas, och i förlängningen vägens, stabilitet måste därför säkras långsiktigt innan byggnaderna uppförs. Behov av framtida underhåll av planerade skärningar som ännu inte är utförda kan inte utredas i detta skede, utan bedöms i byggskedet när skärningarnas tillstånd efter förförstärkning, schaktning, rensning och bergförankring är känd.

Inför antagande har den geotekniska utredningen reviderats (2026-03-17). Revideringen bestod i att utredningens slutsatser förtydligades.

De bergschakt som ska utföras i området är så ytliga att påverkan på grundvatten bedöms som osannolik.



Figur 8. Flygfoto över undersökningsområdet (röd markering) samt slänterna A, B, C, D och E (blå markering)

Radon

Mätvärden från bergteknisk utredning (COWI 2024-05-02) indikerar lågradonmark vilket eventuellt innebär att radonskyddande åtgärder är överflödiga. Radonskyddad konstruktion rekommenderas ändå eftersom radonhalterna lokalt kan vara högre i berggrunden.

Markmiljö

Utredning av markmiljö genomfördes i samrådsskedet (COWI 2022-03-11, reviderad 2023-11-17) och har kompletterats i granskningsskedet (Norconsult 2024-04-30). Den kompletterade utredningen ger nedan beskrivna rekommendationer.

Markmiljöundersökningen av jord har visat att fyllnadsmaterialet under asfaltsytorna i vissa provpunkter innehåller halter av metaller, PAH, olja och tennorganiska föreningar i halter mellan gränsvärden för Känslig Markanvändning (KM) och Farligt Avfall (FA).

Hälso- och miljörisker avseende PAH, olja, kvicksilver, bly inom egenskapsområde E1 (oljetankar, båtupptagningsplats), E2 (CWM03) och E3b (uppställningsplats båtar) bedöms föreligga. Ett åtgärdsbehov, genom exempelvis schaktsanering, för att uppnå en riskreducering har identifierats inom dessa områden. Föroreningar har inte avgränsats i djupled inom område E1 eller i planled i område E3b. Kompletterande provtagningar och avgränsning rekommenderas inför en framtida sanering och inkluderar även undersökning av marken under byggnaden med varvsverksamhet då verksamheten som bedrivits är potentiellt förorenande.

Påträffade föroreningar av arsenik, barium, kobolt och zink inom egenskapsområde E3a (uppställningsplats båtar) bedöms inte utgöra oacceptabla miljö- eller hälsorisker eftersom de representativa halterna underskrider KM.

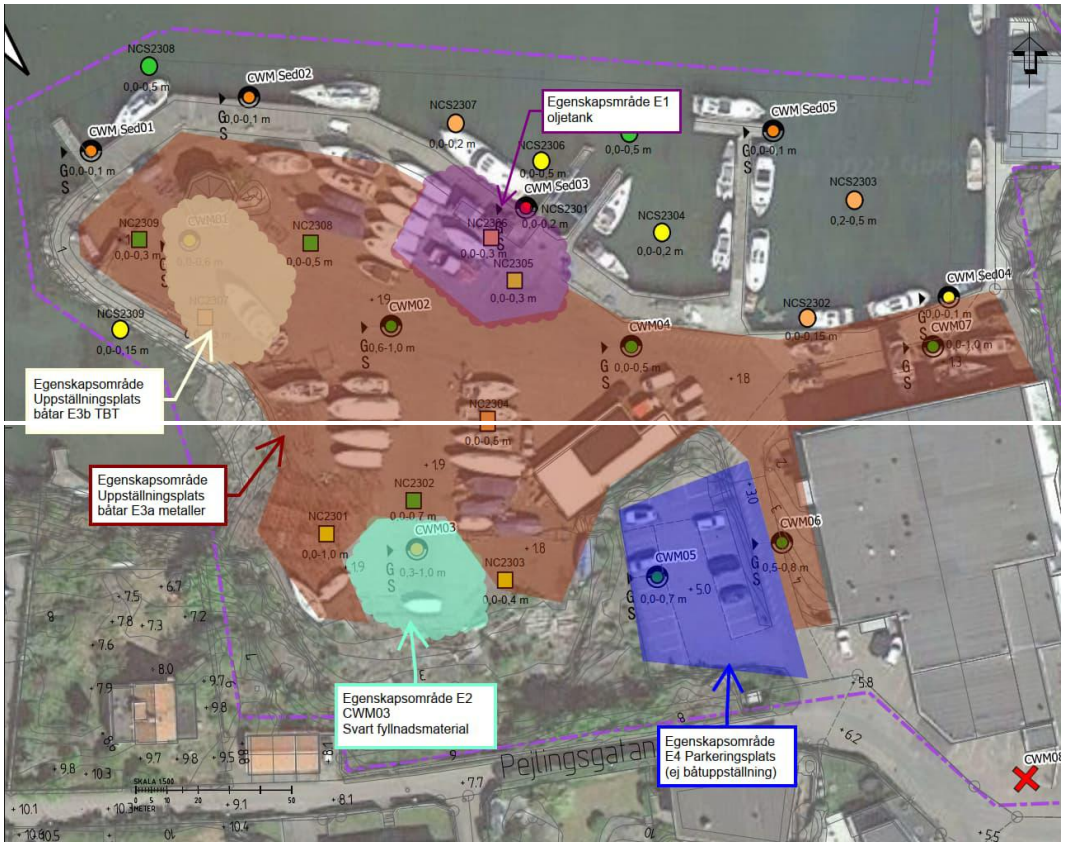
Då inga föroreningar överstigande KM har påträffats inom egenskapsområde E4 (parkeringsytan) bedöms inga hälso- eller miljörisker avseende markföroreningar föreligga i det området.

Analyserad asfalt visade att samtliga halter av PAH var under laboratoriets detektionsgräns. Risken att påträffa tjärasfalt inom området bedöms därmed vara liten.

Sedimentundersökningar har visat att delar av hamnområdet innehåller mycket höga halter av metaller, PCB, PAH och tennorganiska föreningar. Risk för akuttoxiska effekter på mikroorganismer från föroreningar i sedimenten bedöms föreligga. Även hälsorisker vid exponering genom bl.a. hudkontakt med förorenat sediment bedöms sannolikt föreligga. Bad bedöms generellt inte vara lämpligt i hamnar med avseende på risk för båttrafik, spill, olyckor och haverier och kajpromenaden längs detaljplaneområdet bör utformas på ett sådant sätt att den inte inbjuder till bad. Ett åtgärdsbehov avseende föroreningar i sedimenten har konstaterats, men sanering av sedimenten behöver göras samlat för hela hamnområdet (inklusive bland annat GKSS norr om planområdet).

Marken inom planområdet bedöms ur föroreningssynpunkt som lämplig att bebygga enligt ny detaljplan förutsatt att föroreningarna inom områdena E1, E2 och E3b avgränsas och åtgärdas. En fördjupad riskbedömning rekommenderas i ett senare skede för att

undersöka om risker med att lämna föroreningar inom E1, E2 och E3b eventuellt skulle kunna vara acceptabla.



Figur 9. Identifierade egenskapsområden. Planområdets gräns har markerats med en lila streckad linje.

Markmiljöundersökningen av jord har visat att fyllnadsmaterialet under asfaltsytorna i vissa provpunkter innehåller halter av metaller, PAH, olja och tennorganiska föreningar i halter mellan gränsvärden för Känslig Markanvändning (KM) och Farligt Avfall (FA).

Efter granskningen har en kompletterande miljöteknisk undersökning av jord och betong inom fastigheten Älvsborg 855:125 genomförts. Syftet med denna var att kartlägga föroreningssituationen under befintlig varvsbyggnad samt att följa upp tidigare undersökningar och fördjupa kunskapen om risker kopplade till markföroreningar.

Den kompletterande undersökningen har visat att fyllnadsmaterialet under varvsbyggnaden samt provpunkten intill varvsbyggnaden innehåller halter av metaller, PAH och alifater mellan gränsvärden för KM och FA.

Ett åtgärdsbehov, genom exempelvis schaktsanering, för att uppnå en riskreducering har identifierats under samt intill varvsbyggnaden. Föroreningar har avgränsats i djupled ned till förmodat berg men ej i sidled. Kompletterande provtagningar och avgränsning rekommenderas inför en framtida sanering samt efter rivning av befintlig varvsbyggnad.

Radon

Enligt Göteborg stads kartering ligger området inom normalriskområde för radon. Genomförd bergstekniks utredning indikerar att området klassas som lågradon, nivåerna kan dock lokalt i berggrunden vara högre.

Grundvatten

Inom detaljplaneområdet har inga hydrogeologiska undersökningar utförts. Grundvattenytan bedöms ligga i nivå med havsytan.

Vattenområde

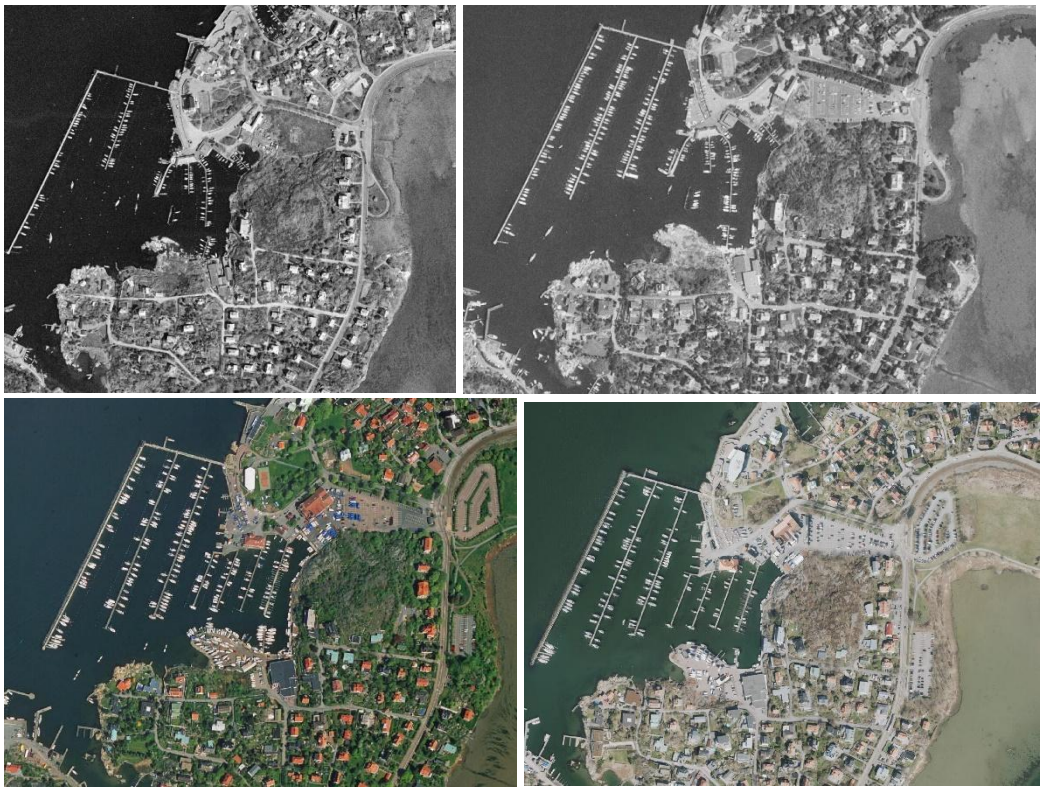
Planområdet inkluderar vattenområde. Området nyttjas som småbåtshamn och trafikeras av båtar in till planområdet samt till angränsande GKSS hamn. Inom vattenområdet finns bryggor och dylika anläggningar som används av nuvarande verksamhet. Dessa konstruktioner vilar delvis på pålar i vattnet.



Figur 10. Strandkant med utfyllnad

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Inga kända fornlämningar eller kulturhistoriskt viktiga objekt finns inom planområdet. Hur länge området har varit verksamhetsområde är ej känt. Historiska ortofoton över området visar på att området nyttjats för verksamhet och att sprängning av bergsknallar och utfyllnad skett successivt, åtminstone sedan 1960-talet.



Figur 11. Ortofoton över planområdet och dess närområde från åren 1960 (ö t v), 1970 (ö t h), 1995 (n t v) och 2021 (n t h).

Befintlig bebyggelse består av verksamhetsbyggnad med båthall och tillhörande komplementbyggnader. Byggnaden är uppförd i souterräng med två våningar i norr mot vattnet och en våning i söder mot Pejlingsgatan. Byggnaden har plåtfasader och ett flackt tak.



Figur 12. Befintlig bebyggelse inom planområdet till höger i bild med angränsande villabebyggelse i bakgrunden.

Omgivningens bebyggelse präglas av friliggande enbostadshus i två våningar med varierande byggnadsår och utformning. De värdebärande elementen i stads- och landskapsbilden är det öppna havet med obruten horisont, Nya Älvsborgs fästning, Käringberget med Oscar II:s fort, det så kallade Öberget på Vässingsö, Hisingens kustlinje samt GKSS hamn med hamnfyr.

Sociala förutsättningar

Boendeformer och demografi

Planområdet är idag ett verksamhetsområde och innehåller inga bostäder. Omkringliggande område domineras av villabebyggelse och enstaka mindre lägenhetshus. Statistik från Göteborgs Stads databasregister från 2020 visar på att området är socioekonomiskt välmående. Den stora majoriteten av hushållen äger sin bostad. Arbetslösheten är låg, medelinkomsten högre än genomsnittet och befolkningen i området har även en högre medelålder än staden i övrigt. Hushållen består till största del av tvåpersonshushåll (32%) eller större (49%), endast 20% av hushållen är ensamhushåll, vilket kan jämföras med 44% som är snittet för staden.

Mötesplatser, segregation och funktionsblandning

Området är till största del monofunktionellt och förutsättningarna för sociala möten och interaktion i närområdet, som till stor del består av privata bostadsfastigheter, är begränsade. Området har med undantag från mindre parker brist på samlingsplatser.

Göteborgs Kungl. Segelsällskaps (GKSS) småbåtshamn utgör en mötesplats och besöksmål för båtlivet. Utöver denna saknar plan- och närområdet målpunkter som genererar besökare från andra delar av staden.

Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

Området nås med bil från Pejlingsgatan som ansluter till Saltholmsgatan. Gång- och cykelväg finns längs med Saltholmsgatan men längs Pejlingsgatan färdas bil-, cykel- och gångtrafik i blandtrafik. Inom planområdet finns idag parkering som är allmänt tillgänglig. Parkering sker även på angränsande bostadsgator.

Närmaste kollektivtrafikhållplatser är belägna på Saltholmsgatan ungefär 400 meter från planområdet (Roddföreningens hållplats, som planeras att tas bort i samband med att sträckan trafikeras med längre spårvagnar) och Långedrags hållplats, cirka 600 meters gångväg bort. Tillgängligheten bedöms vara godtagbar.

Enligt en trafikmätning på Pejlingsgatan, genomförd under första veckan i juni 2022, är den genomsnittliga dygnstrafiken 262 fordon och under vardagsdygn 291. Andel tung trafik var 9,6 %, vilket tyder på att mätningen kan ha påverkats av säsong för sjösättning av båtar. Av dessa fordon uppskattas 150 genereras av verksamheten och parkeringen inom planområdet.

Inom planområdet finns i dagsläget 35 parkeringsplatser som används av befintlig verksamhet inom fastigheten och inom fastigheten Älvsborg 855:812. Parkeringsplatserna är även allmänt tillgängliga som betalparkeringar.

Service

Skola

Närmaste grundskola för F-6 är Långedragsskolan cirka en kilometers gångväg från planområdet och högstadieskola finns i Påvelund inom cirka två kilometers gångväg.

Närmaste förskola finns vid Talattagatan cirka 700 meters gångväg från planområdet.

För de som går eller cyklar mellan planområdet och Långedragsskolan finns cykelväg del av sträckan (längs Saltholmsgatan). Närmast bostäderna gäller gång och cykling i blandtrafik på smala bostadsgator (såsom Pejlingsgatan och Sextantgatan). Även närmast skolan är det småskaliga bostadsgator där cyklister hänvisas till blandtrafik, men där finns trottoarer för de gående.

Kultur och fritid

Park och rekreation

Ängholmsparken utgör bostadsnära park som via Rodergatan nås från planområdet inom 300 meters gångavstånd. Parken har en mindre områdeslekplats med gungställning och baksandlåda. Inom 500–600 meters gångavstånd nås en något större lekplats vid Talattagatan.

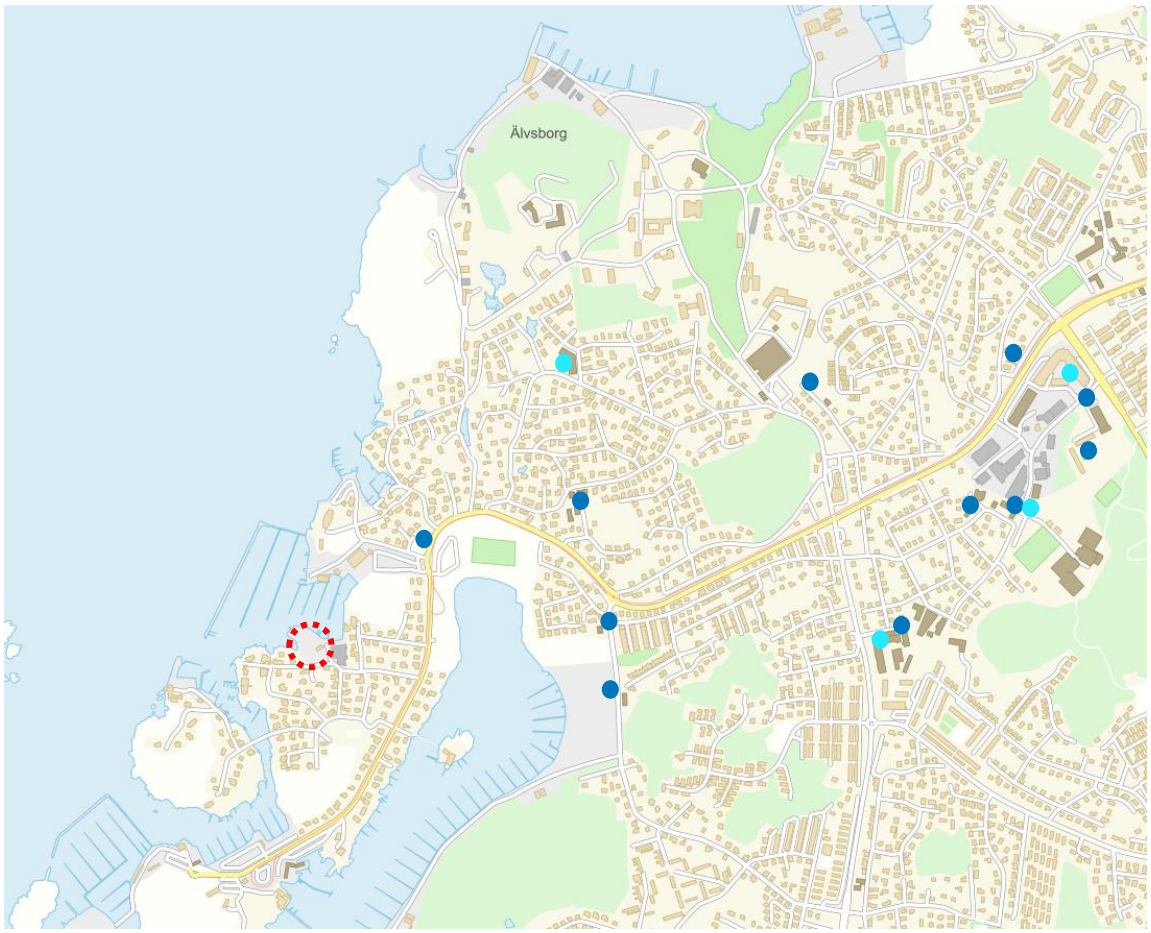
Tillgång till stadsdelspark och stadsdelslekplats inom en kilometer saknas. Närmaste stadsdelspark ligger vid Pärt Antons gata på mer än två kilometers gångavstånd. Närmaste stadspark är idag Ruddalen inom cirka tre kilometers gångavstånd.

I översiktsplanen föreslås en framtida stadsdelspark utvecklas vid Hinsholmen, söder om Saltholmsgatan. Denna skulle nås inom en kilometer från planområdet. Någon planerad tidpunkt för parkens genomförande finns inte i dagsläget.

Natur- och rekreationsområdet Skärvallsberget nås inom drygt två kilometer och Aspholmens friluftsbad nås inom cirka en och en halv kilometer.

Kommersiell service

Närmaste service med större dagligvaruhandel finns i anslutning till Käringbergets spårvagnshållplats cirka två kilometer bort. I planens närområde, inom cirka 500–900 meters gångavstånd finns flertalet restauranger och mindre serveringar.



Figur 13. Karta över förskolor (markerat med mörkblå prickar ●) och skolor (markerat med ljusblå prickar ●) i området.

Teknisk försörjning

VA och dagvatten

Planområdet är försörjt med allmänt VA-ledningsnät för dricks- och spillvatten. Kapaciteten på befintligt ledningsnät bedöms vara god. Anslutning kan ske i Pejlingsgatan, men då marken inom planområdet är lägre belägen än gatan kan det krävas pumpning av spillvatten upp till nivån på ledningarna i gatan.

Allmänna dagvattenledningar finns inte i området. Dagvattnet från planområdet avleds direkt till recipienten, hamnen. Havsområdet är klassat som en mycket känslig recipient av Göteborg Stad.

Fjärrvärme

Fjärrvärmenät finns ej utbyggt i anslutning till planområdet.

El

Ledningsnät går i Pejlingsgatan. Inom planområdet finns en transformatorstation som försörjer ett område som sträcker sig drygt 200 meter västerut, drygt 100 meter söderut och cirka 150 meter österut.

Tele

Ledningsnät finns utbyggt i anslutning till planområdet.

Risk och störningar

Buller

En bullerutredning har upprättats enligt PBL 4 kap 33a§ (Akustikforum, 2022-07-05). Bullerutredningen innehåller en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller. Utredningen sammanfattas nedan:

Planområdet är utsatt från buller från framför allt vägtrafik. Beräkningar av buller har baserats på befintliga uppgifter och uppskattningar gällande antal fordon och andel tung trafik i samråd med den dåvarande förvaltningen Trafikkontoret i Göteborgs stad. Skyltade hastigheter har använts som ingångsvärde. Utredningen har utgått från framtida bullersituation, år 2040.

I planområdets närhet (i norr) ligger en småbåtshamn, som är en ytterligare bullerkälla. Därtill kommer även en mindre andel båtplatser att rymmas inom planområdet. Erfarenhetsmässigt handlar störningar från småbåtshamnar främst om ljud från underhåll samt iläggning/urtagning av båtar vid vinterförvaring. Någon regelrätt varvsverksamhet pågår inte inom den befintliga småbåtshamnen. Avseende verksamhetsbuller som alstras i småbåtshamnen har utredningen utgått från ljudnivåer från truck, som kan förväntas användas vid iläggning/urtagning av båtar. Beräkningar har även utförts för att se hur många iläggningar och/eller urtagningar som kan utföras under en och samma timme innan riktvärden enligt Zon A enligt Boverkets allmänna råd 2020-03-10 med tillhörande vägledning Rapport 2020:8 ”Omgivningsbuller från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär” överskrids.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten inom området är god.

Översvämningsrisk

På grund av sitt läge är planområdet utsatt för översvämningsrisk med avseende på stigande havsnivåer. Delar av planområdet ligger idag under +3,5 och +3,1 meter, vilket utgör planeringsnivån för bostadsbebyggelse inom 20 meter från strandlinjen i kustzonen enligt ”Planeringsnivåer för översvämningsrisk från hav, vattendrag och skyfall” (SBN 2026).

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av bostadshus med förgårdsmark, komplementbyggnader, lekytor, kajpromenad, komplementbyggnad till småbåtshamn samt lokalgator med vändzoner och parkeringsplatser. Inom den del av vattenområdet som regleras som småbåtshamn möjliggörs bryggor och förtöjningsplatser för båtar.

Exploatör/fastighetsägare ansvarar för utbyggnad av kvartersmark. En gemensamhetsanläggning för gångstråk och kajpromenad ska bildas, där kommunens fastighet ingår som delägare för att möjliggöra att allmänhetens har tillträde till området.

Detaljplanen innefattar småhusbebyggelse i form av friliggande villor kedjehus, radhus och parhus. Förslaget innefattar cirka 27 nya bostäder. Mellan bebyggelsegrupperna går lokalgator på kvartersmark som angör till Pejlingsgatan i söder. Några bostadsbyggnader angörs direkt från Pejlingsgatan. Centralt i området placeras en yta för lekplats och dagvattenhantering. Närmast strandkanten förläggs en kajpromenad som allmänheten ges tillträde till genom att kajpromenaden tillsammans med en del av lokalgatorna ingår i en gemensamhetsanläggning som kommunen har del i. Kajpromenaden ansluter i norr, utanför planområdet, till befintlig kajpromenad som leder vidare till GKSS. I anslutning till kajpromenaden möjliggörs även uppförandet av en komplementbyggnad till småbåtshamnen samt båtplatser och bryggor. Det är viktigt att kajstråket utformas på ett sådant sett att det inbjuder allmänheten att nyttja det. Det innebär att kajstråket ska förses med bland annat belysning och sittmöjligheter samt att stängsel, staket eller andra hinder att nyttja kajpromenaden inte får finnas.

Bebyggelse



Figur 14. Illustrationsplan över planområdet (i färg). Detaljplanen möjliggör villor och parhus närmast Pejlingsgatan, par- och kedjehus närmast vattnet samt radhus däremellan. En kajpromenad och båtplatser anläggs längs strandkanten.

Tillkommande byggnader är jämnt fördelade över planområdet. Storlek och omfattning på tillkommande byggnader regleras i plankartan genom egenskapsbestämmelser avseende möjlig utbredning av byggnader. Byggnadernas höjd regleras genom utformningsbestämmelser avseende högsta tillåtna nockhöjd. Bostadsbyggnaderna tillåts uppföras i en till två våningar beroende på placering i området. Som underlag till detaljplanen har utredningen ”Vyer av planförslaget” (Wingårdhs, 2024-09-17) tagits fram, i syfte att utforma lämpliga planbestämmelser med hänsyn till påverkan på landskapsbild och omgivande fastigheter.

Tillkommande byggnaders placering och höjd har studerats med utgångspunkt i områdets förutsättningar. Nivåskillnaderna gör att tillkommande byggnader närmast Pejlingsgatan, i den sydvästra delen av planområdet, kommer vara högre belägna än övriga tillkommande byggnader. Från havssidan kommer bebyggelsen upplevas som underordnad landskapet och vara anpassad till dess topografi. Inifrån området, från Pejlingsgatan och omgivande fastigheter, kommer tillkommande bebyggelse förändra stadsbilden och den visuella kontakten med havet. Utblickarna mot havet kommer dock i stora drag vara bevarad från högre belägna punkter i omgivande bebyggelse. Från

marknivå vid Pejlingsgatan kommer den visuella kontakten med havet att möjliggöras genom de öppningar som finns mellan tillkommande byggnader och längs nya lokalgator.

Tillkommande bebyggelse i detaljplanens östra del håller sig inom befintlig varvsbyggnads volym samt byggnadshöjder och utblickar har anpassats efter omgivande fastigheter och byggnader, för att begränsa utsiktsbortfall och säkerställa att insynsproblematik inte uppkommer. För att säkerställa anpassning till stadsbild och omgivande fastigheter bedöms det vara nödvändigt att reglera byggrätternas utbredning och byggnadshöjder.



Figur 15. Vy från 3D-modell visandes Pejlingsgatan västerut, strax söder om tillkommande byggnader. Bilderna visar situationen före (t v) och efter (t h) exploatering enligt detaljplanen. Se bilagan ”Vyer av planförslaget” (2024-09-17) för mer information om metodik, placering av vypunkter och ytterligare vybilder från 3D-modellen över planförslaget.

Bebyggelsen närmast Pejlingsgatan kommer att ha en högsta nockhöjd på mellan +9,5 och +12,0 meter. Pejlingsgatan har på sträckan genom planområdet idag en markhöjd på mellan cirka +5,5 och +6 meter i den östra delen och mellan cirka +7,5 och +8,5 meter i den västra delen.



Figur 16. Vy från 3D-modell visandes utsikten från en fastighet vid Västerhavsgatan, blickande västerut genom planområdet ner mot vattnet. Bilderna visar situationen före (t v) och efter (t h) exploatering enligt detaljplanen. Se bilagan ”Vyer av planförslaget” (2024-09-17) för mer information om metodik, placering av vypunkter och ytterligare vybilder från 3D-modellen över planförslaget.

Övriga byggnader kommer vara något lägre belägna och ha en högsta nockhöjd på mellan +7,1 och +10,0 meter.

Utöver ovan nämnda egenskapsbestämmelser reglerar inte detaljplanen de tillkommande byggnadernas gestaltning.

Småbåtshamn

Vattenområdet inom detaljplanen har reglerats med användningen ”V_1 Småbåtshamn”. Därtill har egenskapsbestämmelser som preciserar var en kajpromenad och komplementbyggnad för småbåtshamnen ska uppföras. Den del av vattenområdet som inte omfattas av kajpromenaden ska ha karaktären av öppet vatten med inslag av bryggor och förtöjning av båtar, enligt bestämmelse ”f_6 – Egenskapsområdet ska ha karaktär av öppet vatten med inslag av bryggor och förtöjning av båtar” i plankartan. Kajpromenad, bryggor och förtöjningsanordningar ska vara utförda på ett sådant sätt att de kan demonteras, ifall behov uppstår i samband med framtida sanering av bottensedimenten. Detta säkerställs i plankartan genom bestämmelserna ”f_4 – Konstruktionen för kaj och brygga ska vara förberedd för demontering vid sanering av bottensediment” och ”f_5 – Konstruktioner ska vara förberedda för demontering vid sanering av bottensediment”.

Bevarande, rivning

Vid planens genomförande kommer befintliga byggnader inom planområdet, tillhörande varvsverksamheten, att rivas.

Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

Gator, GC-vägar

Enligt genomförd trafikutredning (Trafikkontoret 2022-09-06) bedöms trafikalstringen inom detaljplanen vara lägre än de trafikmängder som dagens verksamhet och parkering inom planområdet alstrar. Den trafik som detaljplanen alstrar bedöms kunna hanteras inom befintligt trafiksystem och detaljplanen föreslår således inte någon utbyggnad av gator, gång- eller cykelvägar i det allmänna vägnätet. Med hänsyn till områdets och stadsdelens förutsättningar bedöms tryggheten inom befintligt trafiksystem vara god. Detaljplanen föreslår inte någon ombyggnad av befintliga gator i området och därför ingår inte Pejlingsgatan i planområdet. Detaljplanen föreslår att del av Älvsborg 655:316, som inte behövs för Pejlingsgatans behov planläggs som kvartersmark för bostadsändamål. Avgränsningen av kvartersmarken tar höjd för eventuell framtida gångbana längs Pejlingsgatan i anslutning till planområdet.

Parkering / cykelparkering

Enligt genomförd mobilitet- och parkeringsutredning (Cowi 2024-08-20) genererar detaljplanen (med ett uppskattat innehåll om 27 bostäder) ett behov av 27 bilparkeringar och 3 besöksparkeringar. Därtill ska fyra parkeringsplatser tillskapas för fastigheten Älvsborg 855:812. Totalt blir parkeringsbehovet inom planområdet 34 parkeringsplatser. I mobilitets- och parkeringsutredningen har det inte identifierats något behov av att kompensera för övriga parkeringsplatser då dessa antingen är kopplade till befintlig verksamhet eller upplåts mot parkeringsavgift. Parkering kommer att förläggas som markparkeringar fördelade över området, antingen belägna i anslutning till bostäder eller som kantstensparkeringar på kvartersgatorna. Parkering för rörelsehindrade kan anordnas inom området.

Cykelparkering förutsätts ske på bostädernas tomtmark eller i förråd.

Kollektivtrafik

Planen innebär ingen utökning av kollektivtrafiken. Nya boende hänvisas till befintliga buss- och spårvägslinjer.

Tillgänglighet

Byggnadernas tillgänglighet säkerställs genom att tillfart är möjlig fram till entréerna.

Service

Planen bedöms generera ett behov av cirka 13–19 skolplatser och cirka 10–12 förskoleplatser, det vill säga nästan en förskoleavdelning. Skol- och förskoleplatser tillgodoses genom utrymme på befintliga förskolor och skolor i stadsdelen. Detta förutsätter dock om- och tillbyggnader av befintliga skolor och förskolor, vilket bedöms vara möjligt att genomföra.

Friytor och naturmiljö

Park och rekreation

Längs med vattnet skapas ett sammanhängande gångstråk och kajpromenad på kvartersmark. Allmänhetens tillgänglighet möjliggörs genom att skapa en gemensamhetsanläggning där staden genom sitt fastighetsbestånd är delägare. Kaj- och gångstråket ska inte inhägnas eller på annat sätt omöjliggöra åtkomst från kommunens fastigheter. Kaj- och gångstråket ska utformas på ett sammanhängande sätt, så att det inte skapas återvändsgränder, utan att det är möjligt att kontinuerligt röra sig genom området.

I dagsläget finns bryggor och dylika anläggningar inom vattenområdet som används av nuvarande verksamhet. Dessa konstruktioner vilar delvis på pålar i vattnet. Den planerade kajpromenaden som ska ingå i en gemensamhetsanläggning kan antingen konstrueras med en konsol som förankras i marken eller genom att nyttja befintliga konstruktioner för bryggor och övriga anläggningar. En annan möjlighet är att uppföra nya fundament i vattenområdet och förankra kajpromenadens konstruktion i dessa. Om nya konstruktioner ska uppföras i vattnet fordras beslut eller anmälan om vattenverksamhet. Inom ramen för detaljplanearbetet har principer för en konsolkonstruktion studerats. Med en sådan konstruktion bedöms det vara möjligt att uppföra en kajpromenad med en bredd av cirka fyra meter, som endast förankras i marken och därmed inte fordrar beslut eller anmälan om vattenverksamhet.



Figur 17. Karta som visar planområdet och ungefärlig utsträckning av gemensamhetsanläggningen (röd streckad linje).

Naturmiljö

Den naturmiljö som finns på marken inom planområdet kommer att påverkas i och med utbyggnaden. Området mellan Pejlingsgatan och tillkommande bostadshus direkt norr om denna föreslås fyllas ut för att skapa förgårdsmark till bostäderna i ungefär samma nivå som gatan kommer att påverka befintliga naturvärden inom område NT 1, som pekas ut i naturvärdesinventeringen. Naturmiljön i vattnet inom planområdet bedöms endast i mindre grad påverkas av utbyggnaden. Utbyggnaden av gemensamhetsanläggningen för kaj- och gångstråk kommer att påverka befintliga naturvärden inom område NT 2, som pekas ut i naturvärdesinventeringen.

Strandskydd

Planområdet berörs ej av strandskydd. Då planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan, återinträder inte strandskyddet i och med föreliggande detaljplan.

Sociala aspekter och åtgärder

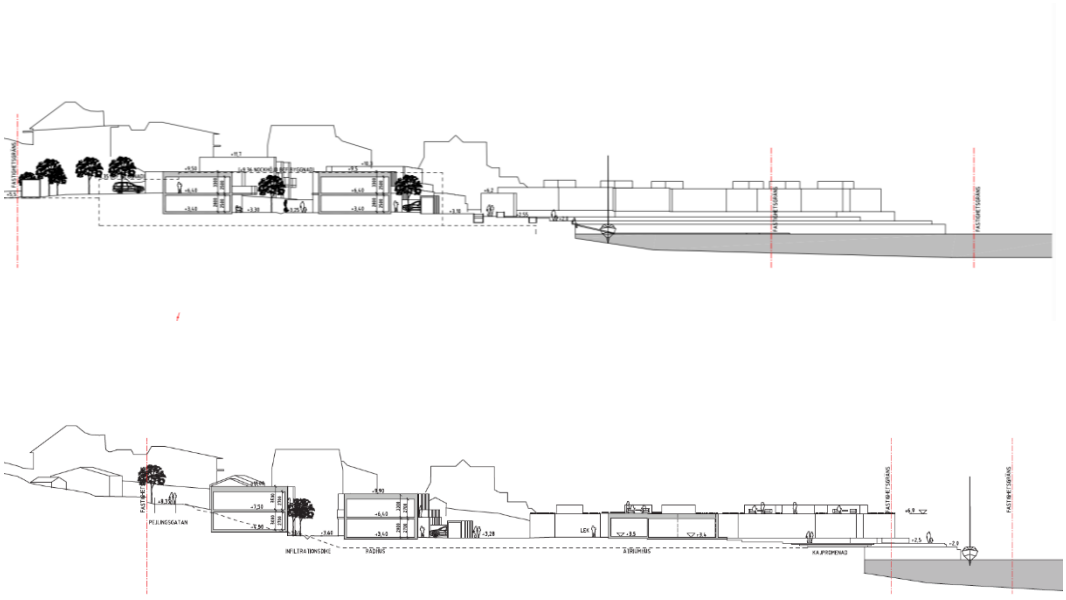
Detaljplanen innebär att ytor längs strandkanten som allmänheten idag har begränsad tillgång till, blir tillgängliga genom det föreslagna gångstråket och kajpromenaden som anläggs strax nedanför byggnaderna närmast vattnet. Allmänhetens åtkomst till kajstråket möjliggörs genom att en gemensamhetsanläggning som stadens fastighet ska ha andel i inrättas. Det innebär att kajstråket inte får inhägnas för att stänga allmänheten ute. Kajstråket ska också utformas på ett sådant sett att det inbjuder allmänheten att nyttja kajstråket. Det innebär att kajstråket bland annat ska förses med belysning och sittmöjligheter.

Detaljplanen medger att radhus uppförs, vilket innebär att blandningen av bostadsformer i närområdet, som idag domineras av friliggande villor, ökar något.



Figur 18. Vy från 3D-modell visandes mötet mellan de tillkommande byggnaderna och kajpromenaden. Bilderna visar situationen före (t v) och efter (t h) exploatering enligt detaljplanen. Se bilagan "Vyer av planförslaget" (2024-09-17) för mer information om metodik, placering av vypunkter och ytterligare vybilder från 3D-modellen över planförslaget.

Detaljplanen föreslår inte någon ombyggnad av befintliga gator i området, men avgränsningen av kvartersmarken tar höjd för eventuell framtida gångbana längs Pejlingsgatan i anslutning till planområdet. Detaljplanen innebär att fler bostäder tillförs området, vilket på sikt kan föranleda ett behov av att se över trafiksäkerheten inom stadsdelen, särskilt för oskyddade trafikanter.



Figur 19. Sektioner genom området som visar på höjder för kajpromenad, färdigt golv för byggnader samt byggnaders nockhöjder.

Teknisk försörjning

Dagvatten

En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram för detaljplanen (Kretslopp och Vatten/Ramboll, 2024-03-18). Då det inte finns några dagvattenledningar i området och att det inte heller planeras byggas sådana, föreslås dagvattnet avledas direkt till havet,

vilket inte innebär att något markavvattningsföretag påverkas. Det kommer ställas krav på rening av dagvattnet men inte på fördröjning.

Föreslagen dagvattenhantering innebär att majoriteten av dagvattnet från planområdet avleds till ett samlat utlopp i hamnbassängen. Översiktligt bedöms konsekvenserna av utloppsflödets eventuella påverkan på bottenmiljön vara mycket begränsade. Exempelvis förekommer båttrafik i området vilket mer sannolikt bedöms vara den begränsande faktorn för etablering av känslig bottenfauna med hänsyn till lokala turbulenta flöden. I projektering bör dock val av utloppsnivå och ledningsdimension ta hänsyn till bottenfaunan. Plankartan föreskriver att ”Erosionsskydd ska anordnas vid utlopp för dagvatten till recipient”, för att minska risken för att dagvattnet från planområdet ska påverka bottensedimenten i havsviken.

Beräknade föroreningskoncentrationer från StormTac presenteras i dagvatten- och skyfallsutredningen. Denna visar att halten efter exploatering överstiger riktvärden när det gäller kväve, fosfor, koppar, nickel och SS (suspenderad substans) utan rening. I detaljplanen föreslås rening i först regnbäddar och sedan sedimenteringsmagasin. Bestämmelser om dagvattenanläggningar har införts i plankartan: s_1 – ”Kajpromenad och teknisk anläggning för dagvattenhantering” och b_1 – ”Anläggning för dagvattenhantering ska anordnas”. Utredningen visar att med dessa åtgärder uppnås alla riktvärden. Halten föroreningar minskar då också jämfört med tidigare förhållande. Beräkning av föroreningsmängder visar på en marginellt ökad belastning av i stort sett alla ämnen, utan reningsåtgärd. Ökningen beräknas dock vara mer påtaglig för fosfor. Med föreslagen, beräknad rening minskar dock belastningen av alla beräknade ämnen.

Enligt den kompletterande miljötekniska markundersökningen (Norconsult 2024-04-30) ska de påträffade markföroreningarna saneras till nivå för känslig markanvändning. Föreslagna anläggningar för dagvatten riskerar därmed inte att bidra till spridningen av markföroreningar.

Med föreslagna åtgärder beräknas föroreningshalterna i dagvattnet även uppfylla riktlinjerna från Göteborg Stad. Därmed bedöms planen ej heller motverka arbetet med att uppnå MKN för recipienten.

Skyfall och högvatten

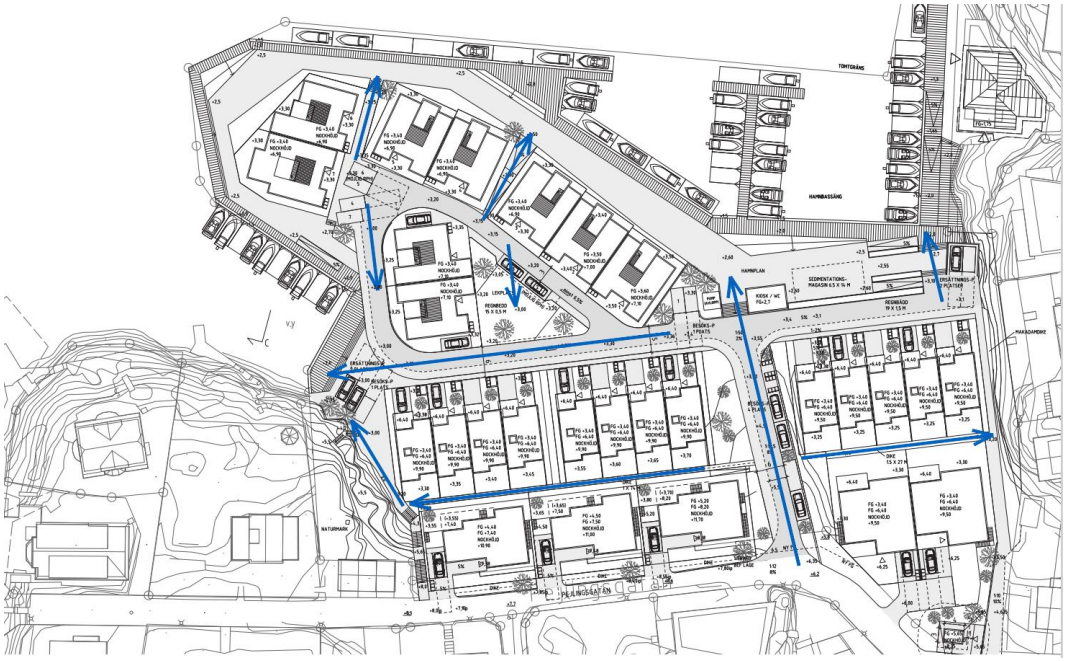
En robust höjdsättning med tillförlitliga skyfallsvägar behövs inom planområdet. Markens höjdsättning och lutning ska utformas på ett sådant sätt att vatten avleds vid regn och skyfall. Detta åstadkoms genom höjdsättning av lokalgatorna inom planområdet, se bild 17.

Framkomligheten till planområdet bedöms vara tillräcklig för att uppfylla de krav som ställas av Göteborgs stad i det tematiska tillägget till översiktsplanen avseende översvämningsrisker.

Byggnader ska utformas med en marginal på 0,2 meter mellan golvbjälklag och högsta vattennivå vid skyfall och med en marginal på 0,5 meter mellan golvbjälklag och högsta vattennivå vid högvatten. Gator och dylikt som fungerar som utrymningsvägar från bostäder ska ha ett maximalt vattendjup på 0,2 m för att vara framkomlig.

Generellt bedöms bebyggelsen inom planområdet motsvara *sammanhållen bebyggelse*. Enligt beslutade planeringsnivåer (”Planeringsnivåer för översvämningsrisk från hav,

vattendrag och skyfall", SBN 2026) ska färdigt golv ligga på minst +3,5 m för bostadsbebyggelse inom 20 meter från strandkanten och +3,1 meter för komplementbyggnader (ej bostadskomplement). I plankartan säkerställs detta med att byggrätten för komplementbyggnad till småbåtshamnen regleras med bestämmelsen b_2- "Lägsta nivå för färdigt golv är +3,1 meter" och att bostadshusen regleras med bestämmelsen b_3 "Lägsta nivå för färdigt golv för bostadshus är +3,5 meter".



Figur 20. Karta visandes föreslagen höjdsättning av marken och färdigt golv i byggnader samt vattnets avrinningsriktningar (blå pilar).

Planområdet påverkas av höga vattennivåer i havet och tillhör kustzonen. Kustzonen inkluderar områden som inte förväntas skyddas av yttre barriärer i framtiden. För att säkerställa framkomlighet till planområdet för bland annat räddningstjänst vid höga havsnivåer innehåller plankartan en bestämmelse som reglerar markens lägsta höjd: "n_1 – Markens höjd får inte vara lägre än + 2,8 meter över nollplanet." Med hänsyn till områdets förutsättningar, där den till planområdet anslutande gatan – Pejlingsgatan – ligger på cirka + 6,0 meter samt att nivåer på färdigt golv på bostäder ska vara minst +3,5 meter, är det sannolikt att stora delar av kvartersgatorna kommer att ligga på en höjd som är betydligt högre än +2,8 meter. Detta för att anpassa marken inom planområdet till omgivningens höjdförhållanden, att möjliggöra tillgänglig angöring till färdigt golv i bostäder vid bygglov samt att säkerställa en kontrollerad hantering av dagvatten och skyfall. Vid en högvattenhändelse på upp till +3,2 meter bedöms i princip samtliga bostäder inom detaljplanen vara möjliga att nå via kvartersgatorna inom planområdet. Med hänsyn till den låga sannolikheten och korta varaktighet för en högvattenhändelse till + 3,2 meter bedöms detta vara en acceptabel risk. Det kommer även att vara möjligt att vid behov anpassa kvartersgatorna för att hantera framtida klimatförändringar.

Vatten och avlopp

Detaljplanen bedöms inte innebära behov av kapacitetshöjande åtgärder för dricksvatten, spillvatten eller brandvatten. På grund av att planområdet är lägre beläget än

Pejlingsgatan kommer spillvattnet att behöva pumpas från planområdet upp till anslutningspunkt för de kommunala spillvattenledningarna i Pejligsgatan.

Inför byggnation ska berörd fastighetsägare/exploatör kontakta Kretslopp och vatten för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutningen.

Värme

Fjärrvärme finns ej utbyggt i området, uppvärmning av byggnader behöver därmed ske på annat sätt.

El och tele

Befintlig transformatorstation inom planområdet behöver flyttas till följd av planförslaget. Plats för denna har reserverats i detaljplanen genom ett E-område i den sydöstra delen av planområde. Inom E-området ryms transformatorstation, buffertzon runt byggnaden mot omgivande tomter och gata samt möjlighet till uppställning av servicefordon.

Beställning av utsättning respektive undanflyttning av ledningar ska ske till Göteborg Energi Nät AB i god tid innan arbetena ska påbörjas. Vid utförande av arbeten i närheten av Göteborg Energi Nät AB:s anläggningar ska bestämmelser för markarbeten vid elkablar följas.

Avfall

Illustrationsplanen visar att det med lokalgator är möjligt att åstadkomma en rundkörning i området, vilket gör att avfallsfordon kan köra genom området utan behov av backvändning. Avfallskärl placeras i anslutning till respektive bostad. För ett fåtal bostäder innebär detta att avfallskärlen i samband med tömningsdagar behöver förflyttas (av de boende) till uppställningsplatser för avfallskärl, för att uppnå kravet på maximalt 25 meters dragväg mellan uppställningsplats för avfallsfordon respektive avfallskärl.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

För att göra marken lämplig för sitt ändamål har en planbestämmelse om att ”Lösa block samt lösa skiviga bergfragment ska skrotas eller säkras” införts i plankartan.

Stabilitet

Detaljplanen har utrett hur stabiliteten i planområdet bibehålls (PM Geoteknik DP Långedrags båtvarv, Cowi 2026-03-17). Stabilitetsförhållandena bedöms som tillfredställande för de laster som medges i plankartan med hänsyn till förekomst av berg i dagen i området, ringa djup till berg, fyllningens sammansättning och innehåll samt markytans flacka geometri.

Eftersom framtida fyllnadsmaterial inte är kända i samband med denna utredning, rekommenderas att fyllningsslänter ska läggas i en lutning om 1:2 eller flackare. Rekommendationen baseras på erfarenhetsvärden att även lite sämre massor klarar erforderliga krav om de läggs i en lutning om 1:2. Om slänter av utrymmesskäl inte får plats kan stödmurar i stället användas. Slutgiltig lösning detaljprojekteras i samband med bygglovsskedet.

Grundläggning

Befintlig fyllning består av ett varierande material och det kan inte säkerställas att fyllningen är packad enligt gällande krav för husbyggnation. Det rekommenderas därför att framtida byggnader grundläggs med stålrörspålar/stålkärnepålar för att undvika sättningar. Alternativt kan den okontrollerad fyllningen schaktas bort och ersättas med material som packas enligt gällande krav.

Längs vattnet finns olika idéer på utformningar av båtbryggor och nya kajkonstruktioner. Beroende på utformning och placering bedöms att kajkonstruktionen delvis kan grundläggas direkt på berg och delvis grundläggas med stålrörspålar/stålkärnepålar.

Radon

Mätvärden från bergteknisk utredning (COWI 2024-05-02) indikerar lågradonmark vilket eventuellt innebär att radonskyddande åtgärder är överflödiga. Radonskyddad konstruktion rekommenderas ändå eftersom radonhalterna lokalt kan vara högre i berggrunden.

Markmijö

För att marken ska bli lämplig att bebygga måste åtgärder genomföras för att sanera marken. Rekommendationer för hur detta ska göras finns i utredningarna

- Miljöteknisk markundersökningsrapport DP Långedrags båtvarv, Cowi, 2023-11-17.
- Kompletterande miljöteknisk markundersökningsrapport DP Långedrags båtvarv, Norconsult, 2024-04-30.
- Kompletterande miljöteknisk markundersökning Älvsborg 855:125, Norconsult, 2025-09-05.

För att säkerställa markens lämplighet har det i plankartan införts en bestämmelse a_2 om att ”Startbesked får inte ges för bostad förrän markförorening har avhjälpts till nivåer som medger känslig markanvändning”.

Marken inom planområdet används i dagsläget för småindustri och varvsverksamhet samt uppläggningsplats för båtar, dit båtar färdas vattenvägen. Norr om planområdet finns en småbåtshamn (GKSS), med inseglingsväg direkt norr om planområdet. Med bakgrund mot detta bedöms inte den planerade markanvändningen småbåtshamn innebära en ökad båttrafik inom området och därmed inte heller en ökad risk för spridning av förorenade sediment.

Då markmiljöutredningen visat bottensedimenten är förorenade är det inte lämpligt att bada i havsviken. På grund av detaljplanens krav för att hantera översvämningsrisker till följd av stigande havsnivåer kommer marknivåerna i området vara betydligt högre än vattenytan. Därmed kommer det finnas förutsättningar att utforma marken på ett sådant sätt att den inte inbjuder till bad. I plankartan tillförs utformningsbestämmelser i plankartan för att säkerställa en sådan utformning: ”f_3 – Marken ska utformas så att den inte inbjuder till bad” och ”f_2 – Kajpromenad ska utformas så att den inte inbjuder till bad”.

Buller

Bullerutredning har upprättats enligt 4 kap 33a § och sammanfattas nedan. Riktvärden för bullernivåer bedöms ej överskridas och inga dämpande åtgärder är därmed nödvändiga.

Enligt utredningen har samtliga bostäder ekvivalenta ljudnivåer som är mindre än 60 dBA, vilket betyder att bostäder kan anläggas utan bullerskyddande åtgärder i form av skyddad sida eller liknande.

Alla bostäder har tillgång till minst en fasad som uppfyller riktvärdena för anläggande av uteplats. Därtill klaras riktvärdena för ekvivalent ljudnivå på samtliga tak (50 dBA) och maximal ljudnivå om 70 dBA överskrids inte mer än 5 gånger på timme och aldrig med mer än cirka 10 dBA vid passage av tung trafik och inte alls vid passage av lätt trafik.

Beräkningar för ljudnivåer från truck som antas användas vid iläggning och urlastning av båtar i hamnen visar att Boverkets riktvärden för industribuller Zon A klaras för samtliga tider på dygnet vid högst tre iläggningar och/eller urtagningar per timme. Dagtid vardagar mellan klockan 06–18 kan tolv iläggningar och/eller urlastningar utföras under samma timme innan riktvärden i Zon A överskrids.

Motorljud och slagljud från master och linor från båtar omfattas normalt inte av riktvärden för industribuller men kan ändå ge upphov till störande ljud, om vilket inflyttande bör göras medvetna. Även ljud från personer på Seglarkrogens uteservering bör kunna upplevas som störande men bedöms inte riskera att överskrida några riktvärden.

Med hänsyn till småbåtshamnens storlek och funktion samt bullerutredningens resultat, bedöms inte eventuellt buller från småbåtshamnsverksamheten utgöra en betydande störning för tillkommande bostäder inom detaljplanen eller befintliga bostäder i närområdet.

I detaljplanen har planbestämmelser om buller och vibrationer införts för bostadsbyggnader. Varken buller eller vibrationer bedöms utgöra något hinder för att genomföra detaljplanen, men behöver beaktas i genomförandeskedet.

Kompensationsåtgärder

Göteborgs stad arbetar med kompensationsåtgärder för ekosystemtjänster i plan- och exploateringsprojekt. Kompensationsåtgärder innebär att funktioner och värden som går förlorade vid exploatering kompenseras. Vid exploatering ska man i första hand försöka undvika eller minimera påverkan, genom skyddsåtgärder. Om detta inte är möjligt ska kompensation användas för att återskapa värdet i närområdet eller ersättas på annan plats eller av annat värde.

Vid exploatering av privat mark är dessa kompensationsåtgärder frivilliga. I detaljplanen har möjliga åtgärder för att kompensera för de naturvärden som försvinner i samband med genomförandet av detaljplanen utretts. Det kan röra sig om anläggning av buskar, träd och insektshotell. Detta för att gynna artrikedomen av insekter. Dessa åtgärder kan med fördel kombineras med föreslagna åtgärder för rening av dagvatten, såsom regnbäddar. För att gynna artrikedomen av fåglar kan fågelholkar placeras inom området. För sjöfågel skulle även sedumtak kunna fungera som häckplats. Möjligheten att genomföra dessa kompensationsåtgärder får undersökas i genomförandeskedet.

Fastighetsindelning

För att kunna genomföra detaljplanen behöver en del befintliga servitut inom planområdet försvinna. I plankartan har en fastighetsindelningsbestämmelse för detta införts: fastighetsindelningsbestämmelse (a_2). Bestämmelserna innebär att befintliga officialservitut avseende rätt till väg och båtplats, aktnummer 14-VÄS-121.1,14-VÄS-121.2 och 14-VÄS-121.3, ska upphävas inom planområdet.
Fastighetsindelningsbestämmelsen är ett led i att säkra detaljplanens genomförande. I övrigt används inte fastighetsindelningsbestämmelser i detaljplanen då det ger möjlighet till flexibilitet kring bland annat bildande av eventuella rättigheter och gemensamhetsanläggningar för till exempel väg och bryggor. Fastighetsindelningen, och markreservat för gemensamhetsanläggningar med mera, framgår av plankartan.

En mer detaljerad beskrivning av planens fastighetsrättsliga konsekvenser finns i kapitlet Fastighetsrättsliga frågor.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom kvartersmark

Exploatören/fastighetsägaren ansvarar för utbyggnad av kvartersmark planlagd för bostäder och småbåthamn. Göteborg energi ansvarar för utbyggnad av kvartersmark för transformatorstation.

Drift och förvaltning

Drift och förvaltning av område utlagt i plankartan som ”B” (bostäder) och anläggningar inom områden utlagda som ”V1” (Småbåtshamn) ansvarar fastighetsägaren för, förutom blivande gemensamhetsanläggning där drift och förvaltning beslutas i lantmäteriförrättning. Avsikten är att kommunen kommer ha en andel i gemensamhetsanläggning för kajstråket som har koppling till offentlig plats för att säkra att området inte stängs av för allmänheten.

Fastighetsrättsliga frågor

Nedan beskrivs de fastighetsrättsliga konsekvenserna av detaljplanen.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Eventuellt kommer en yta om cirka 480 kvm regleras från den kommunala fastigheten Älvsborg 655:316 till Älvsborg 855:125 som ägs av exploatören. Ändamålet är kompletterade kvartersmark avsett för bostäder.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen. Genomförandet av planen kommer att innebära lantmäteriåtgärder såsom exempelvis fastighetsreglering, avstyckning, anläggningsåtgärd och ledningsrätt. Även tredimensionell fastighetsbildning kan bli aktuellt.

Före beviljande av bygglov skall erforderlig fastighetsbildning, bildandet av erforderliga gemensamhetsanläggningar vara genomförda.

Gemensamhetsanläggningar

I detaljplanen är det endast aktuellt att inrätta gemensamhetsanläggningar på kvartersmark. Gemensamhetsanläggning bör inrättas för anläggningar som ska skötas och

nyttjas gemensamt för flera fastigheter, exempelvis ytor för dagvattenhantering, gårdar. parkeringsplatser, garage med mera.

För att säkerställa att allmänheten inte stängs ute från tillgängligheten till vattnet ska den kommunala fastigheten Älvsborg 655:316 ingå i en gemensamhetsanläggning. Vid bildandet av gemensamhetsanläggningen är intentionen att stadgarna utformas så att allmänhetens tillgång till kajstråket säkras. Exploatören och kommunen ska teckna avtal om gemensamhetsanläggnngens utformning, men beslut om gemensamhetsanläggning och vad som ingår i denna prövas och beslutas i en anläggningsförrättning av lantämäteriet där innebörden och innheållet framgår av anläggningsbeslutet.

Befintliga servitut till förmån för Älvsborg 855:812 avseende väg, parkering samt båtplats avses ersättas med andelar i en eller flera nya gemensamhetsanläggningar.

Servitut

Det finns ett antal befintliga servitut inom planområdet. Dessa servitut avses upphävas inom planområdet då de anses stå i strid med syftet av den nya detaljplanen. Nedan beskrivs den inverkan på respektive servitut.

Rättighet	**Rättighets-beteckning**	**Härskande fastighet**	**Tjänande fastighet**	**Påverkan på servitut**
Officialservitut för väg, brygga m.m.	14-VÄS-121.1	Älvsborg 22:2	Älvsborg 855:125	Planbestämmelse om att servitutet ska upphävas inom planområdet. Upphävs genom förrättning.
Officialservitut för väg, brygga m.m.	14-VÄS-121.2	Älvsborg 655:322	Älvsborg 855:125	Planbestämmelse om att servitutet ska upphävas inom planområdet. Upphävs genom förrättning.
Officialservitut för väg, brygga m.m.	14-VÄS-121.3	Älvsborg 655:351, 855:88, 855:414	Älvsborg 855:125	Planbestämmelse om att servitutet ska upphävas inom planområdet. Upphävs genom förrättning.
Officialservitut för väg	1480K-2008F252.1	Älvsborg 855:812	Älvsborg 855:125	Ansökan om att upphäva servitutet, ersätts med andel i GA

Officialservitut för parkering	1480K-2008F252.2	Älvsborg 855:812	Älvsborg 855:125	Servitutet upphävs, ersätts med andel i GA
Officialservitut för båtplats	1480K-2008F252.3	Älvsborg 855:812	Älvsborg 855:125	Servitutet upphävs, ersätts med andel i GA
Officialservitut för väg	1480K-V-85/1945.1	Älvsborg 855:288	Älvsborg 655:316	Upphävs i den del som innefattas av detaljplanen, ersätts med kvartersmark
Officialservitut för väg	1480K-V-109/1946.1	Älvsborg 855:265	Älvsborg 655:316	Upphävs i den del som innefattas av detaljplanen, ersätts med kvartersmark
Officialservitut för väg	1480K-V-82/1945.1	Älvsborg 855:254	Älvsborg 655:316	Upphävs i den del som innefattas av detaljplanen, ersätts med kvartersmark
Officialservitut för väg	1480K-V-83/1945.1	Älvsborg 855:255	Älvsborg 655:316	Upphävs i den del som innefattas av detaljplanen, ersätts med kvartersmark

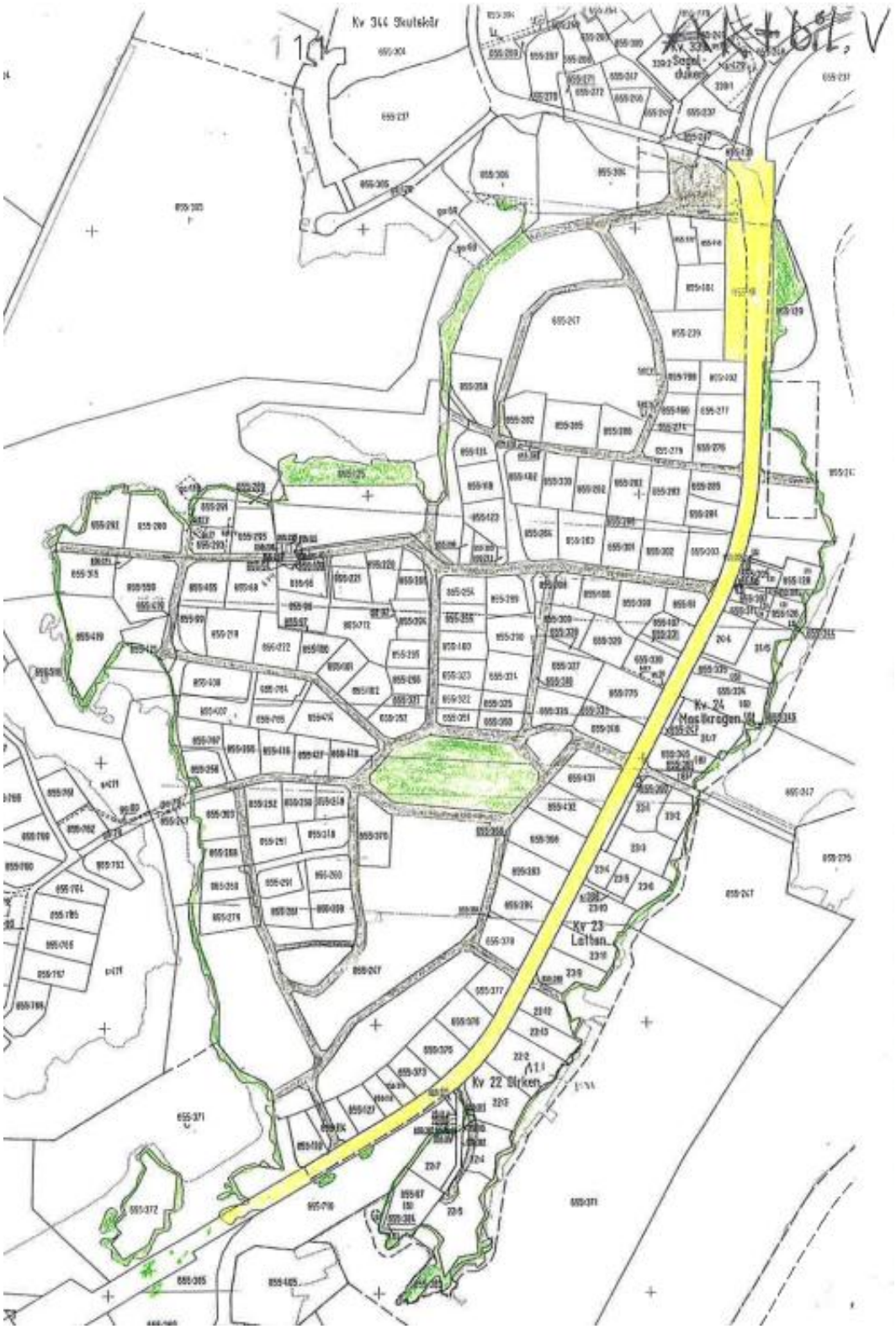
Fastighetsrättslig prövning av fastighetindelningsbestämmelser

Älvsborg 855:125 blir planlagd för kvartersmark: **B** bostäder, $\mathbf{E_1}$ transformatorstation och $\mathbf{V_1}$ småbåtshamn. Det finns inget planmässigt hinder mot avstyckning till flera nya fastigheter inom planområdet. Nedan omnämns det dock som en fastighet.

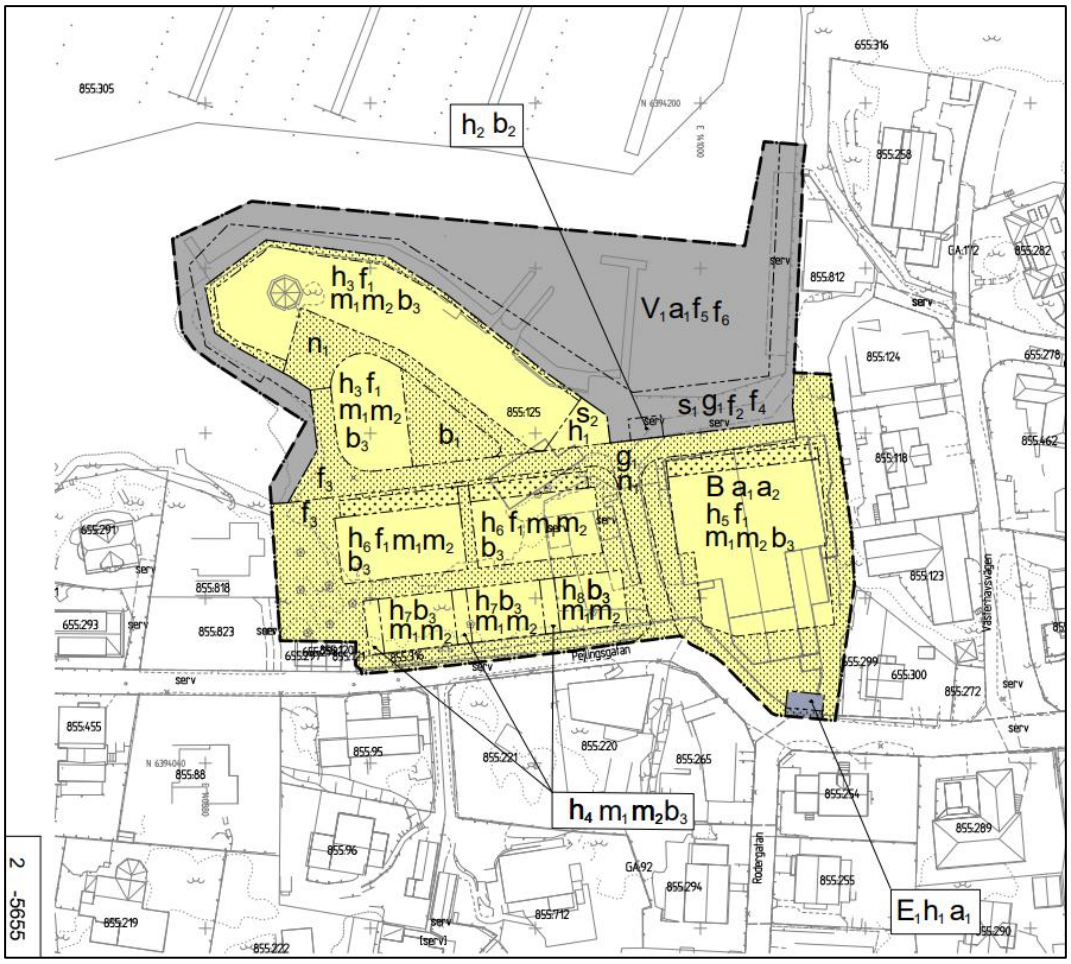
Älvsborg 855:125 är belastad av servitut för väg, brygga mm (14-VÄS-121.1, 14-VÄS-121.2, 14-VÄS-121.3). Servituten belastar även ett flertal andra fastigheter förutom Älvsborg 855:125. Förmånsfastigheter är Älvsborg 22:2, 655:322, 655:351, 855:88 och 855:414, nedan tillsammans benämnda som förmånsfastigheterna. Servituten fastighetsbestämdes år 2001 i akt 1480K-2001F176.



Figur 21 Utklipp från bilaga V från akt 1480K-2001F176 gällande fastighetsbestämning av servitut. Brun färg avser väg och grön färg avser anläggandet av brygga mm, för mer detaljerad beskrivning se akt förrättningsakt 1480K-2001F176. Prickad linje markerar ungefärlig nuvarande strandlinje.



Figur 22 Utklipp av bilaga V från akt 1480K-2001F176 utvisande servitutens fulla utbredning, markerade med grönt, gult och brunt. Prickad linje markerar ungefärlig nuvarande strandlinje.



Figur 23 Urklipp från plankartan.

För att säkerställa planens genomförande är det nödvändigt att servituten ändras i sin utbredning så de inte längre belastar Älvsborg 855:125 då de kan utgöra ett hinder mot Älvsborg 855:125s användning i enlighet med detaljplan.

Ändring av servituten sker genom en lantmäteriförrättning på initiativ av Älvsborg 855:125 eller de härskande fastigheterna. Ändringen kan ske med eller utan en överenskommelse emellan parterna. För att säkerställa möjligheten till upphävande utan överenskommelse införs en fastighetsindelningsbestämmelse **a_1**- Servitut avseende rätt till väg, brygga mm, aktnummer 14-VÄS-121.1, 14-VÄS-121.2 och 14-VÄS-121.3, ska upphävas inom planområdet.

Genom ändring av servituten kan marken användas mer ändamålsenligt och värdehöjningen för möjligheten att bilda en lämplig bostadsfastighet med småbåtshamn bedöms klart överstiga värdeminskningen för de fastigheter som får sitt servitut ändrat. Ä

Värdehöjningen för Älvsborg 855:125 är betydande då det skapas möjlighet för nya byggrätter samt möjlighet att utveckla småbåtshamnen. Värdeminskningen för förmånsfastigheterna, jämfört med värdehöjningen av Älvsborg 855:125, är förhållandevis obetydlig och bedöms inte medföra någon betydande olägenhet för förmånsfastigheterna då införlivandet av fastighetsindelningsbestämmelsen **a_1** inte påverkar förmånsfastigheternas möjlighet till utnyttjande av kvarvarande servitut som belastar andra fastigheter och servituten idag inte utnyttjas inom planområdet. En stor del

av den kustlinje som bryggservituten beslutades gälla vid inom Älvsborg 855:125 är idag torrlagd, vilket innebär att det är enbart på en mindre del av fastigheten som servituten faktiskt skulle kunna utnyttjas. Ändring av servituten är förenlig med 5 kap 4§ första stycket, 5 kap 8 §, 7 kap 4 § samt 7 kap 5 § fastighetsbildningslagen. Genom en ändring av servituten kan Älvsborg 855:125 användas som detaljplanen föreskriver och fastigheten blir varaktigt lämpad för bostadsfastighet och småbåtshamn. Älvsborg 855:125 uppfyller därigenom lämplighetsvillkoren i 3 kap 1§ fastighetsbildningslagen.

Förmånsfastigheterna utnyttjar inte sina servitut inom planområdet. Om servituten har utnyttjats och i så fall var kan utredas i en lantmäteriförrättning. Ingreppet i egendomsskyddet som den fastighetsindelandebestämmelse **a_1** utgör görs för att säkra planens genomförbarhet och möjliggöra syftet att bygga bostadshus och utveckla småbåtshamn inom planområdet. Att inte besluta om fastighetsindelningsbestämmelsen **a_1** och låta servituten ligga kvar skulle kunna innebära ett hinder för genomförandet av detaljplanen om servituten skulle komma att utnyttjas inom planområdet. Den skada som förmånsfastigheterna skulle kunna få av att servituten ändras till att inte gälla inom planområdet bedöms som ringa då servituten hittills inte utnyttjats inom planområdet, det enbart är på en mindre del av Älvsborg 855:125 som servitutet i praktiken skulle kunna utövas på grund av torrläggning och servitutets möjliga utövningsområde inte påverkas på övriga belastade fastigheter. Trots ändringen i servituten uppfyller förmånsfastigheterna lämplighetsvillkoren i 3 kap 1§ fastighetsbildningslagen, då rätt till väg till allmän gata fortfarande är säkrat.

Eftersom införandet av fastighetsindelandebestämmelse **a_1** leder till bättre möjligheter att bidra till det allmänna intresset att fler bostäder byggs i Göteborg, samtidigt som skadan det innebär för enskilda fastighetsägare bedöms som ringa är ingreppet i egendomsskyddet rimligt i förhållande till nyttan det medför. Införandet av fastighetsindelningsbestämmelsen **a_1** strider inte mot egendomsskyddet i 2 kap 15§ regeringsformen. Plan- och bygglagens krav är uppfyllda enligt PBL 2010:900. Någon betydande olägenhet bedöms inte uppstå för enskilda.

Utfart

Älvsborg 855:125 har idag rätt att ta väg över Älvsborg 655:316 till allmän väg enligt servitut 14-VÄS-121. I det fall det styckas fastigheter från Älvsborg 855:125 måste deras rätt till utfart säkras vid fastighetsbildningen.

Ledningsrätt

Om delar av befintliga allmänna ledningsområden hamnar på kvartersmark till följd av den nya detaljplanen ska dessa säkerställas med ledningsrätt, till förmån för respektive ledningsägare.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt.

Inom områden som på plankartan markerats med E kan tekniska anläggningar placeras. Dessa ska säkerställas med ledningsrätt alternativt avstyckas till egna fastigheter.

Markavvattningsföretag

Inga kända markavvattningsföretag finns inom planområdet.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter. Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder regleras i exploateringsavtalet.

Avtal

Avtal mellan kommun och exploatör

Enligt PBL ska kommunen redovisa vilka exploateringsavtal som i samband med detaljplanen genomförande ska tecknas och dess huvudsakliga innehåll. Innehåll kan vara utbyggnad av allmän plats, fastighetsbildningsåtgärder, ledningsflytt med mera. Detaljplanens konsekvenser för exploatören avseende ekonomi, åtaganden med mera ska beskrivas.

Innan detaljplanen antas ska, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, avtal tecknas mellan kommunen och fastighetsägaren angående genomförandet av planen. Genom exploateringsavtalet regleras bland annat utbyggnaden av kommunaltekniska anläggningar inom avtalsområdet, vilket i detta fall innebär eventuella anpassningsåtgärder på Pejlingsgatan som krävs för genomförandet av detaljplanen. Exploatören förbinder sig att betala ett exploateringsbidrag till kommunen och att i förekommande fall ställa en ekonomisk säkerhet i samband med avtalets tecknande. Exploateringsavtalet medför bland annat att planens genomförande säkerställs ekonomiskt samt att samordningen mellan exploatören och kommunen regleras avseende utbyggnad av kvartersmark. För exploatören innebär exploateringsavtalet att kostnader för planens genomförande tydliggörs. Överenskommelse om gemensamhetsanläggning samt eventuell fastighetsreglering kommer tecknas parallellt med ovan nämnda exploateringsavtal.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

Inom kommunägda fastigheter kan finnas ledningar som omfattas av markupplåtelseavtal mellan Göteborg Stad och Göteborg Energi som reglerar Göteborg Energikoncernens ledningar inklusive tillbehör i Göteborgs Stad.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med kommunen/exploatören avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och kommunen/exploatören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Dispenser och tillstånd

Om planens genomförande innebär utbyggnad av anläggningar i vattenområde planlagt för småbåtshamn kommer anmälan alternativt tillstånd för vattenverksamhet att krävas. Ansvaret för att anmäla eller ansöka om tillstånd åligger exploatören/fastighetsägaren.

Tidplan

Samråd: Januari till mars 2023

Granskning: December 2024 till januari 2025

Antagande: Tredje kvartalet 2026

Om planen inte överklagas vinner den laga kraft cirka fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: 2027

Färdigställande: 2028–2029

Upplysningar

Lägsta golvnivå för anslutning med självfall är 0,3 m över gata i förbindelsepunkt.

Dagvatten från planområdet ska renas enligt kommunens krav innan det avleds till havet.

Dagvatten från parkeringsytor med mer än 5 platser ska behandlas med oljeavskiljare.

Byggnader ska utformas med en marginal på 0,2 meter mellan golvbjälklag och högsta vattennivå vid skyfall och med en marginal på 0,5 meter mellan golvbjälklag och högsta vattennivå vid högvatten.

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras eller upphävas utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram en ny plan eller upphäver gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen och som försvinner när den ursprungliga planen ändras, ersätts eller upphävs.

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag då beslutet att anta planen vinner laga kraft. Fem år bedöms vara en rimlig tid för utbyggnad enligt planförslaget.

Överväganden och konsekvenser

Avvägningar har gjort mellan olika intressen. Detaljplanen möjliggör bebyggelse som kommer att påverka omgivningens utblickar mot havet. För vissa omgivande fastigheter kommer utsikten mot havet att minska till följd av tillkommande byggnader.

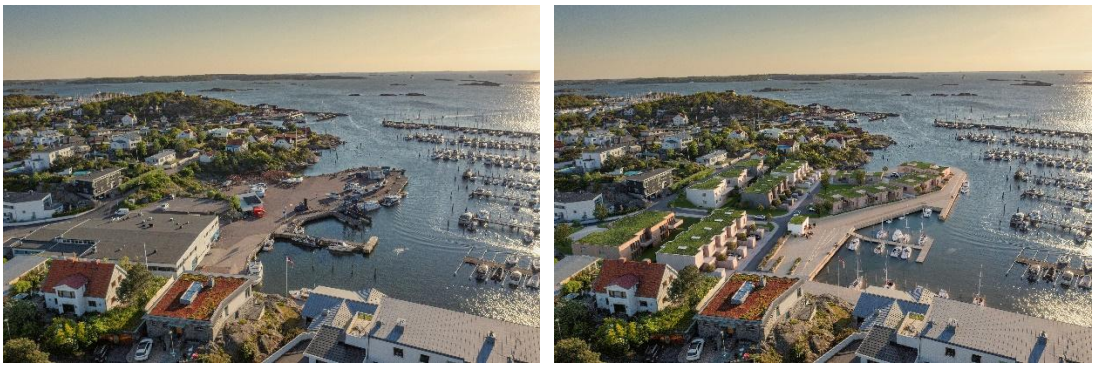
Detaljplanen kommer att ha viss påverkan på stads- och landskapsbilden i området, som i dagsläget präglas av friliggande enbostadshus i två våningar av varierande karaktär. Detaljplanen möjliggör uppförande av grupper av radhus, vilket är en bostadsform och bebyggelsetypologi som inte finns i området idag. Tillkommande byggnaders placering och höjd har studerats med utgångspunkt i områdets förutsättningar och detaljplanens påverkan på stadsbilden har bedömts vara acceptabel.

Inom planområdet har påtagliga naturvärden konstaterats. Dessa naturvärden försvinner i samband med genomförandet av detaljplanen. Förslag till kompensationsåtgärder har tagits fram. Det allmänna intresset av att tillskapa nya bostäder i området och samtidigt

säkra allmänhetens tillgänglighet till strandkanten har bedömts väga tyngre än att bevara befintliga naturvärden.

Med utgångspunkt i den trafikutredning som har gjorts bedöms den trafik som detaljplanen genererar kunna hanteras inom befintligt trafiksystem. Detaljplanen innehåller därför inte några åtgärder avseende utbyggnad eller ombyggnad av gator, gång- eller cykelvägar i det allmänna vägnätet utanför planområdet.

Detaljplanen har gjort en avvägning mellan att säkerställa allmänhetens tillgång till strandkanten genom att införa allmän plats inom planområdet och att genom andra åtgärder möjliggöra rörelser genom planområdet. Då det inte finns någon allmän plats som ansluter till planområdet, har vikten av att genom allmän plats säkerställa allmänhetens tillgång till strandkanten inom planområdet bedömts vara svagare än om det funnits allmän plats i anslutning till planområdet. Det har därför bedömts vara lämpligt att i detaljplanen föreskriva bildandet av en gemensamhetsanläggning för gångstråk och kajpromenad, som bland annat kommunen blir delägare i genom sitt fastighetsbestånd som inbegriper gatufastigheten Pejlingsgatan och andra fastigheter i närområdet. På så sätt möjliggörs gångtrafik genom området.



Figur 24. Vybild över planområdet idag (t v) och med tillkommande bebyggelse som möjliggörs i detaljplanen (t h).

Förändrad och förlorad havsutsikt för omgivande fastigheter

En bedömning av betydande olägenhet i detaljplaneprocessen innebär en prövning om bebyggelsen som planen medger kommer att medföra betydande olägenhet för omgivningen enligt 2 kap. 9 § (PBL). Detta inkluderar att beakta faktorer som bland annat skymd sikt, försämrade ljusförhållanden, buller och andra störningar som inte är helt tillfälliga. Bedömningen måste göras med hänsyn till områdets karaktär och lokala förhållanden.

I området på Vässingsö invid planområdet, som i dag saknar detaljplan, finns havsutsikt från flertalet bebyggda tomter i havsnära lägen. Detaljplanen kommer påverka havsutsikten från flertalet av de intilliggande bostadsfastigheterna i varierande utsträckning, beroende på läge och betraktelsevinkel. Det har därför varit motiverat att bedöma om den planerade bebyggelsen innebär att utsiktsbortfallet kan utgöra en betydande olägenhet enligt 2 kap. 9 § (PBL) från flera perspektivpunkter i anslutning till planområdet.

Planområdet ligger i en stadsdel som redan är relativt tätbebyggd och ligger i närheten av centrala Göteborg som har ett högt bebyggelsetryck generellt. Översiktsplanen anger att marken skall användas som mindre hamn där det finns skäl att vänta sig förändringar som kan påverka omgivande bebyggelse. Områdets läge i staden och dess karaktär innebär att omgivningen har skäl att räkna med att bebyggelsen kan förändras och förtätas. I tätbebyggda områden, där exploaterings- och bostadstryck är högt och det finns behov av planläggning, anses det vanligt att enskilda sakägare kan behöva tåla större förändringar i stadsmiljön. Störst påverkan på omgivande fastigheter blir de konsekvenser som illustreras för Vy 13 i ”Vyer av planförslaget, Wingårdhs, 2024-09-17” där planförslaget innebär att den redan mycket begränsade havsutsikten mot väster från det studerade fönstret försvinner i sin helhet.

I och med att översiktsplanen anger småbåtshamn för den aktuella marken kan man vänta sig en exploatering som medför en viss/ytterligare begränsning av havsutsikten. Boende i området kan därför förvänta sig ny bebyggelse på platsen som kan innebära bland annat utsiktsförändringar som kan upplevas negativt av den enskilde.

Sammantaget bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att anpassningen av förslaget innebär att utsiktsbortfallet för omgivande fastigheter har minimerats i så hög omfattning som det är möjligt och rimligt utifrån de givna förutsättningarna för planarbetet. En avvägning mellan det allmänna intresset att skapa fler bostäder, vilket det finns behov av i stadsdelen och i staden, samt de enskilda intressena att bevara enskilda oförändrade utblickar mot havsmiljön har gjorts i planarbetet.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att skälig hänsyn till havsutsikten från omgivande bebyggelse har visats i planarbetet vad gäller omgivningspåverkan. Trots att viss olägenhet uppstår för enskilda i och med att deras havsutsikt påverkas bedömer förvaltningen sammantaget att detta inte innebär en betydande olägenhet av sådant kvalificerat slag som avses i 2 kap. 9 § PBL.

Motiv till detaljplanens reglering

Redovisning av motiv till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Samma planbestämmelse kan användas på flera ställen i planen men med olika motiv.

Användningsbestämmelser för kvartersmark

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
B	Bostäder	Ingår i detaljplanens syfte att tillföra bostäder till området	Omfattar större delen av marken inom planområdet
E_1	Transformatorstation	Detaljplanen innebär att befintlig transformatorstation inom planområdet behöver ett nytt läge.	Sydöstra delen av planområdet.
V_1	Småbåtshamn	Ingår i detaljplanens syfte att skapa förutsättningar för	Omfattar större delen av beftintligt vattenområde inom planområdet

		småbåtshamn inom området	

Egenskapsbestämmelser

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
Prickad mark	Marken får inte förses med byggnad	Att reglera utbredningen av tillkommande byggrätter med hänsyn till ändamålsenlig placering av byggnader avseende stadsbild, anpassning till omgivande bebyggelse, angöring, gångstråk och kajpromenad, med mera.	Utspritt över planområdet.
Korsmark	Marken får endast förses med komplement-byggnad	Att reglera utbredningen av tillkommande byggrätter med hänsyn till ändamålsenlig placering av komplementbyggnader för bostadsbyggnadernas behov avseende stadsbild, anpassning till omgivande bebyggelse, angöring, gångstråk och kajpromenad, med mera.	I anslutning till de byggrätter som möjliggör radhus i mitten av planområdet.
s_1	Kajpromenad och teknisk anläggning för dagvatten-hantering	Att specificera markens användning som kajpromenad, för att möjliggöra åtkomst till strandkanten för gående, samt att denna kajpromenad även ska innefatta en anläggning för rening av dagvattnet för att uppnå MKN Vatten, enligt dagvatten- och skyfallsutredningen.	Inom del av användningsområdet småbåtshamn.
s_2	Teknisk anläggning	Inom kvartersmarken behövs en teknisk anläggning för att pumpa spillvattnet från planområdet upp till nivån i de kommunala spillvattenledningarna i Pejlingsgatan.	Inom användningsområdet bostad.
a_1	Servitut avseende rätt till väg och	Detaljplanens genomförande förutsätter	Inom hela planområdet – inom

	båtplats, aktnummer 14-VÄS-121.1, 14-VÄS-121.2 och 14-VÄS-121.3, ska upphävas (Begränsas av användnings-gräns)	att detta servitut upphävs inom planområdet.	användningsområdena bostad, teknisk anläggning och småbåtshamn.
h_1	Högsta nockhöjd är 3,0 meter	Att reglera höjden av tillkommande byggrätter med hänsyn till stadsbild, anpassning till omgivande bebyggelse, angöring, gångstråk och kajpromenad, med mera.	Gäller för teknisk anläggning (s_2) inom användningsområdet bostad och för transformatorstationen (E_1) i planområdets sydöstra del.
h_2	Högsta nockhöjd är 6,4 meter över angivet nollplan	Att reglera höjden av tillkommande byggrätter med hänsyn till stadsbild, anpassning till omgivande bebyggelse, angöring, gångstråk och kajpromenad, med mera.	Gäller för komplementbyggnad inom användningsområdet småbåtshamn.
h_3	Högsta nockhöjd är 7,1 meter över angivet nollplan	Att reglera höjden av tillkommande byggrätter med hänsyn till stadsbild, anpassning till omgivande bebyggelse, angöring, gångstråk och kajpromenad, med mera.	Gäller inom delar av användningsområdet bostad, för byggrätterna i den norra delen av planområdet.
h_4	Högsta nockhöjd är 8,5 meter över angivet nollplan	Att reglera höjden av tillkommande byggrätter med hänsyn till stadsbild, anpassning till omgivande bebyggelse, angöring, gångstråk och kajpromenad, med mera. Syftar framförallt till att bevara siktlinjer ovan möjlig byggnad.	Gäller inom delar av användningsområdet bostad i närheten av Pejlingsgatan.
h_5	Högsta nockhöjd är 9,5 meter över angivet nollplan	Att reglera höjden av tillkommande byggrätter med hänsyn till stadsbild, anpassning till omgivande bebyggelse, angöring, gångstråk och	Gäller inom delar av användningsområdet bostad, där den nuvarande verksamhetsbyggnaden ligger.

		kajpromenad, med mera. Tillåter en höjd och utbredning av byggnaden som är snarlik den befintliga verksamhetsbyggnaden.	
h_6	Högsta nockhöjd är 10,0 meter över angivet nollplan	Att reglera höjden av tillkommande byggrätter med hänsyn till stadsbild, anpassning till omgivande bebyggelse, angöring, gångstråk och kajpromenad, med mera.	Gäller inom delar av användningsområdet bostad, för byggrätterna i mitten av planområdet.
h_7	Högsta nockhöjd är 11,1 meter över angivet nollplan	Att reglera höjden av tillkommande byggrätter med hänsyn till stadsbild, anpassning till omgivande bebyggelse, angöring, gångstråk och kajpromenad, med mera.	Gäller inom delar av användningsområdet bostad, för några av byggrätterna längs Pejlingsgatan.
h_8	Högsta nockhöjd är 12,0 meter över angivet nollplan	Att reglera höjden av tillkommande byggrätter med hänsyn till stadsbild, anpassning till omgivande bebyggelse, angöring, gångstråk och kajpromenad, med mera.	Gäller inom delar av användningsområdet bostad, för en av byggrätterna längs Pejlingsgatan.
n_1	Markens höjd får inte vara lägre än 2,8 meter över nollplanet.	Att säkerställa framkomlighet för räddningstjänst till bostäder i samband med höga havsnivåer.	På kvartersgator mellan Pejlingsgatan och bostäder.
g_1	Gemensamhets-anläggning för gångstråk och kajpromenad	Att specificera markens användning som gångstråk och kajpromenad samt bildandet av gemensamhetsanläggning, för att möjliggöra åtkomst till strandkanten för gående.	Inom användningsområdet bostad och småbåtshamn.
m_1	Om ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är >60 dBA ska minst hälften av	Krävs för att marken ska vara lämplig för bostadsändamål.	Gäller byggrätter för bostadsändamål.

	bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida. För små bostäder med boarea max 35 m² gäller i stället att minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot ljuddämpad sida om ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är >65 dBA. Vid en bygglovpliktig ändrad användning av en byggnad gäller i stället att minst ett bostadsrum ska vara vänt mot ljuddämpad sida om ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är >60 dBA. Med ljuddämpad sida menas fasad som har en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA och maximal ljudnivå nattetid på högst 70 dBA. Om bostaden har en eller flera uteplatser ska ljudnivån vid minst en uteplats vara högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå.		

m_2	Byggnader ska utformas så att riktvärde för vibrationer i bostadsrum om 0,4 mm/s vägd RMS inte överskrids.	Krävs för att marken ska vara lämplig för bostadsändamål.	Gäller byggrätter för bostadsändamål.
f_1	Endast radhus, parhus och kedjehus	Att specificera typ av bostadshus med hänsyn till stadsbild och omgivande områdes karaktär.	Gäller byggrätter för bostadshus inom användningsområdet bostad, förutom tre av byggrätterna längs Pejlingsgatans västra del.
f_2	Kajpromenad ska utformas så att den inte inbjuder till bad	Utredning av markmiljö har visat att föroreningar i bottensedimenten gör att det inte är lämpligt att bada i havsviken.	Gäller kajpromenaden inom användningsområdet småbåtshamn.
f_3	Marken ska utformas så att den inte inbjuder till bad	Utredning av markmiljö har visat att föroreningar i bottensedimenten gör att det inte är lämpligt att bada i havsviken.	Gäller för del av användningsområdet för bostadsändamål.
f_4	Konstruktionen för kaj och brygga ska vara förberedd för demontering vid sanering av bottensediment.	Utredning av markmiljö har visat att föroreningar i bottensedimenten kan behöva saneras samordnat för hela havsviken och då behöver det vara fysiskt möjligt att utföra detta arbete, genom demontering av kaj och bryggor.	Gäller inom de delar av användningsområdet småbåtshamn där kaj och brygga ska uppföras.
f_5	Konstruktioner ska vara förberedda för demontering vid sanering av bottensediment.	Utredning av markmiljö har visat att föroreningar i bottensedimenten kan behöva saneras samordnat för hela havsviken och då behöver det vara fysiskt möjligt att utföra detta arbete, genom demontering av kaj och bryggor.	Gäller för användningsområdet för småbåtshamn.

f_6	Egenskapsområdet ska ha karaktär av öppet vatten med inslag av bryggor och förtöjning av båtar.	Utöver bryggor och mindre anordningar för förtöjning av båtar ska inte några byggnadsverk uppföras i vattnet.	Gäller för del av användningsområdet för småbåtshamn.
b_1	Anläggning för dagvatten-hantering ska anordnas	Ytan behövs för rening av dagvattnet för att uppnå MKN Vatten, enligt dagvatten- och skyfallsutredningen.	Gäller för en yta som ej får bebyggas med byggnad centralt i planområdet.
b_2	Lägsta nivå för färdigt golv är +3,1 meter	För att säkerställa att TTÖP om översvämningsrisker uppfylls.	Gäller för komplementbyggnaden inom användningsområdet småbåtshamn.
b_3	Lägsta nivå för färdigt golv för bostadshus är +3,5 meter.	För att säkerställa att TTÖP om översvämningsrisker uppfylls.	Gäller samtliga byggrätter för bostadshus inom användningsområdet bostad.
a_2	Startbesked får inte ges för bostad förrän marken är sanerad till nivå för känslig markanvändning (begränsas av användningsgräns)	Utredning av markmiljö har visat att föroreningar i marken behöver saneras för att marken ska vara lämplig för bostadsändamål.	Gäller för användningsområdet bostad.
Egenskaps-bestämmelse	Lösa block samt lösa skiviga bergfragment ska skrotas eller säkras.	För att säkerställa att marken är lämplig att bebygga enligt planförslaget.	Gäller för all kvartersmark.
Egenskaps-bestämmelse	Erosionsskydd ska anordnas vid utlopp för dagvatten till havet.	För att motverka att utloppet av dagvatten påverkar bottensedimenten i havsviken.	Gäller för all kvartersmark.
Genomförandetid	Genomförande-tiden är fem år från den dag då beslutet att anta	Fem år bedöms vara en rimlig tid för utbyggnad enligt planförslaget.	Gäller för hela planområdet.

	planen vinner laga kraft.		

Nollalternativet

Nollalternativet för området innebär troligen en fortsatt inriktning mot verksamhet av något slag och parkering på platsen. Området kommer att vara bebyggt med byggnader i dagens omfattning vad gäller volym och placering. En utökning av bebyggelsen skulle kunna ske till följd av verksamhetens utveckling. Området kommer fortsatt att vara en privatägd fastighet där allmänheten inte garanteras tillgänglighet till strandkanten.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Riksdagen har beslutat att inkorporera konventionen om barnets rättigheter i svensk lag den 1 januari 2020. Lagen gäller vid byggnadsnämndens och kommunfullmäktiges beslut i planärendet från årsskiftet 2019/2020, oavsett när planarbetet påbörjades.

Detaljplanens sociala konsekvenser har bedömts ur skalnivåerna ”Byggnad och plats”, ”Närområde” och ”Stadsdel”. Detta motiveras av att detaljplanen på grund av sin relativt begränsade omfattning och innehåll främst har effekter på dessa lägre nivåer.

Sammanhållen stad

Platsen utgörs idag av en privatägd fastighet där verksamhet bedrivs. Genom skapandet av ett gångstråk och kajpromenad ges allmänheten möjlighet att röra sig genom området, vilket inte finns idag. Allmänhetens åtkomst till kajstråket möjliggörs genom inrättande av en gemensamhetsanläggning där stadens fastighet ska ha andel. Detaljplanen ansluter till sin omgivning och verkar genom kajpromenaden för att omgivande områden kopplas ihop rumsligt. Vidare möjliggör detaljplanen att radhus byggs i stadsdelen, som i övrigt domineras av friliggande villor. Därmed innebär detaljplanen i viss mån en ökad blandning av bostadstyper i stadsdelen, samtidigt som stadsdelen fortsatt kommer att numerärt domineras av friliggande villor och egna hem.

Samspel

Det privata lekplatserna och vistelseytorna bildar mötesplatser inom planområdet. Även kajpromenaden utgör en lokal mötesplats som kan fungera som mötesplats för människor som bor och vistas i närområdet.

Vardagsliv

Detaljplanen ger utöver bostädernas uteplatser utrymme för lekplatser och platser för social samvaro inom planområdet. I planområdets närhet är utbudet av kommunal och offentlig service begränsat, men inom 500–1000 meter nås kollektivtrafik, förskola, skola, butiker och restauranger.

Identitet

I och med omvandlingen från verksamhetsområde till ett område med bostäder och småbåtshamn kommer planområdets identitet att förändras. Placeringen, gestaltningen och organiseringen av tillkommande bebyggelse kommer att ge området en sammanhållen identitet.

Byggnaderna inom planområdet kommer få en sammanhållen identitet och kommer på så vis att skilja sig från omgivningen som består av friliggande byggnader med utpräglad individuell karaktär.

Detaljplanen kommer inte att påverka stadsdelens identitet nämnvärt, då den innehåller egnahem i havsnära läge.

Hälsa och säkerhet

Detaljplanen får liten påverkan på trafiken i området, förutom under byggtiden. I och med att detaljplanen innebär ett tillskott av bostäder kan frågor gällande trafiksäkerhet i närområdet, utanför detaljplanen, att aktualiseras i framtiden.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetande av denna detaljplan har förvaltningen gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kap. plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark och vattenområden m.m.

Inga riksintressen påverkas negativt och inga andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs. Förvaltningen bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids.

Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet. Detaljplanen anger användningen bostadsområde och småbåtshamn, vilket delvis strider mot översiktsplanens redovisning.

Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

Kommunen har gjort en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap. 11 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 6 § för aktuell detaljplan.

Kommunen har gjort en bedömning att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen har utgått från kriterierna i Miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966) 5 §.

Detaljplaneförslaget medger en komplettering i befintlig sammanhållen bebyggelse där marken sedan tidigare är ianspråktagen.

Kommunens ställningstagande grundar sig bland annat på bedömningen att ett genomförande av detaljplanen:

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.
- Inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål.
- Inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etc.
- Inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön till följd av allvarliga olyckor eller andra omständigheter.
- Inte bidrar till att några miljökvalitetsnormer överskrids.
- Inte påtagligt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, t ex riksintressen eller naturreservat.
- De sannolika miljöeffekterna kan minskas genom åtgärder som arbetas in i detaljplanen eller exploateringsavtalet.

Detaljplanen avviker från översiktsplanen, som i markanvändningskartan pekar ut området som verksamhetsområde, mindre hamn. Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet. Detaljplanen anger användningen bostadsområde och småbåtshamn, vilket delvis strider mot översiktsplanens redovisning. I detaljplanean har det bedömts vara motiverat att avvika från översiktsplanens markanvändningskarta, eftersom översiktsplanens intentioner om att värna småbåtshamnar möjliggörs genom användningsbestämmelsen ”Småbåtshamn” i plankartan, vid sidan om tillkommande byggrätter för bostadsändamål. Genomförda utredningar avseende markmiljö och dagvatten visar på att det är möjligt att genom sanering göra planområdet lämpligt för bostadsändamål och att hantera dagvatten på ett sådant sätt att MKN Vatten uppfylls samt att sanera marken på ett sådant sätt att den är lämplig för bostadsändamål.

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Undersökningssamråd med länsstyrelsen hålls i samband med plansamrådet. Länsstyrelsen ansåg då att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta.

Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

I Göteborgs stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 som antogs av Kommunfullmäktige 2021-03-25 presenteras tre övergripande mål med sammanlagt tolv delmål. De tre målen och de delmål som har störst relevans för programförslaget är:

Naturen: Göteborg har en hög biologisk mångfald

Delmål: Göteborgs Stad arbetar för renare hav, sjöar och vattendrag.

Föroreningshalter i dagvattnet från planområdet kommer enligt genomförd dagvattenutredning att minska efter genomförandet av planförslaget. Detaljplanen bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Göteborgs Stad ökar den biologiska mångfalden i stadsmiljön

Detaljplanen innebär att tidigare hårdgjorda ytor tas i anspråk. Vidare innebär detaljplanen att mindre områden med påtagligt naturvärde tas i anspråk. Förslag på kompensationsåtgärder har tagits fram. Detaljplanen bedöms ha negativ påverkan på möjligheten att uppnå delmålet.

Klimatet: Göteborgs klimatavtryck är nära noll

Delmål: Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från resor och transporter.

Detaljplanen innebär att dagens verksamhetsområde förändras till ett bostadsområde och en småbåtshamn, vilket innebär att antalet transporter till området inte ökar. Samtidigt ger planförslaget goda möjligheter till ett ökat antal hållbara transporter genom bostädernas närhet till kollektivtrafik av god standard. Detta innebär att detaljplanen verkar för en omställning mot hållbara transporter och detaljplanen bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Delmål: Göteborgs stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna.

Luftkvaliteten inom planområdet bedöms vara god. I och med att bostäder uppförs inom detta område bedöms detaljplanen bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Delmål: Göteborgs Stad minskar buller för göteborgarna

De bullernivåer som alstras vid bostäderna inom detaljplanen bedöms vara låga. Detaljplanen innebär inte heller en ökning av trafiken till planområdet vilket innebär att inga negativa konsekvenser för omgivningen avseende buller uppstår, utöver under byggtiden. I och med att bostäder uppförs inom detta område bedöms detaljplanen bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Övriga delmål

Ett genomförande av planförslaget bedöms ha en mindre påverkan på övriga delmål.

Naturmiljö

Genomförda inventeringar visar på att delar av planområdet har påtagliga naturvärden. Detaljplanen innebär att naturvärden på land försvinner. Förslag på kompensationsåtgärder har tagits fram. Planens påverkan bedöms därmed som ringa.

Det bedöms inte vara möjliga att bevara naturvärdena på land i någon större omfattning, med hänsyn till att uppfylla detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten.

Kulturmiljö

Planens påverkan bedöms som ringa. Planområdet innehåller idag inga kulturhistoriska värden. Viss påverkan sker på upplevelsen av kusten, denna är dock lokal och bedöms ej som negativ utan är anpassad till omgivande områdens bebyggelse avseende volym och byggnadshöjd. Området ligger inom riksintresse för högexploaterad kust, 4 kap. miljöbalken. Området ingår dock i tätbebyggt område och marken är sedan tidigare ianspråktagen, så detaljplanen bedöms inte ha någon negativ påverkan på riksintresset.



Figur 25. Vybild över planområdet, sedd från nordväst, med tillkommande bebyggelse som möjliggörs i detaljplanen.

Påverkan på luft
Detaljplanen innebär inte någon ökning av trafik eller andra utsläpp och bedöms därför inte påverka luftmiljön i området.

Påverkan på vatten
Om de i detaljplanen föreskrivna reningsåtgärderna för dagvatten utförs bidrar detaljplanens genomförande till förbättrad vattenkvalitet i recipienten, i enlighet med gällande miljökvalitetsnormer.

Markmiljö
Inom planområdet finns föroreningar i mark och bottensediment i havsviken. Markmiljön har utretts i planarbetet och det krävs att marken saneras till nivåer för känslig markanvändning för att bostäder ska vara lämpliga på platsen. Bottensedimenten kan inte saneras i samband med detaljplanens genomförande, utan detta behöver ske samordnat med hela havsviken. Någon tidplan för detta finns i dagsläget inte. Detaljplanen har därför utformningsbestämmelser om att mark och kajpromenad ska utformas på ett sådant sätt att de inte inbjuder till bad.

Stigande havsnivåer
Planområdet påverkas av höga vattennivåer i havet. För att säkerställa framkomlighet till planområdet för bland annat räddningstjänst vid höga havsnivåer innehåller plankartan en bestämmelse som reglerar markens lägsta höjd: +2,8 meter. Med hänsyn till områdets förutsättningar är det sannolikt att stora delar av kvartersgatorna kommer att ligga på en höjd som är betydligt högre än +2,8 meter. Vid en högvattenhändelse på upp till +3,2 meter – som enligt prognoser har låg sannolikhet och kort varaktighet – bedöms påverkan på planerade bostäder och framkomligheten till dessa vara acceptabel och frågan om stigande havsnivåer vara hanterade inom detaljplanen. Det kommer även att vara möjligt att vid behov anpassa kvartersgatorna för att hantera framtida klimatförändringar.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen

Kommunens exploateringsinvesteringar
Exploateringsnämnden får inkomster från eventuell försäljning av mark. Kretslopp och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av allmänna VA-ledningar.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi
Exploateringsnämnden får kostnader för drifts- och förvaltningsåtgärder motsvarande sin andel i kommande gemensamhetsanläggning för allmänt tillgängligt stråk längs vattnet. Andelstalen bestäms i kommande lantmäteriförrättning.

Stadsmiljönämnden bedöms inte få några ökade kostnader för driften av Pejlingsgatan då inga större åtgärder avses genomföras samt att den redan idag driftas av Stadsmiljönämnden.

Stadsmiljönämnden får inga ökade kostnader som följd av planens genomförande.

Kretslopp och vattennämnden får intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt driften av allmänna VA-ledningar.

Ekonomiska konsekvenser för exploatören/fastighetsägaren

Exploatören får utgifter och kostnader för exploateringsbidrag för åtgärder som är direkt kopplade till planens genomförande inom på mark i anslutning till planområdet ägd av kommunen, eventuellt köp av kommunägd mark, projektering, rivning av befintliga byggnader, byggnation och förrättningskostnader.

Avvikelser från översiktsplanen

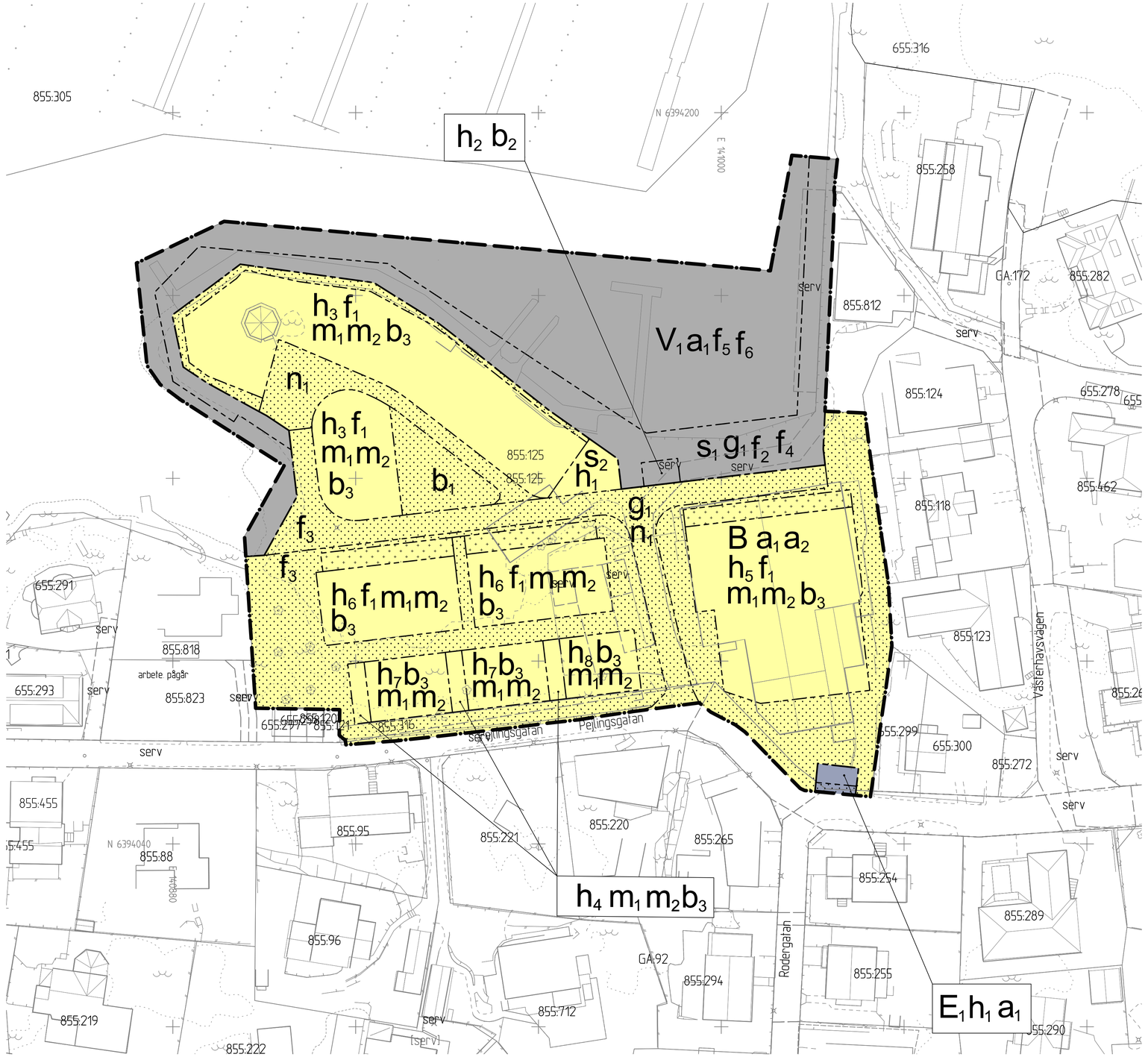
Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet. Detaljplanen anger användningen bostadsområde och småbåtshamn, vilket delvis strider mot översiktsplanens redovisning. I detaljplanen har det bedömts vara motiverat att avvika från översiktsplanens markanvändningskarta, eftersom översiktsplanens intentioner om att värna småbåtshamnar möjliggörs genom användningsbestämmelsen ”Småbåtshamn” i plankartan, vid sidan om tillkommande byggrätter för bostadsändamål.

För Stadsbyggnadsförvaltningen

Hanna C Kaplan	Anders Dahlgren
Planchef	Planarkitekt

För Exploateringsförvaltningen

Magnus Uhrberg	Karl Falck
Distriktschef	Projektledare



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Kvartersmark

- B — Bostäder
- E_1 — Transformatorstation
- V_1 — Småbåtshamn

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens utnyttjande

- Marken får inte förses med byggnad
- Marken får endast förses med komplementbyggnad

Byggnaders användning

- s_1 Kajpromenad och teknisk anläggning för dagvattenhantering
- s_2 Teknisk anläggning

Fastighetsindelningsbestämmelser

- a_1 Servitut avseende rätt till väg och båtplats, aktnummer 14-VÄS-121.1, 14-VÄS-121.2 och 14-VÄS-121.3, ska upphävas. (Begränsas av användningsgräns)

Höjd på byggnadsverk

- h_1 Högsta nockhöjd är 3.0 meter
- h_2 Högsta nockhöjd är 6.4 meter över angivet nollplan
- h_3 Högsta nockhöjd är 7.1 meter över angivet nollplan
- h_4 Högsta nockhöjd är 8.5 meter över angivet nollplan
- h_5 Högsta nockhöjd är 9.5 meter över angivet nollplan
- h_6 Högsta nockhöjd är 10.0 meter över angivet nollplan
- h_7 Högsta nockhöjd är 11.1 meter över angivet nollplan
- h_8 Högsta nockhöjd är 12.0 meter över angivet nollplan

Markens anordnande och vegetation

- n_1 Markens höjd får inte vara lägre än 2.8 meter över nollplanet.

Markreservat för gemensamhetsanläggningar

- g_1 Gemensamhetsanläggning för gångstråk och kajpromenad

Skydd mot störningar

- m_1 Om ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är >60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida. För små bostäder med boarea max 35 m² gäller i stället att minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot ljuddämpad sida om ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är >65 dBA. Vid en bygglovpliktig ändrad användning av en byggnad gäller i stället att minst ett bostadsrum ska vara vänt mot ljuddämpad sida om ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är >60 dBA. Med ljuddämpad sida menas fasad som har en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA och maximal ljudnivå nattetid på högst 70 dBA. Om bostaden har en eller flera uteplatser ska ljudnivån vid minst en uteplats vara högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå.
- m_2 Byggnader ska utformas så att riktvärde för vibrationer i bostadsrum om 0,4 mm/s vägd RMS inte överskrids.

Utformning

- f_1 Endast radhus, parhus och kedjehus
- f_2 Kajpromenad ska utformas så att den inte inbjuder till bad
- f_3 Marken ska utformas så att den inte inbjuder till bad
- f_4 Konstruktionen för kaj och brygga ska vara förberedd för demontering vid sanering av bottensediment
- f_5 Konstruktioner ska vara förberedda för demontering vid sanering av bottensediment
- f_6 Egenskapsområdet ska ha karaktär av öppet vatten med inslag av bryggor och förtöjning av båtar.

Utförande

- b_1 Anläggning för dagvattenhantering ska anordnas
- b_2 Lägsta nivå för färdigt golv är +3,1 meter
- b_3 Lägsta nivå för färdigt golv för bostadshus är +3,5 meter

Villkor för startbesked

- a_2 Startbesked får inte ges för bostad förrän markföroreningar har avhjälpts till nivåer som medger känslig markanvändning. (Begränsas av användningsgräns)

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL KVARTERSMARK

Utförande

Lösa block samt lösa skiviga bergfragment ska skrotas eller säkras.

Erosionsskydd ska anordnas vid utlopp för dagvatten till havet

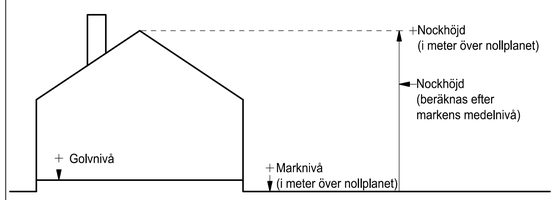
Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag då beslutet att anta planen vinner laga kraft.

5 0 25 50m

Skala 1 :500 (A1), 1:1000 (A3)

Ritad av: Anders Dahlgren



Principskiss över hur höjder och taklutning beräknas

BESLUT (Plankarta,-bestämmelser)

Diarienummer	SBF-2023-00105
Tidigare dnr.	0921/21 (t.o.m. 2022-12-31)
Planstart	2020-12-15
Antagande	
Laga kraft	

PLANHANDLINGAR

Plankarta med bestämmelser
Planbeskrivning

Detaljplanen är upprättad enligt PBL 2010:900 (SFS 2014:900), utökat planförfarande, Boverkets planbestämmelsekatalog version 2020-10-01

GRUNDKARTAN

Grundkartan upprättad genom utdrag ur digitala baskartans databas.
Referenssystem i plan/ höjd: SWEREF 99 12 00/ RH 2000

Beteckningar: enligt Lantmäteriets Handbok i mät- och kartfrågor (HMK-Ka) med de avvikelser som redovisats i beteckningarna.

Göteborgs Stad

Stadsbyggnadsförvaltningen

Detaljplan för Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg i Göteborg

Upprättad 2024-12-02, reviderad 2026-04-24

Hanna C Kaplan
Enhetschef detaljplan sydväst

Anders Dahlgren
Planarkitekt

PLANKARTA

2 -5655

2 -5655 st



2 -5655 st

Ritad av: Anders Dahlgren

BETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- Fastighetsgräns
- Befintlig byggnad, fasadliv
- Befintlig byggnad, takkontur

GRUNDKARTAN

Grundkartan upprättad genom utdrag ur digitala baskartans databas.

Referenssystem i plan/ höjd: SWEREF99 12 00/ RH 2000

Beteckningar: enligt Lantmäteriets Handbok i mät- och kartfrågor (HMK-Ka) med de avvikelser som redovisats i beteckningarna.

Geodata och lantmäteriavdelningen 2024-05-02

Andreas Jonsson
Avdelningschef

Elisabeth Charlez
Stereooperatör

Göteborgs Stad

Stadsbyggnadsförvaltningen

Detaljplan för Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg i Göteborg

Upprättad 2024-12-02, reviderad 2025-11-03

Hanna C Kaplan
Enhetschef detaljplan sydväst

Anders Dahlgren
Planarkitekt

GRUNDKARTA | 2 -5655



5 0 25 50m

Skala 1 :500 (A1), 1:1000 (A3)

BETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- Fastighetsgräns
- Befintlig byggnad, fasadliv
- Befintlig byggnad, takkontur
- Föreslagen byggnad

Göteborgs Stad

Stadsbyggnadsförvaltningen

Detaljplan för Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg i Göteborg

Upprättad 2024-12-02, reviderad 2026-04-24

Hanna C Kaplan
Enhetschef detaljplan sydväst

Anders Dahlgren
Planarkitekt

Ritad av: Anders Dahlgren

ILLUSTRATIONSRITNING 2 -5655

2 -5655 st

Samrådsredogörelse

Utfärdat: 2024-10-21 Diarienummer: SBF-2023-00105

Anders Dahlgren
Telefon: 031-368 18 90
E-post: anders.dahlgren@stadsbyggnad.goteborg.se

Detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 13 december 2022 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 2023-01-18 – 2023-02-28. En samrådsredogörelse har tagits fram och biläggs planhandlingarna.

Göteborgs Stad har genomfört en omorganisation vid årsskiftet 2022/2023. Detta ärende hade fram till 2022-12-31 diarienummer 0921/21 hos Stadsbyggnadskontoret. Sedan 2023-01-01 hanteras ärendet istället av Stadsbyggnadsförvaltningen med nytt diarienummer: SBF-2023-00105.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådskrets.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på Stadsbyggnadsförvaltningen, Köpmansgatan 20. Ett samrådsmöte anordnades 2023-02-07 med cirka 30 deltagare.

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

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak följande fem teman:

- Trafik och parkering
- Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning
- Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter
- Hantering av dagvatten och markmiljö
- Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten

Allvarligaste invändningen gäller avvikelse från översiktsplan, stadsbild och påverkan på omgivande fastigheter samt hantering av dagvatten och markmiljö.

Förvaltningen har bedömt att det reviderade planförslaget hanterar de invändningar och synpunkter som har framkommit i samrådet på ett sådant sätt att föreslagen markanvändning är lämplig för sitt ändamål.

Framförda synpunkter har beaktats i samband med revideringarna av planhandlingarna.

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

Nedan följer generella svar på de fem temana ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Trafik och parkering

Enligt genomförd trafikutredning (Trafikkontoret 2022-09-06) bedöms trafikalstringen inom detaljplanen vara lägre än de trafikmängder som dagens verksamhet och parkering inom planområdet alstrar. Den trafik som detaljplanen alstrar bedöms kunna hanteras inom befintligt trafiksystem och detaljplanen föreslår således inte någon utbyggnad av gator, gång- eller cykelvägar på allmän plats. Med hänsyn till områdets och stadsdelens förutsättningar bedöms tryggheten inom befintligt trafiksystem vara god.

Gällande Pejlingsgatan och kommunens fastighet Älvsborg 655:316, så har den mark som i samrådsförslaget ingick som allmän plats utgått, då detaljplanen inte föreslår några förändringar av gatan. Detaljplanen föreslår att del av Älvsborg 655:316, som inte behövs för Pejlingsgatans behov och som till större del inte är tillgänglig för allmänheten på grund av rådande topografiska förhållanden, planläggs som kvartersmark för bostadsändamål. Avgränsningen av kvartersmarken tar höjd för eventuell framtida gångbana längs Pejlingsgatan i anslutning till planområdet.

Till granskning har en uppdaterad mobilitets- och parkeringsutredning utifrån reviderat planförslag. Enligt denna (Cowi 2024-08-20) genererar detaljplanen (med ett uppskattat innehåll om 27 bostäder) ett behov av 27 bilparkeringar, inklusive 3 besöksparkeringar. Därtill ska fyra parkeringsplatser tillskapas för fastigheten Älvsborg 855:812. Totalt blir parkeringsbehovet inom planområdet 34 parkeringsplatser. I mobilitets- och parkeringsutredningen har det inte identifierats något behov av att kompensera för övriga parkeringsplatser då dessa antingen är kopplade till befintlig verksamhet eller upplåts mot parkeringsavgift. Parkering kommer att förläggas markparkeringar fördelade över området, antingen belägna i anslutning till bostäder eller som kantstensparkeringar på lokalgatorna på kvartersmark.

Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning

Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet. Detaljplanen anger användningen bostadsområde och småbåtshamn, vilket delvis strider mot översiktsplanens redovisning. I detaljplanearbetet har det bedömts vara motiverat att avvika från översiktsplanens markanvändningskarta, eftersom översiktsplanens intentioner om att värna småbåtshamnar möjliggörs genom användningsbestämmelsen ”Småbåtshamn” i plankartan, vid sidan om tillkommande byggrätter för bostadsändamål. Därtill har detaljplanens syfte efter samråd ändrats (genom inriktningsbeslut i Stadsbyggnadsnämnden 2023-06-20) genom att funktionen småbåtshamn läggs till, för att bättre stämma överens med översiktsplanens intentioner.

Vidare bedöms tillkommande bostäder inte att påverka befintlig verksamhet vid småbåtshamnen GKSS, norr om planområdet, negativt. Detta motiveras av att det i dagsläget finns bostadsbebyggelse i närheten av denna samt att tillfarten till GKSS hamn inte sker via aktuellt planområde.

Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter

Detaljplanen kommer att ha viss påverkan på stads- och landskapsbilden i området, som i dagsläget präglas av friliggande enbostadshus i två våningar av varierande karaktär. Detaljplanen möjliggör uppförande av grupper av radhus, vilket är en bostadsform och bebyggelsetypologi som inte finns i området idag. Tillkommande byggnaders placering och höjd har studerats med utgångspunkt i områdets förutsättningar och i granskningshandlingarna justerats avseende utbredning och byggnadshöjder, med utgångspunkt i de yttranden som inkom i samrådet. Med dessa ändringar bedöms detaljplanens påverkan på stadsbilden vara acceptabel, detaljplanen bedöms även tillgodose en skälig havsutsikt och inte innebära en betydande olägenhet för omgivande fastigheter. Detaljplanens negativa påverkan på omgivande fastigheter bedöms uppvägas av intresset att bygga bostäder i området. Att påverkan på stadsbild och omgivande fastigheter bedöms vara acceptabel och inte innebära en betydande olägenhet motiveras genom att detta idag är en fastighet som innefattar strandkanten och är bebyggd för småindustriändamål, att tillkommande bebyggelse i detaljplanens östra del håller sig inom befintlig varvsbyggnads volym och att byggnadshöjder och utblickar har anpassats efter omgivande fastigheter och byggnader för att begränsa utsiktsbortfall och säkerställa att insynsproblematik inte uppkommer.

Hantering av dagvatten och markmiljö

Till granskning har dagvatten- och skyfallsutredningen reviderats. Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande om statusen för relevanta kvalitetsfaktorer gällande den berörda vattenförekomsten samt med en beskrivning av dagvattenhanteringen och vilka planbestämmelser som införts i plankartan. Om de i detaljplanen föreskrivna reningsåtgärderna utförs bidrar detaljplanens genomförande till förbättrad vattenkvalitet i recipienten, i enlighet med gällande miljökvalitetsnormer.

Utredning av markmiljö genomfördes i samrådsskedet och har kompletterats i granskningsskedet (COWI 2023-11-17 och Norconsult 2024-04-30). Marken inom planområdet bedöms ur föroreningssynpunkt som lämplig att bebygga enligt ny detaljplan förutsatt att föroreningarna inom identifierade egenskapsområden avgränsas och åtgärdas. Planbestämmelse avseende hantering av markmiljö har reviderats utifrån Länsstyrelsens förslag.

Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten

Gällande upphävande av befintliga servitut för väg, brygga, med mera gör kommunen bedömningen att dessa det är motiverat att upphäva dessa för att säkerställa detaljplanens genomförande och att det finns stöd för ett sådant upphävande i fastighetsbildningslagen och plan- och bygglagen samt att detta inte strider mot egendomsskyddet i regeringsformen.

För att säkerställa planens genomförande är det nödvändigt att servituten ändras i sin utbredning så de inte längre belastar Älvsborg 855:125 då de kan utgöra ett hinder mot Älvsborg 855:125s användning i enlighet med detaljplan. Genom ändring av servituten

kan marken användas mer ändamålsenligt och värdehöjningen för möjligheten att bilda en lämplig bostadsfastighet med småbåtshamn bedöms klart överstiga värdeminskningen för de fastigheter som får sitt servitut ändrat.

Värdehöjningen för Älvsborg 855:125 är betydande då det skapas möjlighet för nya byggrätter samt möjlighet att utveckla småbåtshamnen. Värdeminskningen för förmånsfastigheterna, jämfört med värdehöjningen av Älvsborg 855:125, är förhållandevis obetydlig och bedöms inte medföra någon betydande olägenhet för förmånsfastigheterna då införlivandet av fastighetsindelningsbestämmelsen **a_1** inte påverkar förmånsfastigheternas möjlighet till utnyttjande av kvarvarande servitut som belastar andra fastigheter och servituten idag inte utnyttjas inom planområdet. En stor del av den kustlinje som bryggservituten beslutades gälla vid inom Älvsborg 855:125 är idag torrlagd, vilket innebär att det är enbart på en mindre del av fastigheten som servituten faktiskt skulle kunna utnyttjas. Ändring av servituten är förenlig med 5 kap 4§ första stycket fastighetsbildningslagen. Genom en ändring av servituten kan Älvsborg 855:125 användas som detaljplanen föreskriver och fastigheten blir varaktigt lämpad för bostadsfastighet och småbåtshamn. Älvsborg 855:125 uppfyller därigenom lämplighetsvillkoren i 3 kap 1§ fastighetsbildningslagen.

Förmånsfastigheterna utnyttjar inte sina servitut inom planområdet. Om servituten har utnyttjats och i så fall var kan utredas i en lantmäteriförrättning. Ingreppet i egendomsskyddet som den fastighetsindelandebestämmelse **a_1** utgör görs för att säkra planens genomförbarhet och möjliggöra syftet att bygga bostadshus och utveckla småbåtshamn inom planområdet. Att inte besluta om fastighetsindelningsbestämmelsen **a_1** och låta servituten ligga kvar skulle kunna innebära ett hinder för genomförandet av detaljplanen om servituten skulle komma att utnyttjas inom planområdet. Den skada som förmånsfastigheterna skulle kunna få av att servituten ändras till att inte gälla inom planområdet bedöms som ringa då servituten hittills inte utnyttjats inom planområdet, det enbart är på en mindre del av Älvsborg 855:125 som servitutet i praktiken skulle kunna utövas på grund av torrläggning och servitutets möjliga utövningsområde inte påverkas på övriga belastade fastigheter.

Eftersom införandet av fastighetsindelandebestämmelse **a_1** leder till bättre möjligheter att bidra till det allmänna intresset att fler bostäder byggs i Göteborg, samtidigt som skadan det innebär för enskilda fastighetsägare bedöms som ringa är ingreppet i egendomsskyddet rimligt i förhållande till nyttan det medför. Införandet av fastighetsindelningsbestämmelsen **a_1** strider inte mot egendomsskyddet i 2 kap 15§ regeringsformen. Plan- och bygglagens krav är uppfyllda enligt PBL 2010:900. Någon betydande olägenhet bedöms inte uppstå för enskilda.

Gällande frågan om allmänhetens möjlighet att röra sig genom planområdet och ner till strandkanten, så ger detaljplanen allmänheten tillträde till planområdet och strandkanten genom att en gemensamhetsanläggning bildas enligt detaljplanen, där kommunen är delägare.

Inkomna synpunkter och Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. De enskilda yttrandenas innehåll har tematiserats i underrubriker vid längre yttranden. Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden tillstyrker förslaget. Detaljplanen innebär begränsade åtaganden och ekonomiska konsekvenser för staden, och bidrar till stadens småhusmål. De driftkonsekvenser som uppstår för staden avseende andel i gemensamhetsanläggning anses övervägas av att området närmast vattnet, med de kvalitéer som det bidrar med, förhindras att helt privatiseras och stängas för allmänheten. Detaljplanen innehåller ingen allmän park. Närliggande Ängholmsparken, söder om planområdet, saknar planläggning och därmed formellt planstöd. Planläggning av park som allmän plats är viktig för att långsiktigt kunna säkerställa tillgång till bostadsnära park, både för planområdet och befintlig bebyggelse. Parken är också i behov av förstärkningsåtgärder. Vid en planläggning skulle det vara möjligt att delvis finansiera sådana åtgärder genom exploateringsbidrag. En planläggning skulle också formellt säkra nuvarande markanvändning och därmed öka också stadens säkerhet vid reinvestering, och möjliggör för en bättre utveckling av parken i framtiden.

Exploateringsförvaltningen bedömer att planförslaget är genomförbart ur ett juridisk, tekniskt och ekonomiskt perspektiv och tillstyrker därmed samrådsförslaget. Ur ett helastaden-perspektiv hade det varit en fördel att planlägga Ängelholmsparken så att den får ett långsiktigt skydd och kan vara aktuell för framtida investeringar samt utvecklas för att täcka behoven för befintlig bebyggelse liksom tillkommande bebyggelse i denna plan. Genom att inte ta med parken i planen så har möjligheten att låta exploatören vara med och finansiera förstärkningsåtgärder förlorats.

.***Kommentar:***

Noteras.

2. Göteborg Energi

Inom området för detaljplanen har Göteborg Energi Nät AB en befintlig transformatorstation och befintliga ledningar på 12 kV samt 0,4 kV. Den befintliga transformatorstationen är i vägen för exploateringen och kan behöva flyttas. För den befintliga transformatorstationen behöver ett E-område reserveras i plankartan antigen i befintligt läge eller i nytt om den flyttas. Tekniska krav och dimensionering av transformatorstationen och ledningsstråk måste följa kraven från Göteborgs Energi.

Kommentar:

Ett nytt förslag på placering av transformatorstation har tagits fram till granskning och stämts av med Göteborg Energi. Övriga synpunkter noteras.

3. Kretslopp och vatten

Kretslopp och vatten lyfter fram följande information som skall beaktas i det fortsatta planarbetet:

Avfall

Lokalgatorna är för smala för att avfallsfordon och mötande trafik ska kunna passera varandra. Det kan vara ett överkomligt problem med tanke på liten trafikmängd, men behov av åtgärd bör ses över.

Soprummets placering i förhållande till bostäder i väst behöver beaktas, med tanke på risk för störning från buller och lukt. Soprummets dimensionering behöver undersökas av exploatör och stämmas av med avfallshandläggare innan granskning.

Det är positivt att vändplatsen tillåter vändning utan omtag eller backning, och omges av en drygt en meter bred fri yta. Avfallsfordonet kan angöra på lokalgatan intill byggnad med soprum.

Kretslopp och vatten vill ändra planbeskrivningen under rubriken Avfall till ”I soprummet ska det finnas plats för insamling av rest- och matavfall, förpackningar samt returpapper.”

VA

Planområdet kan försörjas med allmänt VA-ledningsnät, anslutning kan ske till Pejlingsgatan. För att kunna nå till spillvattenledningen i Pejlingsgatan måste en pumpstation byggas inom planområdet.

En förbindelsepunkt per fastighet för vatten gäller generellt. Gemensamhetsanläggningar för avlopp kan accepteras under vissa förutsättningar.

För att anslutning med självfall ska tillåtas ska färdigt golv vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt, med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Kretslopp och vatten har planerade avloppsarbeten strax utanför planområdet. Dessa måste färdigställas innan anslutning kan ske.

Brandvatten

Kapaciteten för direktanslutna sprinkleranläggningar i området är begränsad och vid höga flöden kan sprinklertank bli aktuellt för fastigheter som kräver detta. Kretslopp och vatten har ingen skyldighet att leverera flöde till sprinkleranläggning. Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten.

Dagvattenhantering

Då det inte finns några dagvattenledningar i området och att det inte heller planeras byggas sådana, föreslås dagvattnet avledas direkt till havet, vilket innebär att inget markavvattningsföretag påverkas. Detta innebär att det inte kommer ställas krav på fördröjning av dagvattnet, utan endast rening. För att uppnå stadens krav på rening föreslås att leda dagvatten via rännor till regnbäddar och vidare till ett sedimenteringsmagasin innan det slutligen släpps i recipienten. Ytbehovet tas upp av regnbäddarna som kräver cirka 64m^2 för tillräcklig rening (4,5% av marken). Dagvattenhanteringen på kvartersmark föreslås ske i regnbäddar som förutom rening och fördröjning av dagvattnet medför grönska och kan utgöra kompensationsåtgärder i form av exempelvis blommande växter och träd, som kan ha en positiv inverkan på det lokala insekts- och fågellivet. Vid planering av

dagvattenlösning ska förorenad mark från varvsverksamheten beaktas, i enlighet med genomförd miljöteknisk markundersökning. Om parkeringsytor med mer än fem platser uppförs ska dagvattnet behandlas med oljeavskiljare.

Beräkningar visar att föroreningshalter både ökar och minskar efter exploatering beroende på vilka föroreningar som studeras. Om dagvattnet inte renas överskrids emellertid riktvärden både före och efter exploatering när det gäller kväve, fosfor, koppar, nickel och SS (suspenderad substans). Föreslagna reningsåtgärder innebär att kraven för mycket känslig recipient uppnås, att föroreningsmängderna minskar och att detaljplanens genomförande bidrar till förbättrad vattenkvalitet i recipienten, i enlighet med miljökvalitetsnormer.

Skyfallshantering

En robust höjdsättning med tillförlitliga skyfallsvägar behövs inom planområdet. Markens höjdsättning och lutning samt byggnaders placering och höjdsättning ska utformas på ett sådant sätt att vatten avleds vid regn och skyfall enligt Kretslopp och Vattens tekniska krav. Gator och dylikt som fungerar som utrymningsvägar från bostäder ska utformas med goda marginaler enligt förvaltningens krav. Enligt beräkningar för en 200-årshändelse år 2100, är högsta havsnivån +2,2 meter. Färdigt golv och vital del nödvändig för byggnadsfunktion ska således förläggas till en nivå om minst +2,7 meter och utrymningsvägar från bostäder ska förläggas till en nivå om minst +2,0 meter.

Höga vattennivåer i hav och vattendrag

•Då planen ligger i anslutning till ett vattendrag, kontrollera översvämningsrisk i förhållande till riktlinjer i TÖP. Lägsta höjd på färdigt golv ska överensstämma med stadens planeringsnivåer för aktuellt område

Trädplantering

Om trädallé planeras är det extra viktigt att den inte kommer i konflikt med ledningar eftersom alléer skyddas av biotopskydd och åtgärder kräver dispens.

Förutsättningar för anslutning

Det ska finnas en förbindelsepunkt per fastighet för vatten, gäller även för 3D fastigheter, inom byggnaden bildas servitut mellan fastigheterna. Anslutning till allmänt ledningsnät kan ske i Pejlingsgatan.

Avloppsnätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. För att anslutning med självfall ska tillåtas ska färdigt golv vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt, med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem. Om ledningsnätet är kombinerat krävs ytterligare hänsyn. Kretslopp och vattens fördröjningskrav för dagvatten ska uppfyllas innan anslutning till allmänt ledningsnät. Krav vad gäller avskiljning av föroreningar i dagvattnet ska vara uppfyllt.

Kommentar:

Till granskning har förslaget till hantering av avfall ändrats, till att varje småhus har egna kärl. För att uppfylla krav på draglängd mellan kärlens och avfallsfordonets uppställningsplats kommer ett fåtal boende vid hämtningstillfällen behöva dra kärlen till anvisad plats.

Dagvatten- och skyfallsutredningen har uppdaterats till granskning. Anläggningar för dagvattenhantering har angivits i plankartan.

Krav på färdigt golv-nivåer för byggnader inom planområdet har uppdaterats för att stämma överens med planeringsnivåer i Göteborgs översiktsplan.

Spillvatten kommer behöva pumpas från en lågpunkt i planområdet upp till anslutningspunkt för kommunala VA-ledningar i Pejlingsgatan. I plankartan har utrymme för en sådan anläggning angetts.

Övriga synpunkter noteras.

4. Kulturförvaltningen

Kulturförvaltningen anser att förslaget är acceptabelt ur kulturmiljösynpunkt.Värt att notera är att den föreslagna bebyggelsen, med enhetlig gestaltning och sammanbyggda byggnadskroppar, har en avvikande karaktär gentemot områdets i övrigt fristående villabebyggelse med heterogen gestaltning.

Kommentar:

Noteras.

5. Miljöförvaltningen

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

Ljudmiljö

Miljöförvaltningen bedömer att det behöver framgå i bullerutredningen hur hamnverksamheten bedrivs. Det saknas information om när det förekommer iläggningar och upptagningar av båtar.

Naturmiljö

Miljöförvaltningen bedömer att ingen ytterligare exploatering med fysiska strukturer kan tillåtas i vatten eller strandområdet, till exempel utbyggnad av bryggor och kajpromenad. Det är inte tillåtet enligt miljöbalken att ytterligare försämra en vattenkvalitetsfaktor som är klassad som dålig status.
Miljöförvaltningen bedömer att det är särskilt viktigt att strandområdet betecknat NT 2 bevaras.

Markmiljö:

Miljöförvaltningen bedömer att utökade provtagningar med efterföljande riskbedömning och åtgärdsutredning behövs vid arbete i vattenmiljöer med sediment.

Dagvatten

Miljöförvaltningen bedömer dagvattenutredningen som otillräcklig, då föroreningsmängder före och efter exploatering inte har beräknats.

Miljömål

Miljöförvaltningen bedömer att planen har en negativ inverkan på delmålet Öka den biologiska mångfalden i stadsmiljön i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, eftersom den avser att exploatera befintlig havsstrand med tillhörande naturvärden och artrikedom. Att bygga ut bryggor, båtplatser och kajplats samt hårdgöra strandkanten kommer att påverka det lokala marina livet negativt. Miljöförvaltningen bedömer vidare att planen har potential att bidra till att fler miljömål uppfylls, vilket behöver utvecklas ytterligare.

Kommentar:

Inom planområdet föreslås användningen småbåtshamn. Norr om planområdet finns även en småbåtshamn. Detta ger förutsättningar för förväntad hamnverksamhet, som främst handlar om iläggning och upptagning av fritidsbåtar. I bullerutredningen har det gjorts beräkningar för att se hur många iläggningar och/eller urtagningar som kan utföras under en och samma timme innan riktvärden enligt Zon A i Tabell 3.2 och Tabell 3.3 överskrids. Dessa beräkningar visar att Boverkets riktvärden för industribuller Zon A klaras för samtliga tider på dygnet vid högst tre iläggningar och/eller urtagningar per timme. Dagtid vardagar mellan kl. 06-18 kan tolv iläggningar och/eller urlastningar utföras under samma timme innan riktvärden i Zon A överskrids. Med hänsyn till småbåtshamnens storlek och funktion samt bullerutredningens resultat, bedöms inte eventuellt buller från småbåtshamnsverksamheten utgöra en betydande störning för tillkommande bostäder inom detaljplanen eller befintliga bostäder i närområdet.

Utbyggnaden av gemensamhetsanläggningen för kaj- och gångstråk kommer att påverka befintliga naturvärden inom område NT 2, som pekas ut i naturvärdesinventeringen (se ovan). De bedöms inte vara möjliga att bevara i någon större omfattning, med hänsyn till att uppfylla detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten.

Utredningen av markmiljö har fördjupats till granskning. Med i utredningen föreslagen hantering av markmiljön bedöms marken inom planområdet vara lämplig för bostadsändamål.

Dagvatten- och skyfallsutredningen har uppdaterats till granskning, med förtydliganden av tidigare resultat.

Planbeskrivningens bedömning av påverkan på miljömål har uppdaterats utifrån Miljöförvaltningens synpunkter.

6. Socialnämnd Sydväst

Socialnämnd Sydväst, tillstyrker detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv.

Socialförvaltningen sydväst ställer sig positiv till att förslaget till detaljplan delvis bidrar till en mer blandad bostadsbebyggelse i området, genom att tillföra radhusbebyggelse i ett område som domineras av villor. Att planen enbart innehåller småhus i stället för flerbostadshus försämrar dock möjligheten till att skapa ett än mer varierat bostadsutbud i området som det finns behov av. Primärområdet Långedrag har en högre andel personer över 65 år än genomsnittet för staden och andelen lägenheter som bostadsform är mycket låg i området. Det finns en generell efterfrågan från äldre som behöver flytta från sin stora villa till en mindre lägenhet med ett bättre anpassat boende för att kunna bo kvar i sitt närområde. Förvaltningen ser inte att förslaget möjliggör för detta.

Förvaltningen ser positivt på det allmänna gångstråket/kajstråket som tillskapas längs med vattnet inom detaljplanen, vilket gör platsen tillgänglig för fler. Det är viktigt att kajstråket inte privatiseras för framtiden utan att detaljplanen långsiktig stärker det som ett gångstråk och en plats för allmänheten.

Den närmst belägna hållplatsen för spårvagn, Roddarföreningen, planeras för att tas bort vilket innebär att tillgängligheten till hållplats Långedrag behöver förstärkas.

Yttrande från S, V och MP i Socialnämnd Sydväst

daterat den 24 februari 2023: I S, V och MP:s gemensamma avsiktsförklaring för mandatperioden 2023-2026 betonas behovet av blandade bostadsformer vid nybyggnation för att motverka bostadssegregationen i staden. Fokus för bostadsplaneringen ska ligga på den upplåtelseform som saknas i respektive stadsdel. I områden som domineras av småhus och bostadsrätter ska byggnation av hyresrätter främjas. Andelen lägenheter som bostadsform är mycket lågt i området runt Långedrags båtvarv. Vi delar förvaltningens bedömning att avsaknaden av flerbostadshus försämrar möjligheten att skapa ett mer varierat bostadsutbud och beklagar att det inte byggs hyresrätter i området.

Yttrande från M, D, KD och L i Socialnämnd Sydväst

Om marken skall bebyggas, måste färre och lägre hus planeras för att behålla den unika miljön omkring Långedrag. Långedrag utgör det sista havsnära området i Göteborg som på ett enkelt sätt och med spårvagn kan nås av alla göteborgare. Ytan ingår i ett promenadstråk som används flitigt och den förslagna hamnpromenaden är för smal och liten för att fylla en sådan funktion. Nybyggnad, oavsett i vilken form, kommer att bli oerhörd dyr, och knappast minska segregeringen i Göteborg. Vårt föreslag är sålunda att minska antalet hus/radhus rejält, och göra bebyggelsen lägre.

Kommentar:

Föreslagna bostadsformer inom planområdet har bedömts vara anpassade till områdets förutsättningar. Omfattningen gällande antal bostäder och byggnadshöjder har minskats till granskning. Kajstråkets bredd bedöms vara ändamålsenlig avseende dess funktion och möjliga anslutningar norrut.

Övriga synpunkter noteras.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

7. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte kan accepteras och kommer att prövas vid ett antagandebeslut av kommunen. Kommunen behöver på ett tillfredsställande sätt lösa de frågor som berör miljökvalitetsnormer för vatten, föroreningar, risk för översvämning

Till granskningsskedet behöver kommunen:

- Göra en bedömning kring om miljökvalitetsnormer för vatten bedöms påverkas eller ej samt visa på hur uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna inte äventyras.
- Kompletterande provtagningar för jord genomföras i de punkter där föroreningar har påvisats för att bedöma föroreningarnas utbredning. •
- Utgå från sina egna planeringsnivåer som tagits fram för kustzonen vilket är +2,9 (för ny sammanhållen bebyggelse på längre avstånd än 10 meter från havet).
- Säkerställa åtgärder kopplat till skyfall så som robust höjdsättning och tillförlitliga skyfallsvägar.

- Tydligare belysas vilka befintliga risker med hänsyn till bergstabilitet som förekommer i området.

Länsstyrelsen vill också upplysa om att planerade bryggdäck och eventuell småbåtshamn inom planområdet inte kan säkerställas inom planarbetet. Detta är en separat prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

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 eller 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 redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

- Riksintresse (både MB kap 3 och 4, se listan i webbgis)
- Mellankommunala frågor och regionala förhållanden
- Miljökvalitetsnormer (MKN) (MB 5 kap, luft och vatten)
- Strandskydd (MB 7kap)
- Hälsa och säkerhet (risk för olyckor, översvämning, erosion) geoteknik

Länsstyrelsen anser att nedanstående prövningsgrunder är aktuella för föreslagen exploatering.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Staden behöver i sin planbeskrivning likt dagvattenutredningen beskriva statusen för relevanta kvalitetsfaktorer gällande den berörda vattenförekomsten för att styrka resonemang kring efterföljandet av miljökvalitetsnormerna samt i planbeskrivningen göra en bedömning kring om MKN Vatten bedöms påverkas eller ej. I planbeskrivningen behöver också dagvattenhanteringen beskrivas tydligt.

De föreslagna brygganordningarna planeras förläggas i hamn där det förekommer förorenat sediment. Staden behöver visa inför granskningsskedet att brygganordningarna inte kommer äventyra att MKN vatten uppnås.

Enligt 2 kap. 10 § PBL får planläggning inte medverka till att en miljökvalitetsnorm, MKN, enligt 5 kap Miljöbalken överträds. För recipienten Rivö Fjord syd (WA44303966) är i VISS angivet urban markanvändning inklusive dagvatten som den största betydande påverkanskällan. Vidare lyfts också förorenade områden och försämrad konnektivitet som betydande påverkanskällor. Detaljplanen behöver därför anpassas till de förbättringsbehov som finns kopplat till detta. Staden behöver beräkna och motivera vad detaljplanen ska stå för i förbättringsarbetet och visa på hur man avser att ta

omhand om förbättringsbehovet för att inte äventyra uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna. Staden ska på ett strukturerat sätt resonera med fakta och beräkningar kring varför icke-försämringskravet följs.

Notera att icke-försämringskravet avser kvalitetsfaktorerna för påverkad vattenförekomst och är inte nödvändigtvis enbart en jämförelse mellan en detaljplans nuvarande och framtida situation eller en jämförelse med Göteborgs stads riktvärden. Bedömning ska göras på kvalitetsfaktornivå. Staden behöver redovisa hur genomförandet av detaljplanen påverkar möjligheten att uppnå MKN för vatten i berört vattenområde. Det är dessutom viktigt att man även belyser påverkan på hydromorfologiska vattenkvalitetsfaktorer och inte bara vattenkvalitet. I det aktuella fallet där det finns befintliga markföroreningar ska vidare en bedömning av eventuell spridning av dessa göras, både i bygg- och driftskede samt eventuellt behov av täta lösningar beskrivas.

Dagvatten

Till samrådsskedet har en dagvatten- och skyfallsutredning tagits fram av Kretslopp och vatten (2022-09-14). I utförd undersökning fastställs att inget fördröjningsbehov finns inom planen, att rening ska ske i regnrabatter samt sedimentationsmagasin och att föroreningshalterna ut från planen klarar Göteborgs stads riktvärden för utsläpp av dagvatten.

Länsstyrelsen anser att det är motiverat att planerade dagvattenlösningar ska säkerställas i plankartan, antingen genom platsreservation på plankartan eller genom annan bestämmelse. Detta är motiverat av närheten till recipienten samt den begränsade plats som finns inom nuvarande planförslag. Det ytbehov som beräknats för regnrabatter är inte detsamma som summerats i det förslag som redovisats i dagvattenutredningen. Till nästa skede behöver tydliggöras att det inom planen faktiskt finns plats för planerade lösningar.

Vidare önskar Länsstyrelsen en tydligare motivering till varför ingen fördröjning skulle behövas inom planen. Då allt dagvatten kommer att samlas och släppas på samma punkt anser Länsstyrelsen att det finns stor risk att ett högt flöde ut från planen riskerar att förorenade sediment spolas ut och förorenar recipienten. Detta gäller både föroreningar och grumling av vattenområdet. Även om flödet ut från planen inte kommer att bli större än vad det är nu enligt genomförda beräkningar så kommer det faktum att det koncentreras till en punkt att förändra hur bottenområdet påverkas. Länsstyrelsen undrar också hur planerat sedimentationsmagasin och ytbehovet för regnbäddar har dimensionerats? I underlaget beskrivs också att det behöver finnas breddningsmöjlighet för regnbäddar och Länsstyrelsen önskar en tydligare förklaring av hur det säkerställs att detta finns.

Planerad bebyggelse har angetts som "gles bostadsbebyggelse". Länsstyrelsen vill dock hänvisa till Göteborgs stads egna riktlinjer kring hur P110 ska tolkas där det finns angivet att man ofta ska använda sig av "centrumbebyggelse". Det står i riktlinjerna också att det som idag anses vara "gles bostadsbebyggelse" om några år kan antas vara "tät bostadsbebyggelse" och att det vid osäkerheter ska användas den bebyggelsetyp med strängare krav. Länsstyrelsen önskar till granskningsskedet en tydlig motivering till varför "gles bostadsbebyggelse" har valts för dimensioneringen eller uppdaterade beräkningar med annan bebyggelsetyp. Detta anses särskilt motiverat då orenat dagvatten kommer att ledas direkt till recipienten vid höga flöden.

Till granskningsskedet önskar Länsstyrelsen en tabellberäkning med totalmängden föroreningar per år. Detta då bedömningen som gjorts avseende MKN Vatten hänvisar till dessa men de finns i dagsläget inte med i inskickat underlag. Länsstyrelsen vill också få förtydligat hur det säkerställs att dagvatten från parkeringsgaraget leds till Gryab och hur vattnet ska ledas dit. Finns ett utbyggt spillvattennät för att ta omhand om vattnet?

Då det i nuvarande dagvattenutredning är beskrivet att planerad dagvattenlösning inte fungerar med nuvarande höjdsättning behöver frågan vara löst till granskningsskedet. Det ska vara säkerställt att allt dagvatten från planområdet ska kunna ledas till planerade dagvattenlösningar och att inget orenat dagvatten riskerar att släppas till recipienten.

Planerat sedimentationsmagasin är i nuläget inte planerat inom allmän platsmark och vad det ser ut som under planerat bryggdäck. Länsstyrelsen undrar hur dess drift och underhåll säkerställs och om placeringen kommer att fungera i praktiken?

Längs planområdets ytterkanter ligger avrinningsdiken. Planeras vatten från avrinningsdikena att ledas till reningslösningarna eller ska vattnet ledas orenat till recipienten? Frågan är relevant då dikena ser ut att ta emot dagvatten från väg inom planområdet och kan därför vara förorenat samt att det finns ett ansvar att tillgodose rening inom detaljplanen.

Staden behöver förtydliga i planbeskrivningen hur eller om dagvattenåtgärderna kommer utformas så att det finns möjlighet till avstängning av utflödet för att sanering ska kunna ske ifall släckvatten eller föroreningar ansamlas i dagvattenanläggningarna.

Hälsa och säkerhet, Föroreningar

Jord

Inom detaljplanen har föroreningar påträffats i båda mark och sediment. Resultaten från jordanalyserna visar att riktvärdet för MKM överskrids för tungmetaller, PAH och organiskt tenn i två av provpunkterna samt organiskt tenn i ytterligare en provpunkt. Inför granskningsskedet behöver kompletterande provtagningar för jord genomföras i de punkter där föroreningar har påvisats för att bedöma föroreningarnas utbredning.

Alla steg i processen ska stämmas av med tillsynsmyndigheten, miljöförvaltningen Göteborg stad. Det finns en planbestämmelse som säkerställer att förorenad mark åtgärdas innan byggnation vilket Länsstyrelsen anser är bra. Planbestämmelsen är dock något otydlig med avseende på om det är Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning eller mindre känslig markanvändning då detta inte är preciserat i planbestämmelsen. Förslag på ändring är:

”Startbesked för byggnation får inte ges förrän markförorening har avhjälpts till nivåer som medger känslig markanvändning.”

Sediment

Provtagningen visar att sedimenten innehåller mycket höga halter av metaller samt TBT och PAH. PAH förekommer i halter över FA. Sedimenten i småbåtshamnen har RK 2 (GKSS småbåtshamn har RK1 och varvsområdet har RK2). I planbeskrivningen har de föreslagit att kompletterande provtagning utförs i de specifika ytor där det är aktuellt att utföra arbeten, för att bedöma om det är

aktuellt att utföra sanering av de ytor som omfattas av arbeten, samt att skyddsåtgärder tas fram i samband med det. Länsstyrelsen anser dock att dessa utredningar måste genomföras innan detaljplanen kan bli antagen.

Planen syftar till att möjliggöra nya bostäder samt bryggor och båtplatser. DP och ändring av markanvändning och nyttjandet av området kan innebära att anläggandet av bryggor och kajer, samt ökat antal båtrörelser medför risk för att sediment grumlas upp och föroreningar sprids. Risk för föroreningsspridning beror på vattendjupet i området och hur djupt propellerrörelser från de båtar som förväntas angöra bryggorna påverkar sedimenten genom uppgrumling. Planhandlingen behöver kompletteras med en utredning av om planerad ändring av området innebär risk för spridning av förorenade sediment. Om det finns risk att förorenade sediment sprids bör åtgärder för att förhindra detta, beskrivas i planbeskrivningen.

Själva arbetena i vatten blir vattenverksamhet enligt kap 11 där hantering av förorenade sediment regleras, men inför planläggning måste risk för föroreningsspridning och behov av åtgärder utredas.

Hälsa och säkerhet, Risk för översvämning

Hav I samband med att Göteborg stad tog fram sin nya ÖP tog de även fram ett planeringsdokument för kusten: *Planeringsnivåer för kustzonenbilaga till antagandehandling dec 2021*

Länsstyrelsen lyfte följande i sitt granskningsyttrande kopplat till planeringsnivåer för kusten: ”*För kustkommuner anser vi att kommuner i möjligaste mån ska använda planeringsnivån för zon 1 (faktablad Stigande vatten) för ny sammanhållen bebyggelse. För Göteborg/Torshamnen är planeringsnivån enligt faktabladet +3,4. Detta ligger i linje med planeringsnivåer, som Göteborg stad föreslår för sammanhängande bebyggelse, inom 10 meter längst med kusten. Efter 10 meter sänker kommunen nivån med 0,5 m”.*

Vi anser fortsatt att det finns motiv till att sträva mot en planeringsnivå som tar höjd för osäkerheter som finns tillexempel i beräkningar och hur fort havsnivån förväntas stiga. Dessutom utgår beräkningar från år 2100 vilket börjar närma sig. Boverket lyfter i sin tillsynsvägledning: *Klimatet kommer fortsätta att förändras efter 2100 och de globala havsnivåerna förväntas fortsätta stiga. Vid planläggning av bebyggelse som förväntas bestå efter 2100 bör planbeskrivningen belysa eventuellt behov av ytterligare säkerhetsmarginal eller skyddsåtgärder, beroende på konsekvenserna av en översvämning.*

Vi anser att staden i detta ärende, som minst, måste utgå från sina egna planeringsnivåer som tagits fram för kustzonen vilket är +2,9 (för ny sammanhållen bebyggelse på längre avstånd än 10 meter från havet). Vi anser att ni även bör fundera på om ambitionen ska vara något högre med tanke på den direkta närheten (knappt 10 meter på vissa ställen), osäkerheter samt att perspektivet i aktuella planeringsnivåer är år 2100.

Skyfall

I planbeskrivningen lyfts flera åtgärder kopplat till skyfall så som robust höjdsättning och tillförlitliga skyfallsvägar. Att marken har en viss luftning för att avleda vatten är en annan åtgärd. Några åtgärder kopplat till översvämning framgår som upplysning i planbeskrivningen men återfinns inte som upplysning på plankartan. Vi anser att kommunen måste se över vilka åtgärder som är ”ska

krav” och som därmed måste säkerställas på plankartan eller på annat sätt. En viss marklutning är ett exempel på en åtgärd som vi anser går att säkerställa med en planbestämmelse. Underjordiskt parkeringsgarage och riskbilden avseende översvämning måste belysas i handlingar. Krävs det åtgärder eller anpassningar för parkeringsgaraget? Finns behov av att säkerställa lägsta nivå för infart för att motverka att vatten rinner in?

Hälsa och säkerhet, Bergstabilitet

Det behöver tydligare belysas vilka befintliga risker med hänsyn till bergstabilitet som förekommer i området. Risker som hotar befintlig bebyggelse och infrastruktur behöver vara åtgärdade innan plan antas.

Det ser i underlaget ut som att branta slänter i direkt anslutning till planområdets nordöstra del inte ingått i utredningen? I så fall behöver en komplettering ske med avseende på detta. Då dessa senare slänter ligger utanför plangränsen behöver rådighet över marken beaktas vid behov av åtgärd eller restriktion.

Vad SGI kan se så överensstämmer inte utredningsområdet i PM Bergteknik med plankartans begränsningar. Plejelgatans nuvarande stabilitet behöver klargöras, dels med hänsyn till dess grundläggning i anslutning till planområdet, dels vilka åtgärder och planrestriktioner och bestämmelser som tillkomma för att säkerställa gatans framtida funktion och stabilitet.

SGI ser det som viktigt att besiktning av bergtekniskt sakkunnig sker efter avbaning, men innan bergschakt inleds, för att den schakt som eventuellt krävs utförs på ett sätt som kan minimera skadeverkning med hänsyn till påverkan på stabilitet och hydrogeologiska förhållanden för omgivande fastigheter och Pejlingsvägen. Kommunen behöver visa att det säkerställs att besiktningar, eventuella åtgärder och framtida underhåll genomförs. Se SGI’s yttrande, daterat 2023-02-27.

Råd enligt 2 kap. PBL

Enligt 5 kap. 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

Förhållande till ÖP/FÖP

Detaljplanen strider mot översiktsplanen. Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet.

Naturmiljö

Kommunen uppger att strandskyddet inte inträder inom planområdet. Länsstyrelsen delar den bedömningen. De naturvärden som noterats vid inventeringar i området föranleder inte heller några synpunkter från Länsstyrelsen sida.

Trafik

Föreslagen exploatering förväntas ge en trafiksatsning på ca 130 resor per dygn. Idag genererar verksamheterna inom planområdet ca 128 resor per dygn. Bedömningen är att den trafik som alstras från de nya bostäderna kan hanteras inom befintligt trafiksystem utan svårigheter. Det framgår dock inte om befintliga vägar så som Pejlingsgatan, Rodergatan, Ängholmsgatan idag klarar av den trafiksatsning som finns.

Gestaltad livsmiljö
Kommunen har i plankartan valt att reglera tillkommande byggnaders placering, byggnadsarea och höjd. Detta för att bebyggelsen ska upplevas som underordnad landskapet och anpassat till topografin samt säkerställa omgivande fastigheters möjlighet till viss utblick mot havet. Enbart radhus, parhus och kedjehus får tillkomma på platsen. Allmänhetens tillträde till kajpromenaden har säkerställts. Utifrån detta anser länsstyrelsen att kommunen har arbetat för att uppnå en god gestaltad livsmiljö. En nackdel är emellertid det nya bostadsområdets brist på grönska. Illustrationen visar möjlig lokalisering för lekplats och Länsstyrelsen Västra Götaland Yttrande 2023-02-28 9 (10) 402-2180-2023 grönainslag, men detta är inget som regleras i plankartan. Länsstyrelsen vill uppmuntra kommunen att i det fortsatta planarbetet utveckla regleringen av dessa viktiga inslag.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken
Planerade bryggdäck och eventuell småbåtshamn inom planområdet kan inte säkerställas inom planarbetet. Detta är en separat prövning av vattenverksamhet *enligt 11 kap. miljöbalken och kan, beroende på dess storlek hanteras genom en* anmälan hos Länsstyrelsen eller genom en tillståndsprövning hos mark- och miljödomstolen. Detta kan även gälla andra arbeten som behöver utföras i vattenområdet.

Vid pålning och anläggande av byggnader med djup grundläggning kan bortledning av grundvatten under anläggningsskedet och/eller driftskedet bli aktuellt. Länsstyrelsen upplyser därför staden om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap Miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsens vattenvårdsavdelning. Det är verksamhetsutövarens ansvar att göra denna bedömning.

Åtgärder som utförs för att skydda mot vatten med avsikt att varaktigt öka en fastighets lämplighet för till exempel bebyggelse kan innebära markavvattning enligt 11 kap. miljöbalken. Att anlägga en vall eller annan anläggning i eller vid vattenområde som skydd mot vatten kan därför innebära markavvattning. Frågan att utreda om det krävs åtgärder som innebär markavvattning och vilka fastigheter som är berörda ska prioriteras i det fortsatta planarbetet och beskrivas i planhandlingen. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens och tillstånd från Länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstolen.

Själva arbetena i vatten blir vattenverksamhet enligt kap 11 där hantering av förorenade sediment regleras, men inför planläggning måste risk för föroreningsspridning och behov av åtgärder utredas.

Planområdet berörs inte av några fornlämningar.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen bedömer dock att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Detta behöver utredas vidare. Länsstyrelsen anser att det med gällande underlag inte går att utesluta att planen skulle kunna

innebära betydande miljöpåverkan med avseende på MKN Vatten. Dagvattenhanteringen kommer i det fortsatta planarbetet att vara avgörande för om MKN Vatten påverkas eller inte.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar:

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Till granskning har dagvatten- och skyfallsutredningen reviderats. Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande om statusen för relevanta kvalitetsfaktorer gällande den berörda vattenförekomsten samt med en beskrivning av dagvattenhanteringen och vilka planbestämmelser som införts i plankartan. En bedömning om miljökvalitetsnormerna har även införts i planbeskrivningen.

Inom planområdet finns befintliga brygganordningar och dylikt. Eventuellt nya brygganordningar eller åtgärder inom vattenområdet kommer i genomförandet genomgå prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Kommunen bedömer att föreslagen gemensamhetsanläggning för kajpromenad är möjlig att genomföra på ett sådant sätt att MKN Vatten uppnås. Hur detta åstadkoms behöver utredas vidare i kommande prövning av vattenverksamhet.

Dagvatten

Till granskning har dagvatten- och skyfallsutredningen reviderats.

I detaljplanen föreslås rening i först regnbäddar och sedan sedimenteringsmagasin. Bestämmelser om dagvattenanläggningar har införts i plankartan: s_1 – ”Kajpromenad och teknisk anläggning för dagvattenhantering” och b_1 – ”Anläggning för dagvattenhantering ska anordnas”. Utredningen visar att med dessa åtgärder uppnås alla riktvärden.

Gällande utsläpp av dagvatten till recipient, har en bestämmelse införts i plankartan som föreskriver att ”Erosionsskydd ska anordnas vid utlopp för dagvatten till recipient”, för att minska risken för att dagvattnet från planområdet ska påverka bottensedimenten i havsviken.

Val av teknisk lösning i genomförandet kommer påverka ytanspråk för dagvattenanläggningar. I dagvatten- och skyfallsutredningen har det räknats på regnbäddar med ytanspråk på 64 m^2 och ett sedimentmagasin med en magasinsvolym på 43 m^3. I plankartan har bestämmelsen b_1 – ”Anläggning för dagvattenhantering ska anordnas” införts på ett egenskapsområde som inte får bebyggas som omfattar cirka 290 m^2 och inom hela egenskapsområdet för gemensamhetsanläggning inom småbåtshamnen har en bestämmelse som säger att användningen ska vara ”Kajpromenad och teknisk anläggning för dagvattenhantering”. Det bedöms därmed vara säkerställt i plankartan att det finns möjligheter att lösa dagvattenhanteringen inom planområdet.

Gällande kommentaren om att Länsstyrelsen anser att felaktig definition av bebyggelse har använts i dagvatten- och skyfallsutredningen, där Länsstyrelsen anser att ”centrumbebyggelse” eller ”tät bostadsbebyggelse” ska användas i stället för ”gles bostadsbebyggelse”: Definitionen av bebyggelsetyp är bara till för att dimensionera allmänna ledningar (högre säkerhetsnivå mot översvämning

i centrum t.ex.). Det finns ingen koppling till rening av dagvatten. Eftersom anslutning inte planeras ske till KoV:s system så har definitionen av bebyggelsetyp ingen relevans för KoV eller detaljplanens genomförande.

På sidan 23 i den uppdaterade dagvatten- och skyfallsutredningen redovisas tabellberäkning med totalmängden föroreningar per år.

Föreslaget sedimentmagasin är till för att rena dagvatten från kvartersmarken och är därmed placerat inom kvartersmarken, inom område för gemensamhetsanläggning, som därmed ansvarar för drift och underhåll av detta.

På s. 27 och 28 i den reviderade dagvatten- och skyfallsutredningen visas en höjdsättning av mark och färdigt golv i byggnader som bedöms fungera ihop med föreslagen dagvattenhantering och hantering av skyfall.

Föreslagna avledningsdiken på kvartersmark mellan Pejlingsgatan och tillkommande bebyggelse föreslås avledas till angivna dagvattenanläggningar.

Till granskning har parkeringshuset utgått och ersatts med markparkering fördelad över planområdet.

Möjliga tekniska lösningar för att kunna stänga av utloppet av dagvatten kommer att bero på valda tekniska lösningar för dagvattenanläggningar i genomförandet. Det bedöms vara möjligt att åstadkomma sådana avstängningsmöjligheter.

Skyfall

Till granskning har dagvatten- och skyfallsutredningen reviderats. Vidare har samrådsförslagets parkeringshus utgått till granskning och ersatts av markparkeringar utspridda över planområdet. I planhandlingen redovisas förutsättningarna för att genom höjdsättning mark och färdigt golv i byggnader hantera situationen vid skyfall. I planbeskrivningen konstateras att det inom planområdet finns goda förutsättningar att hantera detta på ett adekvat sätt.

Hälsa och säkerhet, Föroreningar

Jord

Utredningen av markmiljö har reviderats till granskning.

Planbestämmelse avseende hantering av markmiljö har reviderats utifrån Länsstyrelsens förslag.

Sediment

Utredningen av markmiljö har reviderats till granskning.

Inom planområdet finns befintliga brygganordningar och dylikt. Eventuellt nya brygganordningar eller åtgärder inom vattenområdet kommer i genomförandet genomgå prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Kommunen bedömer att föreslagen gemensamhetsanläggning för kajpromenad är möjlig att genomföra på ett sådant sätt att MKN Vatten uppnås. Hur detta åstadkoms behöver utredas vidare i kommande prövning av vattenverksamhet.

Hälsa och säkerhet, Risk för översvämning

Planbestämmelser avseende nivå på färdigt golv har reviderats – till +3,4 m för bostadsbebyggelse och +3,0 meter för komplementbyggnad till småbåtshamn.

Hälsa och säkerhet, Bergstabilitet

PM för Bergteknik har reviderats till granskning, med utgångspunkt i Länsstyrelsen synpunkter.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen har genomfört en undersökning enligt Miljöbalken 6 kap 6 § och fattat ett särskilt beslut enligt Miljöbalken 6 kap 7 §. Kommunen finner att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att detaljplanen därmed inte ska miljöbedömas. Detta motiveras genom att:

Detaljplanen avviker från översiktsplanen, som i markanvändningskartan pekar ut området som verksamhetsområde, mindre hamn. Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet. Detaljplanen anger användningen bostadsområde och småbåtshamn, vilket delvis strider mot översiktsplanens redovisning. I detaljplanearbetet har det bedömts vara motiverat att avvika från översiktsplanens markanvändningskarta, eftersom översiktsplanens intentioner om att värna småbåtshamnar möjliggörs genom användningsbestämmelsen ”Småbåtshamn” i plankartan, vid sidan om tillkommande byggrätter för bostadsändamål. Genomförda utredningar avseende markmiljö och dagvatten visar på att det är möjligt att genom sanering göra planområdet lämpligt för bostadsändamål och att hantera dagvatten på ett sådant sätt att MKN Vatten uppfylls samt att sanera marken på ett sådant sätt att den är lämplig för bostadsändamål.

Övriga synpunkter noteras.

8. Lantmäterimyndigheten

Har följande synpunkter: Planbeskrivningen S. 39: Fastighetsindelningsbestämmelsen ”a2” saknas i tabellen Motiv till detaljplanens reglering”. Dock bör beteckningen tas bort enligt synpunkt nedan. s.31: Under rubriken ”Fastighetsbildning” anges att bygglov ska ges först efter att fastighetsbildning inkl. anslutning till gemensamhetsanläggning har genomförts. Bestämmelser om detta saknas dock i plankartan. Är avsikten att planen ska genomföras så som planbeskrivningen anger behöver plankartan kompletteras med bestämmelser om detta. Inom egenskapsområdena finns en bestämmelse om största byggnadsarea. I de fall områdena ska utgöra fler fastigheter än en finns risk att det inte går att fastighetsbilda som illustrationskartan visar. Om bygglov inte meddelats för all byggnadsarea inom egenskapsområdena går det inte att avgöra hur mycket byggrätt som återstår och det hindrar fastighetsbildning. Det blir med andra ord ett moment 22 om det införs ett krav på fastighetsbildning krävs innan bygglov eftersom e-bestämmelserna gör att fastigheterna troligtvis inte kan bildas förrän bygglov har meddelats. Plankartan g1 – gemensamhetsanläggning för gångväg och kajpromenad. Det är tveksamt om det går att bilda en gemensamhetsanläggning för detta ändamål eftersom det är tveksamt om väsentlighets- och båtnadsvilkoret är uppfyllt för fastigheterna inom planområdet. Allmänhetens tillträde till gångvägen och kajpromenaden kan inte säkerställas genom en gemensamhetsanläggning. Om allmänhetens tillträde ska säkerställas

görs det bäst genom allmän plats, se detaljplan vid Hälleflundregatan. Den fastighetsindelande bestämmelsen a2 för upphävande av servitut är en egenskapsbestämmelse som endast finns inom ett egenskapsområde i mitten av plankartan, vilket gör att servituten endast upphävs inom detta område. Om upphävandet ska gälla inom hela planen ska ingen beteckning användas och texten flyttas till rubriken ”egenskapsbestämmelser för all kvartersmark”. 2/2 Yttrande lantmäterimyndigheten.sv-SE.docx Grundkartan redovisar fastighetsgränsen mot Älvsborg 855:818 felaktig. Den 3/8 2022 skedde en fastighetsreglering där gränsen ändrades. Planbestämmelser ö2 och ö3 bör vara ö1 och ö2, samma gäller a2. Lantmäterimyndigheten har i övrigt inga synpunkter på förslaget

Kommentar:

Fastighetsindelningsbestämmelsen har reviderats.

Bestämmelse om största möjliga byggnadsarea har utgått och byggrätterna begränsas nu endast av utbredning och nockhöjd.

Bestämmelsen avseende gemensamhetsanläggning för gångväg och kajpromenad ligger kvar. Kommunen anser att en sådan är lämplig för detta ändamål.

Övriga synpunkter noteras.

9. Vattenfall Eldistribution

Vattenfall Eldistribution har inga elanläggningar inom planområdet. Vattenfall Eldistribution har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

10. Trafikverket

Trafikverket anser att det är positivt med bostadsexploatering i kollektivtrafiknära lägen vilket gör det möjligt att minska trafikalstring vilket minskar belastning på statligt vägnät. I planen är det redovisat att 40 parkeringsplatser ska möjliggöras för nyexploateringen samt 4 parkeringsplatser ska ersättas. Det är inte visat hur detta har beräknats. Det är inte heller visat vilka åtgärder som görs för att minska trafikalstring till statligt vägnät. Trafikverket anser att kommunen bör visa hur planen bidrar till att minska trafikalstringen och därmed bidrar till kommunens trafikstrategi om minskad bilandel.

Närmsta anslutningspunkt till statligt vägnät, i Gnistängsmotet på Västerleden, är i dagsläget kraftigt belastad och ytterligare trafikalstring kan komma att påverka trafikplatsen negativt Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar:

Till granskning har planförslaget reviderats och så även mobilitets- och parkeringsutredningen.

Detaljplanen ligger i en del av staden med relativt god kollektivtrafik och ger därmed förutsättningar för att bidra till kommunens trafikstrategi om minskad andel bilresor.

Övriga synpunkter noteras.

11. Statens geotekniska institut

SGI anser att det tydligare behöver belysas vilka befintliga risker med hänsyn till bergstabilitet i området som förekommer. Risker som hotar befintlig bebyggelse och infrastruktur anser SGI behöver vara åtgärdade innan plan antas. Det ser i underlaget också ut som att branta slänter i direkt anslutning till planområdets nordöstra del inte ingått i utredningen? I så fall behöver en komplettering ske med avseende på detta. Då dessa senare slänter ligger utanför plangränsen behöver rådighet över marken beaktas vid behov av åtgärd eller restriktion.

Vad SGI kan se så överensstämmer inte utredningsområdet i PM Bergteknik med plankartans begränsningar. I den senare ingår delar av Pejlingsgatan ovan planerad bebyggelse. Vad SGI kan utläsa av samrådshandlingens plankarta så kommer bergschakt att bli aktuellt i bergslänten upp mot Pejlingsgatan. Den aktuella slänten innehåller block som enligt PM Bergteknik behöver åtgärdas, men det framgår inte tydligt om det är på grund av den befintliga risknivån, eller på grund av planerad bebyggelse. SGI anser att Pejlingsgatans nuvarande stabilitet behöver klargöras, dels med hänsyn till dess grundläggning i anslutning till planområdet, dels vilka åtgärder och planrestriktioner och bestämmelser som tillkomma för att säkerställa gatans framtida funktion och stabilitet. Omfattning av bergschakt inom planområdet är inte fastlagd men besiktning av sådan ”får göras efter schaktning” enligt PM Bergteknik. SGI ser det som viktigt att besiktning av bergtekniskt sakkunnig sker efter avbaning, men innan bergschakt inleds, för att den schakt som eventuellt krävs utförs på ett sätt som kan minimera skadeverkning med hänsyn till påverkan på stabilitet och hydrogeologiska förhållanden för omgivande fastigheter och Pejlingsgatan. Kvarstående konstruerade slänter kan vara i behov av återkommande underhåll, något som också behöver bedömas av bergtekniskt sakkunnig. SGI vill här lyfta frågan hur det kan säkerställas att besiktningar, eventuella åtgärder och framtida underhåll som nämns i detta stycke genomförs.

Kommentar:

PM för Bergteknik har reviderats till granskning, med utgångspunkt i SIG:s synpunkter.

Sakägare

Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. De enskilda yttrandenas innehåll har tematiserats i underrubriker vid längre yttranden. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

12. Sakägare sydväst om planområdet

Förslaget till detaljplan bör avvisas i sin helhet eftersom det innebär en överexploatering av mark som är viktig för idrott, park och rekreation. Förslaget strider mot allmänna intressen. 36 höga radhus byggs nära äldre bebyggelse och kajkanten i ett kulturmiljöområde.

Det finns inga tydliga allmänna intressen som stödjer planförslaget. Alternativa platser för småhus finns i närområdet, där enplanshus skulle vara mer lämpliga. Byggnationen är inte anpassad till området och upplevs som en mur från landsidan och en kompakt huskoloss från havet.

Trafiken på Pejlingsgatan skulle öka med cirka 160 fordon per dygn, vilket gatan inte har kapacitet för. Luftmiljön skulle också försämras. Förslaget inkluderar ett stort garage för 72 bilar, vilket är orimligt i ett villaområde.

En ny detaljplan bör medge maximalt 12 enplanshus med platta tak och en höjd på max 5,5 meter. Området bör öppnas upp för föreningsverksamhet och allmän parkmark. Ytterligare utfyllning i hamnbassängen bör inte tillåtas.

Vi som rättighetshavare inom planområdet kräver ersättning för förlorat servitut för väg och brygga servitut och ersättning i form av avgiftsfritt arrende för brygga på samma sätt som för Älvsborg 855:812.

Kommunens åberopande av "allmänna intressen" för att genomdriva förslaget är genomskinligt, särskilt med tanke på de höga kostnaderna för radhusen.

Det finns redan domar från Mark- och miljööverdomstolen som begränsar byggnationens storlek och höjd i området. Förslaget bör omarbetas med hänsyn till alla intressen. Privata ekonomiska intressen bör inte styra beslut om detaljplan och byggnation.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".

De civilrättsliga anspråken avseende ersättning för upphävande av servitut och övriga synpunkter noteras.

13. Sakägare sydväst om planområdet

Sakägaren motsätter sig detaljplaneläggningen av Långedrags båtvarv enligt Stadsbyggnadsförvaltningens förslag av följande skäl:

Förslaget strider mot översiktsplanen: Enligt ÖP 2022 är området utpekat för "Mindre hamn" och rekommenderar att befintliga småbåtshamnar värnas.

Naturvärden: Området har höga naturvärden och flera skyddsvärda växt- och djurarter. Exploatering skulle minska den allemansrättsliga tillgången till strandområdet och påverka djur- och växtlivet negativt.

Strandnära rekreationsområden: Framtida behov av strandnära rekreationsområden i sydvästra Göteborg är viktiga av flera skäl. Staden planerar att bygga 25 000 – 30 000 nya bostäder i stadsdelen. Detta ökar behovet av rekreationsområden. Det finns få parker och grönområden i Långedrag, vilket gör det viktigt att bevara och utveckla strandnära naturområden för rekreation. En väl integrerad grönstruktur är avgörande för stadens hållbarhet och attraktivitet. Friluftsliv och turism: Det kustnära läget och småbåtshamnarna är viktiga för friluftslivet och turismen i Göteborg. Det är därför viktigt att bevara strandnära områden för att möta framtida behov av rekreation och bidra till en hållbar stadsutveckling.

Förändringen av områdets karaktär: Den föreslagna exploateringen av Långedrags båtvarv skulle kraftigt förändra områdets karaktär. Den planerade förtätningen med radhus avviker starkt från den befintliga bebyggelsen och skulle förstöra den idylliska miljön. Ingen hänsyn har tagits till områdets historia, unika utformning, landskapsbilden och den befintliga bebyggelsen. Dessutom skulle de

nya bostäderna vara så dyra att endast en liten del av befolkningen skulle ha råd att köpa dem, vilket inte ligger i allmänhetens intresse. Det finns andra områden som är mer lämpade för bostadsbyggande och som skulle gynna en större del av befolkningen. Sammanfattningsvis anser sakägaren att den föreslagna exploateringen inte gynnar allmänhetens intressen utan endast drivs av byggherrens vinstintressen.

Påverkan på sakägarens fastighet: Den föreslagna detaljplanen för bostadsbebyggelse kommer att påverka utblicken mot havet från omgivande fastigheter på ett oacceptabelt sätt. Sakägaren har med hjälp av en arkitekt visualiserat hur utblicken från sitt hus på Pejlingsgatan kommer att påverkas. Inskränkningen av havsutsikten är en betydande olägenhet och oacceptabel. Många andra fastigheter kommer också att drabbas av liknande inskränkningar. Den nya bebyggelsen planeras nära den befintliga, vilket innebär att de nya boende kommer att kunna se rakt in i sakägarens trädgård och bostad, vilket inskränker den personliga integriteten. Sakägaren anser att byggnadernas placering och höjd inte har avvägts på ett acceptabelt sätt.

Trafik: Den nuvarande trafiksituationen i området är redan ansträngd, särskilt under vår och höst. Med ytterligare 36 bostäder för familjer kommer att öka dramatiskt. Inga åtgärder för att förbättra trafiksituationen föreslås, trots att risken för trafikolyckor med oskyddade trafikanter ökar på grund av otillräcklig framtida trafiksäkerhet.

Dagvatten: Allt vatten ska ledas direkt till havet. Trots förslaget om rening innan dagvattnet når havet, är lösningen otillfredsställande ur ett miljöperspektiv. Särskilt vid skyfall är dagvattenhanteringen problematisk. Sakägaren betvivlar att de föreslagna rännorna till regnbäddar och sedimenteringsmagasin kommer att kunna hantera den ökade nederbörden som blivit vanligare vid kraftiga skyfall. Frågan är om lösningen överhuvudtaget kommer att kunna leva upp till de krav som numera ställs på dagvattenhantering

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Identifierade naturvärden har inte bedömts vara möjliga att bevara i någon större omfattning, med hänsyn till att uppfylla detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten. Identifierade naturvärden har heller inte bedömts vara av sådant värde att ett bevarande av dessa väger tyngre än att möjliggöra detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten.

Övriga synpunkter noteras.

14. Sakägare sydväst om planområdet

Sakägarna anser att förslaget kommer att medföra betydande olägenheter för dem och deras grannar. Områdets karaktär kommer att förändras väsentligt, vilket påverkar deras boende negativt på flera sätt:

Trafiksituationen: Pejlingsgatan är en trång återvändsgata med begränsad trafik. Under sommarhalvåret ökar trafiken på grund av skärgårdsbesökare och badgäster. Den planerade byggnationen skulle förvärra trafiksituationen, vilket inte kan hanteras med den befintliga infrastrukturen. Trafikfrågan har inte utretts tillräckligt.

Områdets karaktär: Området präglas av närhet till havet, hamnen och skärgårdslivet, samt fristående tvåvåningsvillor med gröna trädgårdar. Den nya byggnationen är högre, större och tätare än den befintliga, vilket påverkar områdets karaktär negativt. Utsikten och tillgången till hamnen och havet kommer att påverkas betydligt på ett negativt sätt.

Insyn och utsikt: De planerade byggnationerna kommer att påverka utsikten mot hamnen och insynen i sakägarnas bostad. Tidigare rättsfall har stoppat liknande byggnationer på Pejlingsgatan. Den nu planerade byggnationen skulle skapa betydande olägenheter för sakägarna och övriga grannar, både estetiskt och ekonomiskt.

Sammanfattningsvis behöver planförslaget anpassas bättre till områdets unika karaktär så att negativ påverkan på grannarna inte längre uppstår.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering” och Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

15. Sakägare söder om planområdet

Sakägaren anser att detaljplanearbetet bör avbrytas och att industrimarken bör behållas. De menar att omvandlingen till ett privat lyxområde skulle drastiskt förändra områdets karaktär och tillgänglighet.

Allmänintresse: Området på Vässingsö/Saltholmen är en viktig passage för både turister och boende. Trots försök från nuvarande ägare att begränsa tillgången, har området förblivit öppet och uppskattas av många. Utsikten från Pejlingsgatan/Rodergatan erbjuder en fri vy över GKSS-hamnen och havet. Förslaget att omvandla området till ett privat lyxområde med höga hus skulle drastiskt förändra dess karaktär och tillgänglighet. Det finns bättre alternativ som bevarar allmän tillgång, stödjer marin verksamhet och möjliggör utveckling av exempelvis kaféer och sittplatser. Det är viktigt att inte ändra detaljplanen på ett sätt som förstör områdets unika karaktär och tillgänglighet.

Differentierat boende i området: Långedrag och Saltholmen har under de senaste åren berikats med flera bostadsrättsfastigheter, vilket är positivt. Dock är de föreslagna bostäderna i det nya projektet betydligt dyrare och byggnationen anses vara orealistisk på grund av omfattande pålning och sanering av

föroreningar. Projektet ger intryck av att vara ogenomtänkt och orealistiskt för både miljön och den tilltänkta kundkretsen.

Trafik: Sakägaren ifrågasätter trafikräkningens bedömning av varvstrafiken. Under höst och vår sker vissa båttransporter, men annars är biltrafiken till hamnområdet mycket begränsad. Den trafik som räknats härrör främst från nuvarande boende och förväntas öka kraftigt. Trafiksituationen på den smala Pejlingsgatan och den olycksdrabbade Saltholmsgatan, som har en fil för både spårvagn och bilar, kommer att förvärras. Under sommaren ökar trafiken ytterligare med badgäster och resenärer till skärgården. Det är orealistiskt att anta att boende i de nya, dyra bostäderna skulle ha färre bilar än genomsnittet.

Olägenheter: Byggnationen innebär betydande olägenheter för sakägarens fastighet. Det kommer att leda till direkt insyn i tre sovrum, vardagsrum och kök från de nya lägenheterna mitt emot, samt insyn i trädgården från både fönster och takterrasser. Dessutom kommer det att orsaka betydande skuggning av kvälls- och eftermiddagssolen på uteplatser, i trädgården och vardagsrummet. Hamn- och vattenutsikten från alla fönster kommer att blockeras helt. Trafiken i direkt anslutning till fastigheten kommer att öka, vilket ökar risken för olyckor, särskilt på den smala Pejlingsgatan som inte tillåter möte, och på Saltholmsgatan som har en gemensam fil för spårvagn och bil samt en farlig utfart från Pejlingsgatan och Sextantgatan. Detta kommer att leda till en betydande värdeminskning av fastigheten. Dessutom innebär det ytterligare oreglerad utfyllnad och minskning av vattenområdet, vilket skadar hamnverksamheten

Tidigare prejudikat i området: Tidigare byggen på varvsområdet och för flera villor och flerbostadshus i området har stoppats av olika skäl. Stadsbyggnadskontoret har tidigare påpekat för husägare att undvika kompakta husstrukturer och i stället skapa luft och sikt mellan huskroppar.

Sakägaren vädjar om att ta ett helhetsgrepp och planera för hela områdets behov, inklusive olika typer av boende, friluftsområden och social gemenskap. Man bör undvika beslut om överexploatering och olämplig bebyggelse. I stället bör Långedrag bevaras och utvecklas på ett genomtänkt sätt för både nuvarande och framtida bebyggelse.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

16. Sakägare söder om planområdet

Markens lämplighet för verksamhet: Det är felaktigt att påstå att området inte är ändamålsenligt för verksamhet. Tvärtom, området är mycket väl lämpat för varvs- och maritim verksamhet. Detta gör det till en idealisk plats för sådana aktiviteter.

Kommunens fastighet vid Pejlingsgatan 18 - 26: Det är viktigt att kommunen behåller ägandet av denna fastighet. En av anledningarna är att det kan finnas behov av att bredda Pejlingsgatan i framtiden. Att ha kontroll över tomten ger kommunen flexibilitet att genomföra sådana infrastrukturförbättringar när det behövs.

Byggnaders höjd och förlorad havsutsikt, landskapsbild:I förslaget hävdas att bebyggelsen anpassas till platsens förutsättningar både i skala och utformning. Det påstås också att bebyggelsen från havssidan ska upplevas som underordnad landskapet. Vidare anges att byggnadernas placering och höjd har avvägts så att inskränkningen av havsutsikt från omgivande fastigheter är acceptabel ur ett helhetsperspektiv, eftersom dessa fastigheter fortfarande kommer att ha havsutsikt. Dessa påståenden är felaktiga. Bilder som sakägaren visar i yttrandet (före och efter byggnation) visar tydligt att byggnationen kommer att dominera landskapet, både från havssidan och landsidan. Detta innebär att den planerade bebyggelsen inte alls är så diskret som påstås i förslaget.**Trafikberäkningar:** Trafikverkets beräkningar av trafiken på Pejlingsgatan är inte korrekta. Sakägarna anser att trafiken kommer att mer än fördubblas. Det kommer att leda till ökad trafikbelastning både på Pejlingsgatan och vid utfarten till Saltholmsgatan. Detta kan skapa betydande problem för trafikflödet och öka risken för trafikstockningar.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

17. Sakägare söder om planområdet

Miljöfrågor: Marken är kontaminerad av miljögifter från varvsverksamhet som pågått i över 100 år, vilket påverkar människorna som bor i området negativt både miljömässigt och hälsomässigt. Under byggperioden planeras det att hantera tung trafik, miljöfarliga transporter, damm och ljudföroreningar på olika sätt för att minimera påverkan på de boende. Det finns en oro över att entreprenörens intressen prioriteras över områdets välbefinnande, och det är oklart om kommunen har undersökt hur många som är för eller emot byggandet av nya hus.

Vem ska ta ansvar för värdeminskningen på de nuvarande husen om deras värde går ner? Finns det en undersökning som visar vem de nya husen är avsedda för och vilken målgrupp de riktar sig till? Har entreprenören kalkylerat risken för att byggnaderna kan bli för kostsamma och därmed svåra att sälja på grund av omfattande markarbete och höga priser?

Pejlingsgatan: På Pejlingsgatan är det redan nu väldigt trångt och det är omöjligt att bygga en bredare väg. Gatan tillåter inte mötande trafik på grund av platsbrist. Vad är planerna för att undvika trängsel på denna gata?

Parkeringsbehovet: hur är det planerat att lösa situationen med nybyggnader och ökat behov av parkeringsplatser? Trots att det finns parkeringsplatser, finns det

redan nu bilar som parkerar på olämpliga platser, som bakom muren vid Pejlingsgatan.

Utformningen av Pejlingsgatan: just nu är det tryggt för fotgängare och cyklister att använda gatorna runt båtvarvet eftersom det inte är mycket trafik. Finns det en plan att bygga trottoarer och cykelvägar som kommer att behövas på grund av ökad trafik?

Servitut och båtförvaring: Enligt förslaget försvinner möjligheten att vinterförvara båtar i området. Det är viktigt att hitta en miljövänlig lösning för detta. Begränsande servitut kan påverka bostadsbyggnationer i varvsområdet och måste utredas och värderas noggrant.

Allmänhetens tillträde: I förslaget hävdas att allmänheten har begränsat tillträde till området, vilket är felaktigt. Grinden har varit öppen och olåst i många år, vilket möjliggör passage genom varvsområdet och vidare till GKSS hamn och klubbhus dygnet runt, året om. En eventuell gångbana runt udden skulle öka tillgängligheten för allmänheten utan att störa den nuvarande verksamheten.

Anpassning till platsens förutsättningar, olägenhet: De nya husen med höga höjder passar dåligt in i miljön. Mark- och Miljödomstolen avstyrkte ett liknande förslag på Pejlingsgatan för några år sedan med motiveringen att trevåningshus inte skulle byggas där. Bifogade visualiseringar visar att utsikten från sakägarens vardagsrum över hamnområdet. Den kommer att påverkas negativt. Detta leder till ett kraftigt försämrat marknadsvärde för fastigheten. Sakägaren anser sig inte vara ensam om detta; många grannar kommer också att få försämrad utsikt och därmed minskat marknadsvärde på sina fastigheter om exploateringen av hamnen genomförs.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

18. Sakägare söder om planområdet

Miljöfrågor: Marken i området är kontaminerad av miljögifter från varvsverksamhet som pågått i över 100 år, vilket kan påverka hälsan hos de boende. Det är viktigt att undersöka om detta är ett hållbart agerande ur miljö- och hälsosynpunkt. Under byggperioden kommer tung trafik och miljöfarliga transporter att öka, vilket kan orsaka damm och ljudföroreningar i bostadsområdet.

Avvägning mellan fastighetsägens intressen och andra intressen: Entreprenörens intressen prioriteras på bekostnad av välbefinnandet för hela området. Många boende påverkas negativt av byggverksamheten, och det är viktigt att kommunen undersöker hur många som är emot och hur många som

stödjer byggplanerna. Värdet på nuvarande hus förväntas sjunka, och det är oklart vem som ska ta ansvar för denna värdeminskning.

Det finns frågor om vem de nya husen är avsedda för och om exploatören har kalkylerat risken för att byggnaderna blir för kostsamma och svåra att sälja.

Trafik: På Pejlingsgatan är det redan trångt, och det är omöjligt att bygga en bredare väg, vilket kan leda till trängsel. Det är också viktigt att planera för trottoarer och cykelvägar för att säkerställa trygghet för fotgängare och cyklister.

Vinterförvaring av båtar: Om varvet tas bort, försvinner möjligheten att vinterförvara båtar i området, och det är viktigt att hitta en miljövänlig lösning för detta.

Allmänhetens tillgång till området: Förslaget om begränsat tillträde till området är felaktigt, eftersom grinden har varit öppen och olåst i många år. En gångbana runt udden skulle kunna öka tillgängligheten för allmänheten utan att störa den nuvarande verksamheten.

Anpassning till omgivningen: De nya husen med höga höjder passar dåligt in i miljön, och Mark- och Miljödomstolen avstyrkte ett liknande förslag på Pejlingsgatan för några år sedan. Det är också viktigt att informera de boende om hur de nya byggnaderna kommer att påverka deras utsikt och att ge dem möjlighet att diskutera detta. Hur ska fastighetsägare kompenseras för ett försämrat marknadsvärde på sina fastigheter på grund av försämrad utsikt över hav och natur?

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

19. Sakägare sydost om planområdet

motsätter sig starkt bygget av flervåningsradhus då det förstör hela området.

Nästan alla argument för bygget är falska. Nya promenadstråk och liknande finns redan och är styrda av lagar. Området används flitigt av folk som går, joggar, har picknick och hundägare som använder genvägen till GKSS, Sjöräddningssällskapet och lekparken. Varvet och kajpromenaden är populära platser, särskilt på fina dagar. Varvet fyller en viktig funktion för båtar med behov.

Höjdrestriktioner: Riktlinjen för höjden på varvsområdet har alltid varit det platta taket på varvsbyggnaden. Detta har styrt bygglov och fastigheter sedan 1940-talet. På 1990-talet avslogs ett nybyggnadsförslag på grund av höjden. Alla fastigheter runtomkring är anpassade efter varvets platta tak. utsiktsläget utgör en stor del av fastighetsvärdet för omgivande fastigheter. Om de nya husen är högre än dagens platta tak, försvinner denna utsikt.

Bevara varvet och den marina miljön Verksamheterna på varvsområdet och hyresgästerna har alltid varit framgångsrika hantverkare och företagare. De som äger området vill nu bara tjäna pengar. På 1990-talet försökte en grupp grannar köpa varvet för att bevara områdets karaktär och marina. Ägaren ändrade sig och ville öka värdet innan försäljning. Nu handlar det bara om stor vinst, inte om att bevara området. Varvet och den marina miljön borde bevaras för att fortsätta i GKSS anda med segeltävlingar och båttävlingar. De nya husen inkräktar starkt och tar bort platser för båtar och möjligheter till hjälp med båtar.

Anpassning av nybygge Om något nybygge ska göras, måste det anpassas till varvets befintliga höjd och ta hänsyn till grannars utsikt och marinans behov. Turister ska inte skrämmas bort till Stockholms Kungliga Marina. GKSS och varvet bildar den bästa kombinationen i Sverige idag. Staden borde hitta en annan plats för nybygget.

Sakägarna uppfattar ansökan som ett försök att tjäna så mycket pengar som möjligt på befintlig mark. Varvsverksamheten framställs som dålig, men den är bra. De som ansöker bygger inte för eget boende utan för att sälja och tjäna pengar. Det finns en stor skillnad mot nuvarande boende som har köpt och byggt hus för sig själva och anpassat området under lång tid. Sakägarna anser att marken borde bytas mot en annan plats där radhus passar in. Erbjud ett byte så att det blir en win-win för alla parter och Göteborgare. Staden ska vara stolt över att bevara en genuin GKSS Marina.

I absolut sämsta fall: Se till att husen blir enplans och håller samma höjd som varvets platta tak idag. Det är viktigt att inte inkräkta på båtlivet och inte förstöra grannarnas utsikt.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Att påverkan på stadsbild och omgivande fastigheter så har tillkommande bebyggelse i detaljplanens östra del anpassats så att den håller sig inom befintlig varvsbyggnads volym och att byggnadshöjder.

Övriga synpunkter noteras.

20. Sakägare sydost om planområdet

Att bygga hus enligt det föreslagna projektet, som inkluderar en höjning av marknivån mellan hamnen och villaområdet, skulle innebära ett stort arkitektoniskt ingrepp och avvika från den befintliga bebyggelsen. Det är viktigt att behålla områdets nuvarande karaktär, och förslaget anses inte passa in i miljön.

Olägenhet för omgivande bebyggelse: Förslaget skulle allvarligt begränsa utsikten och minska marknadsvärdet för de befintliga grannfastigheterna.

I staden planeras många nya bostäder, men det är osäkert hur många som faktiskt behövs. Det är viktigt att inte förstöra området i Långedrag med tätbebyggda höga hus, då det kan fungera som en rekreationsplats för göteborgare och andra

besökare. Sakägarna har bilagt bilder som visar hur utsikten från bostaden kommer att förändras och anser att det innebär en betydande olägenhet.

Trafik: Ökad belastning på den nuvarande gatan, som redan håller på att rasa ut till fastigheterna, är också en oro. Biltrafiken på Pejlingsgatan kommer att öka avsevärt med de nya bostäderna, vilket kan skapa problem, särskilt under vinterväglag med snöröjning.

Detaljplaneringen bör omfatta ett större område och ta större hänsyn till behovet av hamnverksamhet: Detaljplanen fokuserar på detta enstaka område och saknar en övergripande helhet för Vässingsö. Varvsområdet är ett av de sista småbåtsvarven i Göteborg som kan hantera tyngre båtar, och flera varv har redan försvunnit från älven och hamnen.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

21. Sakägare sydost om planområdet

motsätter oss den planerade bostadsbyggnationen som nu har förslagits. Sakägaren anser att det innebär stor påverkan för honom men också för hela området.

Bortfall av havsutsikt, betydande olägenhet: Sakägaren blir i princip bli helt förbyggda mot havet. De bifogade montagebilderna visar att i princip all havsutsikt försvinner.

Trafik: Biltrafiken kommer öka enormt. Det är redan köer på morgonen och eftermiddagen för att komma ut till Saltholmsgatan. På sommaren och helger är det enorm trafikbelastning med göteborgare som vill ut i skärgården.

Miljö: Sakägaren är också orolig för miljon runt området om man börjar att ta upp gammal stenkross från området.

Tillgänglighet till området för allmänheten: Det finns redan idag tillgänglighet till varvsområdet genom öppen grind.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Hantering av dagvatten och markmiljö”.

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

22. Sakägare öster om planområdet

Socioekonomiska frågor: Bostadsplaneringen bör inte förstärka rådande socioekonomiska förhållanden. En växande klyfta mellan olika grupper i staden är ett stort problem som kommunen har påtalat under lång tid. Det är viktigt att inte planera för renodlade bostadsområden utan att inkludera miljövänlig industri, hantverkare och affärsverksamhet, en så kallad blandstad.

Områdets tillgänglighet för allmänheten: Planeringen bör inkludera gångstråk längs vattnet vid Vässingsö. Tidigare projekt som en gångbro från Saltholmen och en park med grillplats överklagades och lades ner. Nuvarande varvsområde erbjuder möjligheter att förverkliga dessa intentioner. Gångvägen längs berget vid sjön, som har funnits sedan 1920, används av både närboende och besökare från andra delar av staden.

Historisk beskrivning: Sakägaren ger också en detaljerad beskrivning av Vässingsös långa historia samt en redogörelse om tidigare miljöproblem, bygglovsansökningar och relationen mellan sakägaren och planintressenten/varvsverksamheten under en lång period.

Utsiktsbortfall och betydande olägenheter: Det framgår av att höjden på verkstadsbyggnaden har varit en fråga i tidigare ansökningar om bygglov har nekats med anledning av utsiktsbortfall. Av skrivelsen framgår att sakägaren anser att den föreslagna bebyggelsen är för hög och skulle utgöra en betydande olägenhet, med avseende på utsiktsbortfall.

Pejlingsgatans höjd har under årtiondena förändrats på ett sätt som innebär olägenheter för sakägarens tomtplats.

Trafik: Pejlingsgatan är en återvändsgata. Ofta är bilar parkerade längs gatan. Två bilar kan inte mötas, en måste köra åt sidan och stanna, tills den andra passerat. Pejlingsgatan lämpar sig inte för ytterligare belastning av fordon.

Slutsats: Sakägaren är starkt kritisk till förslaget Verksamheter kopplade till maritima traditioner bör bevaras. En trevlig rastplats med möjlighet att köpa kaffe, glass och choklad skulle vara uppskattad, särskilt för dem som inte vill eller kan besöka restaurangerna i området. Detaljplanens syfte verkar vara att någon vill berika sig, vilket ifrågasätts om det verkligen är något Göteborgs stad vill stå för. Är det något slags ghetto, en ”gated community” man vill skapa här på den vindpinade nordvästra stranden på Vässingsö?

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

23. Sakägare öster om planområdet

(19, 26, 27, 28)Sakägarnas yttrande sammanfattas nedan. Till yttrandet har också bifogats illustrationer från ett tidigare bebyggelseförslag under 1990-talet och volymstudier som har gjorts på uppdrag av sakägaren.

Detaljplan bör göras för ett större område: är märkligt att selektera ut en liten del av Vässingsö-Ängholmen-Saltholmen för en enda markägares önskemål. Det vore bättre att omfatta en ny detaljplan för hela området. Det skulle eliminera många överklaganden och ge de boende klarhet om vad som är möjligt att göra i området.

Strandskydd: Vid ny detaljplan för husbyggnation ska strandskydd prövas enligt strandskyddslagen, med tillåten byggnation högst 300 meter från vatten. Finns strandskyddsdispens? Kan kommunen köra över statlig lagstiftning?

Få grönområden i Långedrag: Närområdet är ett tättbebyggt villaområde med få grönytor och mycket trafik, särskilt på grund av skärgårdstrafiken på Saltholmen. Området har också stora bilparkeringsytor som begränsar friluftslivet. Att bygga ytterligare småhus för 70-180 personer skulle öka trängseln på de få grönytor som finns, vilket försämrar möjligheterna för både barn och vuxna att tillbringa tid utomhus i närområdet.

Lyxbostäder – för vem? Förslaget omfattar stora byggnader i tre våningar med takaltan, upp till 16 meter höga. På grund av kostsamma markarbeten förväntas huspriserna bli höga, vilket gör dem otillgängliga för studenter, barnfamiljer och ensamhushåll. Det finns en risk att husen kommer stå tomma större delen av året, då de kan köpas av utlandssvenskar som endast bor där under sommaren. Detta svarar inte mot bostadsbehovet i Göteborg.

Risk för Gated Community: Som ett privat projekt med privata bostadsägare kan det finnas en risk att området blir en "Gated Community", vilket skulle begränsa allmänhetens tillgång. Detta strider mot kommunens mål att göra området mer tillgängligt för allmänheten.

Begränsade utomhusytor: Husen är tätt bebyggda med nästan ingen egen tomt. Det finns få utomhusytor för de boende, och allmänna promenadstråk går tätt utanför husen. Barnens lekplatser är begränsade, och kajkanten är inte en lämplig lekplats.

Trafik: Förslaget innebär trafik med 72 tillkommande bilar. Pejlingsgatan tillåter inte mötande trafik, och sikten är skymd vid utfarten till Saltholmsgatan. Detta skapar en trafikmiljö med många olycksrisker, särskilt under rusningstid. Den ökade trafiken leder till köer och utsläpp av avgaser, vilket skapar en ohälsosam miljö för de boende.

Alternativa tillfartsvägar som Ängholmsgatan och Sextantgatan har samma problem med dålig sikt och korsande trafik. Dessa gator saknar trottoarer, vilket innebär att gående måste samsas med fordon

Den trafikutredning som gjorts stämmer dåligt med verkligheten. En ny och relevant trafikutredning måste göras för att skapa ett verklighetsbaserat beslutsunderlag.

Miljörisk: Marken är kontaminerad av miljögifter från över 100 års varvsverksamhet och en dieselpump för båtbränsle. Vid sanering och bortforsling av marken kommer luftföroreningar att påverka människor i omgivningen. Det marina livet, kommer också att påverkas. Det är osäkert om all kontaminerad mark kan avlägsnas. Nya bostäder på platsen måste därför ifrågasättas. Är detta ett hållbart agerande med hänsyn till miljörisker för människors hälsa och naturvärdena?

Lång byggtid ger konsekvenser för boende och miljö: Byggprojektet kommer att kräva omfattande marksanering och kaj- och markförhöjningar. Marken består till stor del av skrotsten med asfaltsula. Den är olämplig för bebyggelse, vilket innebär att omfattande pålningsarbete troligtvis krävs. Grundarbetena och rivningen av varvsbyggnaden samt uppförandet av parkeringsdäck och hus kan ta minst 3-5 år. Detta innebär buller, tung trafik och miljöfarliga transporter i ett villakvarter, vilket leder till kraftiga olägenheter för de boende. Den extra trafiken med transporter av mark- och jordfyllnadsmassor samt byggnadsmaterial skapar onödiga miljöutsläpp och risker för de boende i området.

Varvets betydelse och alternativ användning: Det mer än 100-åriga varvsområdet är väletablerat och passar väl in i hamnområdet. Båtar som vinterupplägg här behöver inte transporteras långa vägar, vilket är en miljömässig fördel. Om varvet försvinner, försvinner också denna möjlighet. Båtägare i GKSS-hamnen kan använda varvets faciliteter för upptagning, sjösättning, reparation och utrustning av sina båtar. Andra alternativa användningar föreslås: Svenska Sjöräddningssällskapet bör kunna ha verksamhet på fastigheten. Alternativt kan GKSS ta över varvsområdet för sin verksamhet.

Antalet kajplatser i Göteborg, liknande den i Långedrag, har minskat över åren och få återstår. GKSS-hamnen är ett viktigt nav för båtfolk på Sveriges västkust med cirka 500 båtplatser. Det är nödvändigt att det finns möjlighet att ta upp båtar och mindre fartyg för service och vinterförvaring. Om varvet försvinner på grund av husbyggnation, försvinner även denna viktiga funktion/möjlighet för båtfolket.

Servitut: Begränsande servitut kan påverkabostadsbyggnationer i varvsområdet och bör utredas mer. Det finns en tidigare överenskommelse mellan fastighetsägaren på Pejlingsgatan 11 och den tidigare ägaren av varvet att inte bygga högre än den aktuella varvsbyggnaden.

Tillgängligheten i varvsområdet: I förslaget påstås att allmänheten har begränsat tillträde till området, vilket är felaktigt. Grinden har varit öppen och olåst i många år, vilket gör det möjligt att passera genom varvsområdet dygnet runt, året om. En gångbana runt udden skulle ytterligare öka tillgängligheten utan att störa varvsverksamheten.

Byggnadernas höjd och utformning samt negativ påverkan på havsutsikt: De nya husen med höga höjder passar dåligt in i miljön. De är för många och för höga, upp till 16 meter. Mark- och Miljödomstolen avstyrkte ett liknande byggnadsförslag på Pejlingsgatan 2017 på grund av skymd utsikt för grannar. Detta bör gälla som prejudikat. De bifogade bildvisualiseringarna visar hur varvsområdets miljö kan förändras negativt för både grannar och besökare och kommer vara fult. Utsikt en viktig del av boendet i området. Många boende i området har valt att betala extra för att få utsikt över hav och skärgård. Förslaget skulle ta bort denna utsikt och minska värdet på de befintliga fastigheterna. - Samtidigt skall ägaren till varvstomten tjäna på försäljning av mark och nybyggnation. Byggnadsnämnden bör företräda de etablerade grannarna i stället för en enda fastighetsägare. Nya bostäder på en hamntomt måste ta hänsyn till grannarnas intressen och deras etablerade fastigheter med utsiktslägen.

Tidigare beslut skall respekteras: På 1990-talet ville Bohus fastighetsbolag bygga bostäder i området, men förutsättningen var att inte bygga högre än den befintliga varvsbyggnaden. Det aktuella projektet föreslår mycket högre hus. Man

bortser på den punkten från tidigare beslut. Förutsättningarna är desamma 2023 som 1998, och tidigare beslut bör respekteras som prejudikat.

Kapacitetsbrist i VA-nätet: För att hantera ytterligare 36 hushåll med upp till 180 personer krävs att VA-nätet är tillräckligt dimensionerat. Tidigare projektförslag har visat att detta inte är fallet. Kommunen måste säkerställa att kapaciteten räcker för att inte påverka de nuvarande grannarna negativt. Om kapaciteten inte räcker, kommer kommunen att behöva investera i kostsam utbyggnad av VA-nätet, vilket drabbar skattebetalarna.

Rimlighet och konsekvenser: Det är inte rimligt att kommunen och dess skattebetalare ska drabbas av investeringar för att tillgodose en privat markägares exploatering av nya bostäder på industrimark. Projektet påverkar många kringboende grannar negativt genom försämrad boendemiljö och minskat fastighetsvärde. Kommunen bör visa hänsyn till de redan etablerade grannarna i stället för att bara tillmötesgå en privat exploatör.

Planintressentens entreprenör: Sakägarna ifrågasätter också planintressentens entreprenör som drev ett radhusprojekt i Hovås som sakägaren menar inte sköttes på ett bra sätt.

Försäljning av kommunens mark: Kommunen är positiv till att sälja närliggande mark vid Pejlingsgatan för att ansluta till husbyggnadsprojektet, vilket indirekt subventionerar projektet för maximal vinst för exploatören. Frågan är om det är i grannarnas och allmänhetens intresse att kommunens mark används för att förverkliga ett privat byggnadsprojekt som berikar en privat fastighetsägare.

Tidigare beslut som vägledning: Byggnadsnämnden beslutade 2022 att stoppa ett projektförslag att bygga 250 bostäder i Ganlet i Önnered och i stället utreda området som naturreservat. Beslutet togs efter kraftfulla protester från de boende. På samma sätt bör Byggnadsnämnden lyssna på de boende i Vässingsö och respektera deras synpunkter. Förslaget att bygga bostäder på varvstomten bör stoppas, och området kan i stället göras till ett natur- eller fritidsområde.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Gällande strandskydd så berörs planområdet ej av strandskydd. Detta på grund av att planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan och då återinträder inte strandskyddet i och med planläggning av marken.

Gällande vatten och avlopp så bedöms inte detaljplanen innebära behov av kapacitetshöjande åtgärder för dricksvatten, spillvatten eller brandvatten.

Gällande försäljning av del av kommunal fastighet: Inom arbetet med detaljplanen så har det konstaterats att del av Älvsborg 655:316 (som innefattar Pejlingsgatan), inte behövs för Pejlingsgatans behov. Därför föreslås att denna

planläggs som kvartersmark för bostadsändamål. Avgränsningen av kvartersmarken tar höjd för eventuell framtida gångbana längs Pejlingsgatan i anslutning till planområdet.

Övriga synpunkter noteras.

24. Sakägare öster om planområdet

(38, 39, 43, 46)anser sammanfattningsvis följande:

Områdets lämplighet för marin verksamhet: Områdets beskaffenhet, läge och behov gör det mycket väl lämpat för marin verksamhet, både nu och i framtiden. Trots att översiktsplanen anger området som verksamhetsområde och mindre hamn, bedömer kommunen att fastigheten inte längre är ändamålsenlig för verksamhet på grund av sin storlek och läge. Detta ifrågasätts starkt. Det ifrågasätts om det verkligen är i allmänhetens intresse att bygga stora lyxhus som endast ett fåtal har råd med. Att bygga bostäder på detta maritima varvsområde går emot riktlinjerna för markanvändning och områdets karaktär. Om förslaget genomförs, skulle det innebära en omfattande förändring av hamnen och hela områdets karaktär, vilket skulle leda till att oersättliga värden går förlorade.

Plan/byggintressenten var tidigare ordförande i GKSS, motsatte sig tidigare byggnation av bostäder på varvsområdet och betonade då vikten av att bevara området för marin verksamhet. Han påpekade då att området behövs för expansion av båtverksamhet och att det är den enda plats där GKSS ungdomsverksamhet kan utvecklas. Nu är han en av ägarna till varvet och vill i stället bygga bostäder, vilket går emot tidigare utfästelser.

Anpassning av bebyggelse: Om bebyggelse ändå ska ske, föreslås ett mindre antal enkla småhus som vanliga människor har råd att bo i och som smälter in i den befintliga miljön. Det finns många äldre, ensamstående och barnfamiljer som eftersträvar ett boende i enplanshus eller radhus, en boendeform som saknas i området. Detta skulle skapa en mer allmännyttig bebyggelse. Bebyggelsens höjder bör anpassas utifrån områdets karaktär och geografiska förutsättningar. Genom att bygga färre bostäder och skapa mer grönområden och mötesplatser, skulle området bli luftigare och mer levande, till nytta och glädje för både boende och besökare.

Byggnationens visuella påverkan: Enligt förslaget ska bebyggelsen vara anpassad till platsens förutsättningar i skala och utformning, och att den från havssidan ska upplevas som underordnad landskapet. Det påstås också att byggnadernas placering och höjd har avvägts så att inskränkningen av havsutsikt från omgivande fastigheter är acceptabel ur ett helhetsperspektiv. Men verkligheten visar något helt annat. Bilder som sakägaren bifogar som har upprättats av ett arkitektkontor på sakägarens uppdrag med perspektiv från sakägarens vardagsrum mot havet före och efter byggnation visar tydligt att byggnaderna dominerar landskapet och inskränker havsutsikten betydligt.

Planförslaget hävdar att bebyggelsen är anpassad till platsens förutsättningar och att nivåskillnaderna gör att byggnaderna trappas ner mot strandkanten. I verkligheten dominerar byggnaderna miljön vilket går emot påståendet att de skulle upplevas som underordnade landskapet. Att genomföra denna byggnation upplevs som ett övergrepp, där exploatören verkar vilja bygga så mycket och lyxigt som möjligt för att maximera vinsten, på bekostnad av boendes utsikt och

husvärden. Detta anses orättvist och ifrågasätter om marken verkligen är lämpad för bostäder om det inte är lönsamt att bygga färre och mindre hus.

Trafikökning: Planförslaget påstår att det idag kör 290 bilar per dag i området, med boende som står för 140 av dessa och verksamhet samt parkerande inom fastigheten för 80 respektive 70 bilar. Detta anser sakägaren vara en orealistisk beräkning. Verkligheten visar att parkeringssituationen på fastighetens tre olika parkeringsytor en vanlig vardag kl. 11.00 endast har totalt fem parkerade bilar. Denna dagliga syn, förutom under sjösättningstider, motsäger planförslagets antaganden om trafikbelastning.

Detta är orealistiskt: I planförslaget står det att befintlig verksamhet och allmän parkering inom området belastar gatan med 136 bilar om dagen. Boende (28 fastigheter) belastar gatan med 140 dagliga körningar. Trafikverkets beräkningar med 36 nya bostäder skulle innebära cirka 130 bilresor, 30 kollektivtrafikresor samt några resor med cykel per dygn. Det påstås att trafikmängden är måttlig och att mängden biltrafik blir något lägre än vad befintlig verksamhet på fastigheten alstrar i nuläget.

Detta är realistiskt: Befintlig verksamhet och allmän parkering belastar gatan med cirka 25 bilar om dagen. Boende (25 fastigheter) belastar gatan med cirka 40 bilar per dag, och även dessa boende åker kollektivtrafik. 36 nya bostäder skulle belasta gatan med cirka 130 bilar om dagen enligt deras beräkning. Enligt denna beräkning skulle biltrafiken öka från dagens cirka 65 bilar om dagen till 170 bilar, vilket innebär en ökning med 161 % om det blir bostadsbebyggelse enligt plan. Planförslaget anger att detaljplanen förväntas ge en förändrad trafiksituation när nuvarande verksamhet läggs ner och befintliga parkeringsplatser tas bort. Ja, en förändrad trafiksituation blir det, men tyvärr till det sämre, inte till det bättre.

Ökad trafikbelastning: Ökad trafikbelastning ger stora konsekvenser för såväl Pejlingsgatan som utfarten till Saltholmsgatan. Korsningar med anslutande gator och in-/utfarter skapar stor otrygghet och tydligt försämrad trafiksäkerhet. På denna trafikerade gata ska alla trafikslag mötas. Spårvagnar som kör till Saltholmen belastar gatan med cirka 230 spårvagnar per dygn enligt Västtrafiks tidtabell. Lägg därtill alla övriga trafikslag, så förstår man att situationen redan idag är ansträngd vid utfarten från Pejlingsgatan, Sextantgatan och Ängholmsgatan. Hastighetsbegränsningen på 30 km/h på Saltholmsgatan följs inte alltid, vilket gör utfarterna farliga.

Att öka trafikbelastningen på Pejlingsgatan med 161 % skulle märkbart försämra förutsättningarna vid utfarten. För allas säkerhet och trygghet, tillåt inte att ytterligare över 100 bilar ska passera vid denna utfart!

Pejlingsgatan: En ökad biltrafik kommer att skapa stor trängsel och otrygghet. Pejlingsgatan saknar gång- och cykelbanor och det finns ingen plats för att bygga sådana. Boende på Pejlingsgatan behöver parkera på gatan och normalt kan biltrafiken bara gå i en riktning åt gången. Gatorna i området är småskaliga där gående, cyklister och bilister samsas om utrymmet på gatan. Några har idag direktutfarter från bostäderna.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig

markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

25. Sakägare öster om planområdet

Sakägarens skrivelse har också sänts in av flera andra personer som har yttrat sig i samrådet. Till skrivelsen har bifogats bilagor och bilder, däribland ett utlåtande av stadsbyggnadsförvaltningen, för en förprövning av bostäder på fastigheten 2016; en karta som visar alternativ till förslaget, samt "Bevara Långedrag" – en debattartikel 3/8 - 1994 av GKSS dåvarande ordförande som nu är planintressenten i planarbetet.

Texten i sakägarens samrådsyttrande har sammanfattats och tematiserats nedan:

Förslaget innebär en stor risk för att förlora viktiga värden och tillgångar i området, och det bygger på flera felaktiga och vilseledande påståenden. Denna detaljplan kommer, om den genomförs, att innebära en omfattande förändring av inte bara hamnen utan även av karaktären på hela området. Det skulle leda till att oersättliga värden går förlorade för all framtid.

En detaljplan för ett litet begränsat område har lagts fram för att tillmötesgå krav från en investerare som har förvärvat delar av hamnområdet. Förslaget har tagits fram för att marken ska kunna säljas till högstbjudande exploatörer. Det saknar avgörande information och objektiva konsekvensbedömningar, och argumentationen i planförslaget är hårt vinklat och i väsentliga delar vilseledande.

Platsen bör utvecklas för maritim verksamhet och inte bostäder:
Varvsverksamhet har bedrivits här i över 100 år och området lämpar sig fortfarande utmärkt för detta ändamål med sin skyddade hamn, kajer, närhet till älven och skärgården. Det enda som har ändrats är markens värde för en eventuell exploatör. Det är inte sant att marken inte lämpar sig för varvsverksamhet. Vilka behov och möjligheter kan GKSS, SSRS framgent se i att utveckla Långedrag som centrum för marin verksamhet lokalt nationellt och internationellt. Det finns redan idag många företag och verksamheter i Långedrag som kommer ha behov av lokaler som kan tillskapas i hamnen.

Allmänheten har tvärt om ett starkt intresse av att hamnen bevaras och utvecklas med fortsatt tillgång för alla - inklusive turister. Detta projekt drivs enbart i en parts privata vinstintresse och är inte ett allmänintresse. Kommunen bör inte prioritera lyxbostäder med privata båtplatser på de maritima intressenas bekostnad Göteborgs möjlighet att befästa sin position som maritimt centrum skulle försvinna i och med förslaget. Platsens maritima innehåll och karaktär bör fortsätta vara ett starkt intresse för Göteborg och Sverige.

Översiktsplanen: Förslaget går emot gällande översiktsplan och dess krav att skydda allmänintressen samt att ta hänsyn till den befintliga miljön och historiska värden. Översiktsplanen betonar vikten av att bevara kust- och skärgårdsområden för rekreation och att stärka det kustnära läget genom att värna rekreationsvärden och kustens speciella berglandskap. Många stränder i Bohuslän riskerar att offras

för nybyggnationer. Låt det inte bli så! Förslaget går emot översiktsplanen. Den betonar vikten av att bevara kust- och skärgårdsområden för rekreation och att stärka det kustnära läget genom att värna rekreationsvärden och kustens speciella berglandskap.

Påverkar hamnen och de marina verksamheterna negativt: Värdet av att bevara en historisk båtkultur och unik varvsmiljö. Effekter på verksamhet och sysselsättning. Det borde vara i Göteborgs stads intresse att bevara den lokala kulturen och utveckla den marina profilen för turistnäringen och internationella båt- och seglingsevenemang och sådan näringsverksamhet. Båtlivets behöver tillgång till varvsverksamhet. Göteborgs starka profil inom sjösport, internationell segling och turism. Såväl SSRS som GKSS har tidigare agerat starkt för att bevara och utveckla hamnen som centrum för marin verksamhet lokalt, nationellt och internationellt. Det finns redan idag många företag och verksamheter i Långedrag som kommer ha behov av lokaler som kan tillskapas i hamnen. Ingen ny omständighet talar mot att området lämpar sig för varvsverksamhet. Att det faktum att hyrorna har höjts för verksamheterna för att göra det svårt att driva varvsverksamhet gör inte området olämpligt för detta ändamål.

Exploateringen skulle kräva att ytterligare delar av hamnens vattenyta tas i anspråk. Det skulle minska den tillgängliga vattenytan och påverka möjligheten att vända båtar i hamnen. Dessutom skulle stora delar av de kvarvarande vattenytorna tas upp av förtöjningsplatser för småbåtar och vattenskotrar.

Var finns mer lämpade hamnar att förlägga verksamheten som nu bedrivs? Göteborgsområdet har många båtar som behöver tillgång till servicevarv. De flesta varv har redan försvunnit då marken exploaterats. Snart finns inga varv kvar och inga alternativa lokaler för varvsverksamhet.

Servitut och befintliga rättigheter, Gäller servitut och strandskydd bara så länge marken inte blir för värdefull? Området är redan idag fullt tillgängligt för allmänheten. Effekten av exploateringen skulle snarare bli den motsatta, då en smal gång mellan boendes altaner och båtplatser inte lockar till promenader. Området är ett populärt promenadstråk som, i kraft av ett officialservitut sedan 1856, är tillgängligt för allmänheten. Markägaren har försökt utestänga allmänheten med grindar och skyltar, men detta har misslyckats då det inte haft stöd i lagen.

Allmänhetens tillgång till området: Exploateringen ökar inte tillgängligheten för allmänheten till kust, hav och natur. Förslaget innebär att en av de mest värdefulla markytorna i Göteborg skulle bebyggas med en miljö som liknar *Gated Communities*. Byggnadsprojektet skulle genom sin privata och avstängda karaktär bara minska allmänhetens tillgänglighet.
Om området görs tillgängligt för allmänheten, skulle den tidigare planerade gångbryggan från varvet runt Vässingsö vidare till Ängholmsbron binda ihop GKSS hamnen med Saltholmen, via den kulturstig som tillkommit på initiativ av boende på Vässingsö. Påstående att området genom byggnadsprojektet skulle bli mer tillgängligt för allmänheten bör ställas i relation till tidigare planer på att bygga en gångväg för allmänheten runt hela Vässingsö.

Kommunen bör inte heller upplåta kommunal mark vid Pejlingsgatan till privat exploatering.

Strandskydd: Strandskyddslagen och dess upphävande, samt prejudikat för exploatering av besökta områden, måste övervägas.

Trafik: Trafiksituationen är redan idag problematisk och trafikutredningen är bristfällig. Planförslaget ger en felaktig bild av både verkligheten och de oundvikliga konsekvenser som exploateringen skulle medföra för att klara den ökade trafiken. Bostäderna skulle belasta Pejlingsgatan med betydligt mer biltrafik än idag. Påståendet att där idag kör 250 bilar per dag ifrågasätts. Pejlingsgatan saknar gång- och cykelbanor och plats för att bygga sådana, och området har kvar sin karaktär från en tid då omfattande biltrafik inte planerades. Ökad biltrafik skulle försvåra för gång- och cykeltrafik och förslaget förbiser helt behovet av parkeringsplatser för besökande. Bostäderna skulle belasta Pejlingsgatan med betydligt mer biltrafik än idag. Påståendet att där idag kör 250 bilar per dag ifrågasätts. Pejlingsgatan saknar gång- och cykelbanor och plats för att bygga sådana, och området har kvar sin karaktär från en tid då omfattande biltrafik inte planerades.

Utfarten till Saltholmsgatan är farlig och flera olyckor har skett där. Ökad biltrafik skulle försvåra för gång- och cykeltrafik och förslaget förbiser helt behovet av parkeringsplatser för besökande. Redan dag kan barn kan inte tillåtas cykla till skolan. På den närmaste delen av Saltholmsgatan registreras idag mer 3 olyckor per år, en del med mkt allvarliga personskador.

Detaljplanering bör göras för ett större område: Hamnområdet bör inte detaljplaneras enskilt. Om det ska detaljplaneras, bör detta göras för hela Långedrag, Vässingsö och Saltholmen samtidigt. Hur skall omkringliggande områden planeras för framtiden? Ska de knapras bit för bit? Varför behöver man inte planera för dessa samtidigt? Att låta exploatörer genom små detaljplaner komma över bit för bit av de mest värdefulla områdena och låta oersättliga värden gå till spillo för all framtid är inte långsiktigt hållbart. Vilka nya förslag för stadsdelen kan *Prototyp Göteborg* genera? Det aktuella förslaget bör inte genomföras utan att dessa frågor besvarats:

Alternativ till förslaget: Kan Göteborg Stad lösa in hamnen och bevara möjligheten att utveckla den marina miljön i samarbete med lokala aktörer? Kan annan mark erbjudas exploatören Det finns många andra lämpliga platser i Göteborg att bygga hus, där närheten till älven och skärgården inte är kritisk. Det finns många andra lämpliga platser i Göteborg att bygga hus, där närheten till älven och skärgården inte är kritisk. Väsentligt lämpligare mark för bostadsbyggande finns tex 600 m Sydost och 1000 m rakt söder om det nu aktuella området. Här finns ett nästan 100 gånger större strandnära område där byggnation kan ske utan att skövla en gammal fin, högt älskad marin kulturmiljö, utan problem med miljögifter och ökande trafikfaror.

Hamnläget kan behövas för beredskapssyfte: Finns militära beredskapsaspekter på att offra ännu en skyddad hamn med kajer och varv? - Med den nya hotbilden kan snart redundans komma att behövas. Tidigare kommunala

beslut har ibland fått förödande konsekvenser, som försäljningen av hamnen i Slite till Ryssland. Låt inte detta bli ett sådant oåterkalleligt misstag.

Miljöaspekter: Området lämpar sig inte för bostäder. Stora delar av den yta som föreslås bebyggas har skapats genom utfyllnad, vilket har lett till att biotoper redan har försvunnit. Detta bör utredas för att undvika prejudikat för mer olovlig skövling. Miljöutredningen har visat att området är fullt av miljögifter som överstiger gränsvärdena för bostadsbyggande med mer än tio gånger. Dessa miljögifter ligger i direkt anslutning till vattnet. Dessutom skulle flera meters markhöjning, pålning och omfattande utfyllnad av vattenytan krävas.

Vädjan till Stadsbyggnadsnämnden:
Den gamla byggnadsnämnden beslutade med röstsiffrorna 5 mot 4 att gå vidare med samråd. Detta innebär inte att man slutgiltigt har beslutat att genomföra förslaget. Det är fortfarande oklart om allmänheten kommer kunna påverka beslutet som innebär att allmänintressen kan prioriteras före ett privat affärsintresse. Vi vädjar till Stadsbyggnadsnämnden att avslå förslaget till detaljplan. Alternativet ber vi att frågan bordläggs i avvaktan på nödvändiga utredningar och att alternativa förslag hinner presenteras, så att en korrekt och objektiv helhetsbild med bäring på varsamhet, miljöhänsyn, långsiktig hållbarhet och allmänintressen kan bedömas. Många menar att våra folkvalda bör beakta detta ur ett demokratiskt perspektiv.

De flesta som bor i och omkring Långedrag, och som förstått att vissa politiker vill stoppa varvsverksamheten och bygga nya lyxbostäder, motsätter sig starkt dessa planer och hoppas i stället på att varvsmiljön bevaras och utvecklas. Tidigare har såväl GKSS som SSRS uttryckt att de delat denna uppfattning.

Kommentar:
Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Gällande strandskydd så berörs planområdet ej av strandskydd. Detta på grund av att planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan och då återinträder inte strandskyddet i och med planläggning av marken.

Övriga synpunkter noteras.

26. Sakägare öster om planområdet

Sakägarens yttranden sammanfattas nedan. Sakägaren är också en av dem som har skickat in en gemensam skrivelse, se också sammanfattning och kommentarer på punkt nr 25.

Översiktsplanen och lokalisering av bostäder: Påståendet att området inte är ändamålsenligt för verksamhet är felaktigt. Områdets förutsättningar och läge gör det mycket väl lämpat för marin verksamhet, både nu och i framtiden.

Att bygga bostäder på detta maritima varvsområde går emot översiktsplanen. Är det verkligen i allmänhetens intresse att bygga stora lyxhus för ett fåtal? Det finns uppenbarligen möjlighet för kommunen att gå emot översiktsplanen och pröva bostadsbebyggelse på platsen i en detaljplan. Sakägaren anser att en planläggning bör syfta till att mark- och vattenområden används till det ändamål som de är mest lämpade för, med hänsyn till områdets egenskaper, läge och behov i enlighet med översiktsplanen. Oersättliga värden för hantverksamheten går förlorade om förslaget genomförs. Om det inte är lönsamt att bygga färre och mindre hus, utan endast många och stora lyxhus, så är kanske marken inte lämpad för bostäder?

Fria ytor för allmänheten: Bostäder med privata båtplatser för 36 båtar inkräktar avsevärt på den lilla fria yta som finns mellan bryggorna. Utbyggnad av båtplatserna kommer att minska allmänhetens tillträde till vattnet, eftersom området genom husens läge och närhet till båtarna kommer att upplevas som ett privat område.

Stadsbild: I planförslaget står det att bebyggelsen ska infogas i landskapet och från havssidan upplevas som underordnad landskapet. De visualiseringar som gjorts visar att förslaget ej är anpassat till platsens förutsättningar i skala och formning. Sakägaren vill att de visualiseringar som en grupp sakägare har låtit en arkitektfirma göra lyfts fram så att folkvalda politiker får möjlighet att ta ställning.

Parkering och trafik: Parkeringssituationen på fastighetens tre olika parkeringsytor en vanlig vardag kl. 11.00 brukar vara totalt fem parkerade bilar, förutom under sjösättningstider då något fler bilister förekommer. I planförslaget står det att befintlig verksamhet och allmän parkering inom området belastar gatan med 136 bilar om dagen, vilket inte stämmer (max 30 bilar). Det står också att boende (28 fastigheter) belastar gatan med 140 dagliga körningar, vilket inte heller stämmer (max 56 bilar). Trafikförvaltningens beräkningar med 36 nya bostäder skulle innebära cirka 130 bilresor, 30 kollektivtrafikresor samt några resor med cykel per dygn, vilket är troligt då de flesta har två bilar och många gäster på grund av att båtplatser kanske kommer att hyras ut.

I planförslaget påstås att trafikmängden är måttlig och att mängden biltrafik blir något lägre än vad befintlig verksamhet alstrar i nuläget. Det stämmer inte. Enligt ovanstående beräkning skulle biltrafiken öka från dagens cirka 45 bilar om dagen till 175 bilar, vilket innebär nästan 400 % ökning om det blir bostadsbebyggelse enligt förslaget.

Korsningar med anslutande gator och in-/utfarter skapar stor otrygghet. Förslaget försämrad trafiksäkerheten betydligt. Pejlingsgatan saknar gång- och cykelbanor och det finns ingen plats för att bygga sådana. Boende på Pejlingsgatan behöver parkera på gatan och normalt kan biltrafiken bara gå i en riktning åt gången. Spårvagnar som kör till Saltholmen belastar gatan med cirka 230 spårvagnar per dygn. Trafiksituationen och höga hastigheter gör redan idag är ansträngd vid utfarten från Pejlingsgatan, men även utfarterna från Sextantgatan och Ängholmsgatan. Barnperspektivet har inte beaktats i trafikutredningen. Sakägaren anser att all byggnation i området bör ske utan att bilar planeras in. Det finns parkeringsplatser att tillgå som används bara under sommarhalvåret. Alla behöver inte bil. Bilpool kan utvecklas.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig

markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Hantering av dagvatten och markmiljö" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

Se också kommentarer till yttrande 25.

27. Sakägare öster om planområdet

Motsätter sig att byggnationen kommer till.

Man undrar hur stadsbyggnadskontoret kan komma med ett förslag som på intet sätt passar in i området (vad gör stadsarkitekten?) Skall en exploatör förstöra för ca 10 – 15 fastighetsägare bara för att själv berika sig?

Utsiktsbortfall: Förslaget innebär att utsikten för flertalet fastighetsägare försvinner eftersom förslagets innebär 16 meter höga hus. Varje befintlig fastighet minskar i värde med flera miljoner.

Trafiken i området och ut mot Saltholmsgatan kommer troligen utmynna i olyckor då det redan idag är stora problem.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering" samt "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

28. Sakägare öster om planområdet

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning" samt "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".

Avseende utsiktsbortfall från aktuell fastighet, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

29. Sakägare öster om planområdet

Kommentar:

Noteras.

30. Rättighetshavare 1, sakägare

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".

Avseende utsiktsbortfall från omgivande fastigheter, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

31. Rättighetshavare 2, sakägare

ser positivt på att förändra och förbättra området, så länge det görs på ett sätt som ger mervärde och bevarar dess unika karaktär. Stor hänsyn måste tas till befintlig bebyggelse, vilket inte görs i det nuvarande förslaget som skymmer utsikten och förändrar miljön negativt. Trafiksituationen är redan problematisk med dålig sikt och osäkra utfarter, vilket förvärras av det nya förslaget. Förslaget tar inte hänsyn till områdets unika karaktär och befintliga bebyggelse. Argumentet att bebyggelsen skulle öka tillgängligheten längs kajerna är felaktigt, då denna möjlighet redan finns idag***Kommentar:***

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Avseende utsiktsbortfall från omgivande fastigheter, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

32. Rättighetshavare 3, sakägare

Planens syfte är att omvandla området från verksamhetsområde till bostadsområde och skapa allmän tillgänglighet till vattnet via gångstråk. Det är dock oklart hur dessa mål ska kunna uppnås samtidigt, då de verkar motstridiga. Det finns inget allmänt intresse för att skapa nya bostäder i området.

Naturvärden: Inom planområdet finns betydande naturvärden som skulle försvinna med den föreslagna detaljplanen. Det allmänna intresset av nya bostäder och tillgänglighet till strandkanten har bedömts väga tyngre än att bevara naturvärdena, trots att två naturvärdesobjekt med påtagligt naturvärde har identifierats.

Miljö: Föroreningshalter som överskrider Naturvårdsverkets riktvärden har konstaterats, vilket kräver en fördjupad jord- och sedimentanalys. Området är också utsatt för översvämningsrisk på grund av stigande havsnivåer, vilket innebär att genomförandet av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan.

Servitut: Den föreslagna detaljplanen föreskriver fastighetsindelnings-bestämmelse (a2). Denna bestämmelse innebär att befintliga officialservitut avseende rätt till väg och båtplats, aktnummer 14-VÄS-121.1,14-VÄS-121.2 och 14-VÄS-121,3, ska komma att upphävas inom planområdet. Sakägarna motsätter sig denna förändring och menar att den inte är förenlig med regleringen i 5 kap. 4 §, första stycket Fastighetsbildningslagensamt strider emot egendomsskyddet i 2 kap. 15 § Regeringsformen.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Identifierade naturvärden har inte bedömts vara möjliga att bevara i någon större omfattning, med hänsyn till att uppfylla detaljplanens syfte om att verka för

utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten. Identifierade naturvärden har heller inte bedömts vara av sådant värde att ett bevarande av dessa väger tyngre än att möjliggöra detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten.

Övriga synpunkter noteras.

Hyresgäster, boende

33. GKSS hamnkommitté

Hamnkommittén företräder hamnens brukare och båtplatsinnehavare på Älvsborg 855:305 m fl. .1. Byggnationen kommer att påverka stadsbilden negativt samt att naturvärden spolieras såsom bortsprängning av bergsområde med växtlighet som inramar berget. Det allmänna intresset att skapa bostäder kommer säkerligen från Wingårdhs, som sannolikt har egenintresse i detta. Kompensationsåtgärder för förstörda naturvärden har inte redovisats och finns således inte. Allmänhetens tillgänglighet till strandkanten finns redan idag.

2. Den trafikutredning som redovisas verkar ej tillfyllest. Trafikmängderna på Pejlingsgatan kommer enligt vår bedömning öka väsentligt.

3. För båthamnens del är det klar försämring att båtservice, typ Sjöstadens båtservice, försvinner.

4. Det synes märkligt att den här fastigheten inte omfattas av strandskydd. Andra områden i västra Göteborg omfattas av strandskydd trots att de inte är detaljplanelagda.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Identifierade naturvärden har inte bedömts vara möjliga att bevara i någon större omfattning, med hänsyn till att uppfylla detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten. Identifierade naturvärden har heller inte bedömts vara av sådant värde att ett bevarande av dessa väger tyngre än att möjliggöra detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten.

Gällande strandskydd så berörs planområdet ej av strandskydd. Detta på grund av att planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan och då återinträder inte strandskyddet i och med planläggning av marken.

Övriga synpunkter noteras.

34. Boende sydväst om planområdet

Inkom med samma skrivelse som *12. Sakägare sydväst om planområdet*

Kommentar:

Se kommentar till sakägare 12.

Övriga

35. Boende på Pejlingsgatan

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Övriga synpunkter noteras.

36. Boende på Pejlingsgatan

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering.

Övriga synpunkter noteras.

37. Boende på Pejlingsgatan

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Avseende utsiktsbortfall från omgivande fastigheter, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

38. Boende på Pejlingsgatan

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Övriga synpunkter noteras.

39. Boende på Pejlingsgatan

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”.

Övriga synpunkter noteras.

40. Boende på Pejlingsgatan

Sakägarna stödjer gärna en exploatering som ökar underlaget för service i området, förutsatt att trafiksituationen förbättras till en trygg och säker nivå. Det är viktigt att underlagsutredningar och avvägningar inom planens utformning görs utifrån rätt parametrar. Eftersom lokalgatorna idag upplevs som relativt osäkra, är det svårt att se hur ytterligare 40 hushåll kan rymmas på ett tryggt och säkert sätt inom samma gaturum.

Trafik: Det generella intrycket av underlagsutredningen PM Trafik- och utformningsförslag är att den missar väsentliga delar som förväntas av en

trafikutredning. Den dimensionerande trafiksituationen framställs inte tydligt, och det nämns endast i förbigående att större fordon kommer förekomma. Det är oklart om dessa fordon kan mötas och om svep- eller körspår har gjorts. Gatornas smalhet påtalas återkommande, men inga mått anges, och befintligheten relativt framtiden utreds inte.

En utredning av denna omfattning bör åtminstone hantera resvägar, trafikflöden och korsningar mer noggrant. Citatet ”Även om gator och gångvägar kring planområdet inte uppfyller nu rådande standard, ger denna detaljplan inga skäl att göra ingrepp i kringliggande vägnät” sammanfattar utredningens andemening.

Förskolor i närområdet: Närmaste förskola finns vid Tallatgatan, cirka 700 meters gångväg från planområdet. Det råder stor brist på förskoleplatser i närområdet, och det finns en risk att demografin inte förändras nämnvärt utifrån det givna planförslaget. Det bör övervägas om tillkommande bebyggelse och dess behov kan hanteras inom befintlig service. Om- och tillbyggnader av befintliga skolor och förskolor bedöms vara möjliga att genomföra, men det är inte rimligt att en privat exploatör ska belasta servicefunktionerna i området med ombyggnadskostnader.

Gestaltningsbestämmelser: Detaljplanen reglerar inte de tillkommande byggnadernas gestaltning. Gestaltningen bör regleras tydligare för att säkerställa hänsyn till området och kusten.

Behov av bostadsnära park: Ängholmsparken är en bostadsnära park som nås från planområdet inom 300 meters gångavstånd. Parken har en mindre lekplats och inom 500–600 meters gångavstånd finns en större lekplats vid Talattagatan. Sakägaren anser att detaljplanen bör inbegripa Ängholmsparken så att resurser kan avsättas för underhåll av parken, då belastningen på parken och omkringliggande naturområden kommer att öka med förslaget.

Buller från segelmaster nämns i underlagsutredningen men utreds inte närmare. Det är ett ljud som kan förväntas sommartid, men bör ändå utredas för att fastställa om det utgör en olägenhet. Vinterliggande båtar i GKSS kan också bidra till buller, vilket bör beaktas, som i Länsstyrelsens beslut kring Amundö marina. Öckerö hamn har liknande tillsynsfrågor från miljöenheten.

Parkering: Parkeringsbehovet inom planområdet är lågt räknat med tanke på att det är troligt att hushållen kommer att ha fler än en bil. Det påverkar lokalgatorna och redan överbelastade tillståndsparkeringar. Parkeringsbehovet måste tillgodoses inom planen för att inte belasta befintlig infrastruktur.

Buller från den marina verksamheten i hamnen: Motorljud och slagljud från master och linor från båtar omfattas inte av riktvärden för industribuller men kan ändå vara störande. Vid eventuell olägenhet är det verksamheten som drabbas. GKSS bör vara införstådda med detta, och ljudnivåerna från GKSS måste utredas.

Trafik: Trafikalstringen bedöms vara måttlig och något lägre än vad befintlig verksamhet och parkeringsplats alstrar i nuläget. Om underlaget och antagandena är fel, blir dock även resultatet fel. En trafikmätning på Pejlingsgatan i juni 2022 visade en genomsnittlig dygnstrafik på 262 fordon, med en andel tung trafik på 9,6 %, vilket kan ha påverkats av säsongen för sjösättning av båtar. Av dessa fordon uppskattas 150 genereras av verksamheten och parkeringen inom

planområdet. Sakägarna anser att mätningarna måste kompletteras och utökas, samt att ytterligare analyser görs kring hur trafiken förändras över dygnet.

Trafikutredningen bedömer tryggheten inom befintligt trafiksystem som god, men detta är mer ett antagande än en grundlig utredning. Pejlingsgatan bör därför inkluderas i detaljplanen så att utformningen av gatan regleras i stället för att hänvisa till eventuella lösningar i framtiden.

De smala gaturummen med korta siktsträckor anses hastighetsdämpande inom bostadsområdet, men detta skapar osäkerhet. Kompletterande hastighetsmätningar längre upp från gatan behövs, då hastigheterna på Pejlingsgatan generellt överskrider den tillåtna hastigheten.

Trafikolyckor registrerade i STRADA inom utredningsområdet under 2011–2021 är totalt 32, varav de flesta är singelolyckor med cykel. Det finns ett stort mörkertal kring olyckor i dessa korsningar, vilket visar att området inte är tryggt eller trafiksäkert. Att ändra användningen av in- och utfarter längs Saltholmsgatan utan åtgärder är anmärkningsvärt.

Inga nya allmänna gator tillkommer, men befintlig gatusektion bör tas fram för att utredningen ska vara begriplig. Det är viktigt att visa att befintlig gata är adekvat för ändamålet.

Nuvarande karaktär behålls, och de småskaliga gaturummen kommer fortsatt inrymma bilister, cyklister och fotgängare. Utredningen verkar dock ha ett färdigt facit kring att inga åtgärder ska vidtas längs Pejlingsgatan. Frågan måste utredas ordentligt eller tydliggöras.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Särskilda utformningsbestämmelser avseende gestaltning har inte bedömts vara motiverade att införa i plankarta, utöver föreslagna planbestämmelser. Kommande bygglovsprövning kommer att fortsatt att hantera frågan om anpassning till omgivningen och god bebyggd miljö vidare.

Bullerutredningen har tagit hänsyn till buller från småbåtshamnsverksamheten och för ett resonemang om detta.

Identifierade naturvärden har inte bedömts vara möjliga att bevara i någon större omfattning, med hänsyn till att uppfylla detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten. Identifierade naturvärden har heller inte bedömts vara av sådant värde att ett bevarande av dessa väger tyngre än att möjliggöra detaljplanens syfte om att verka för utvecklingen av småbåtshamn och tillgängliggöra strandkanten.

Övriga synpunkter noteras.

41. Boende på Saltholmsgatan och Sextantgatan

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig

markanvändning", "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter" samt "Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten".

Övriga synpunkter noteras.

42. Boende på Sextantgatan

Kommentar:

Noteras.

43. Boende på Sextantgatan

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering".

Övriga synpunkter noteras.

44. Boende på Sextantgatan

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering".

Övriga synpunkter noteras.

45. Boende på Sextantgatan

Bevara varvet: Stoppa bostadsbebyggelse på varvet och bevara det! Det finns ett stort behov av varvsverksamhet på Långedrags båtvarv, och att påstå att varvet inte längre är ändamålsenligt är felaktigt. Varvet har potential att växa, men detta kräver att översiktsplanen förblir intakt. Nuvarande ägare hindrar denna utveckling genom att vilja bygga stora och dyra bostäder i stället.

Fel inriktning: Stoppa byggandet av stora och höga lyxbostäder som inte passar in i området! Dessa hus skulle förstöra den marina karaktären och landskapsbilden i Långedrags hamn. Byggandet av lyxhus som få har råd med är inte i allmänhetens intresse.

Trafik: Stoppa ökad biltrafik på våra små gator! Byggandet av 36 nya lyxhus skulle öka trafiken med 130 bilar per dag, vilket skulle försämra säkerheten och tryggheten på våra gator, särskilt för barn som cyklar eller går till skolan. Våra gator är inte anpassade för denna ökade trafikbelastning.

Låt inte ägarens ekonomiska intressen gå före sunt förnuft och tradition!

Till yttrandet har bifogats utdrag från en debattartikel 6/9 – 94 i GP undertecknat ordförande i GKSS.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: "Trafik och parkering", "Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning" samt "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter".

Övriga synpunkter noteras.

46. Boende på Rodergatan

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Hantering av dagvatten och markmiljö”.

Övriga synpunkter noteras.

47. Boende på Rodergatan

Kommentar:

Yttrandena noteras

48. Boende på Styrbordsgatangatan

Tätbebyggelse av bostäder på strandtomt vid en stor, unik småbåtshamn skulle få oreparerbara negativa konsekvenser för all framtid för alla boende runt omkring, för båtfolket i Långedrags hamn och för turister och besökande som fritt vill kunna röra sig i området. Vi har alltför få liknande områden utmed Västkusten, varför det gäller att spara de få som finns kvar, tills ett viktigt behov dyker upp, som kräver tillgång till hamn, båtliv och diverse servicemöjligheter i denna miljö.

Kommentar:

Yttrandet noteras

49. Boende på Styrbordsgatangatan

anser inte att det inte skall byggas alls men att man bör ta hänsyn till höjder och trafik som blir. Det är alldeles för höga byggnader som planeras idag samt att man bör fundera på trafiken som blir inom rådet.

Personen har bifogat en gemensam skrivelse, se yttrande 25.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 25

50. Boende på Västerhavsvägen

Göteborgs Översiktsplan betonar vikten av parker, naturområden och mötesplatser för att överbrygga fysiska, mentala och sociala barriärer. Långedrag och Saltholmen är populära områden nära havet, lättillgängliga via spårväg, men de flesta strandnära områden är upptagna av villor eller parkeringsplatser, vilket begränsar allmänhetens tillgång. Förslaget är att utveckla området med en park, lekplatser och en gästhamn för att skapa en inkluderande mötesplats och förbättra tillgången till havet för alla göteborgare. Kritiken är att det nuvarande planförslaget gynnar kapitalstarka köpare av villor och inte minskar segregationen, vilket går emot översiktsplanens mål. Därför yrkas det på att planförslaget

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende:”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”.

Övriga synpunkter noteras.

51. Boende på Västerhavsvägen

anser att den planerade byggnationen är omfattande, kompakt och estetiskt oskön, vilket bryter mot den omgivande bebyggelsen och kustlinjen. Markägarens fokus på ekonomisk vinning är i obalans med miljöhänsyn. Även om de boende själva påverkas i begränsad utsträckning av förlorad utsikt över vattnet och ökad

biltrafik, vill vi uttrycka vårt stöd för de fastighetsägare som drabbas mer påtagligt av projektet

Kommentar:

Noteras.

52. Boende på Saltholmsgatan

Önskar ytterligare utredning av trafiksituationen i området och speciellt Pejlingsgatan innan beslut fattas i ändring av detaljplanen

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”.

Övriga synpunkter noteras.

53. Boende på Saltholmsgatan

Geoteknik och markmiljö: Kajen kommer inte att klara av de markarbeten som krävs och den kontaminerade botten är ytterligare ett skäl att inte genomföra projektet. Hela Hinsholmskilen har utretts för byggnation flera gånger, men alltid fallit på miljökonsekvenserna. Att riskera detta i hamnen, nära två populära badplatser (Kungabryggan och Ängholmen), är mycket oansvarigt. Jag uppmanar Stadsbyggnadskontoret att besöka området en morgon eller kväll under juni-augusti för att se hur många göteborgare som badar här.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Hantering av dagvatten och markmiljö.

Övriga synpunkter noteras.

54. Boende på Saltholmsgatan

Det är redan nu en överbelastning på vägnätet till Långedrags hamn. Vi kan inte se någon långsiktig lösning på parkerings problemen som redan nu är olösta .

Hur skall ni lösa utfarten vid Saltholmsgatan där alla de ny infyttade skall köra, Saltholmsgatan är redan en överansträngd gata? Hastigheten är redan för hög på Saltholmsgatan. Cyklister, gångare, spårvagnar, bussar, bilar, räddningasfordon, mopeder, Pejlingsgatan korsningen Saltholmsgatan har en mycket begränsad sikt, mycket farligt.

Hur får man bygglov så nära vattnet, när lagen säger ca 300 meter?

Hur kan man bygga ett så stort byggkomplex på en sådan liten yta?

Övriga hus i området ser inte ut som dessa nya byggnader, byggnadsidén passar inte.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Gällande strandskydd så berörs planområdet ej av strandskydd. Detta på grund av att planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan och då återinträder inte strandskyddet i och med planläggning av marken.

Övriga synpunkter noteras.

55. Boende på Saltholmsgatan

Personen har bifogat en gemensam skrivelse, se yttrande 25.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 25.

56. Boende på Saltholmsgatan

Som boende i området och företagare inom den marina näringen anser personen att det är fel att bygga bostäder på ett område som är väl lämpat för varvsverksamhet. Det är redan nu alldeles för många områden, lämpliga för varvsverksamhet för både yrkessjöfart och fritidsbåtsflottan som har bebyggts med bostäder i Göteborg. Låt inte detta område gå samma öde till mötes.

De föreslagna byggnaderna passar inte in i Långedrag utan utgör ett stilbrott mot övrig bebyggelse.

Tillfartsvägarna till varvsområdet inte är anpassade för ett så stort antal bilar som dessa bostäder för med sig.

Bevara Långedrag som den båtlivsmetropol det är med bland annat GKSS, Sjöräddningssällskapet och då även varvsverksamhet.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Övriga synpunkter noteras.

57. Boende på Saltholmsgatan

är uppväxt ett stenkast från varvstomten och är bekymrad över planen att helt begränsa tillgången till havsutsikten och tillgång till promenadstråk. Personen protesterar mot förslaget med hänsyn till ökad trafik i området, brist på parkeringar, ökade luftföroreningar men främst på förfulning av detta natursköna område där personen sedan barnsben är uppväxt och alltid van att se och känna havet. personen är bekymrad att tillgängligheten blir begränsad så att passagen från GKSS hamnen försvinner – detta är en mycket trevlig gångväg som ser ut att helt försvinna vid ovan föreslagna utbyggnad. Personen ser då hellre att man som kompromiss kan anlägga mindre sjöbodar kanske med tillhörande båtplats.

Kommentar:

Noteras

58. Boende på Saltholmsgatan

Ifrågasätter förslaget kan vara förenligt med kommunens kulturmiljöprogram i, översiktsplanen mm

Kommentar:

Området berörs inte av stadens kulturmiljöprogram.

59. Boende på Saltholmsgatan

Göteborgarna och turisterna uppskattar att se vattnet, bergen och kustlinjen med alla öar, och det är lätt att ta spårvagnen till Långedrag. Därför är det viktigt att

bevara de kvarvarande kustområdena. Långedrag är känt långt utanför stadens gränser och har en rik maritim historia, särskilt i den gamla hamnen där båtsmän och tullare har bott. GKSS värnar om kappseglingstraditioner, och den lilla inre hamnen präglas av småbåtsliv.

Att bygga 36 radhus med en småbåtshamn känns overkligt och inklämt, och skulle förstöra den historiska båtkulturen och varvsmiljön som är viktig att bevara. Enligt översiktsplanen är en mindre hamn tänkt vid det tidigare båtbyggeriet, kompletterad med rekreationsområden som lekplats, motionsplats och boulebana. En kompakt vägg av hus skulle förstöra den sköna hamnpromenaden och utsikten.

Det finns också en stig på Vässingsö, Kuststigen, som leder till utsikten och korsar Pejlingsgatan till tennisbanan.

Det viktigt att stärka och synliggöra det kustnära landskapet genom att bevara rekreationsvärden och kustens specifika berglandskap, och att återställa den lilla havsviken till sitt tidigare skick.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Övriga synpunkter noteras.

60. Boende på Saltholmsgatan

motsätter sig starkt den projekterade byggnationen av varvstomten på Pejlingsgatan. Områdets beskaffenhet och läge är synnerligen lämpat för marin verksamhet. Detta har gällt i många generationer och gäller även i framtiden. Som båtägare är det mycket viktigt att ha ett kompetent varv i närheten.

Idag är tillgängligheten för promenader vid vattnet i området mycket god. Byggnation helt ner mot vattnet kommer med väldigt stor sannolikhet att begränsa denna tillgänglighet.

Att marken använts som varvsområde under väldigt många år betyder att det finns mycket gifter som måste saneras. Detta tillsammans med höjningen av vattennivån gör knappast marken lämplig för denna typ av byggnation.

Trafiksituationen i området kommer att bli än mer katastrofal. Pejlingsgatan medger inte mötande bilar och att enkelrikta och i stället belasta Rodergatan och Ängholmsgatan är knappast en lösning. Utfarten från Pejlingsgatan till Saltholmsgatan är redan idag farlig och med kraftigt ökad trafikmängd ökar risken för olyckor.

Skrivelse identisk med gemensam skrivelse (se samrådsyttrande 25)

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Hantering av dagvatten och markmiljö”.

Övriga synpunkter noteras.

Se även kommentarer till samrådsyttrande 25.

61. Boende på Saltholmsgatan

Varvsverksamheten har en uråldrig och naturlig plats vid Göteborgs paradhamn, som är en populär destination för båtar från hela Europa. Gästande båtar söker sig hit för att få tillgång till en servicevänlig hamn som kan erbjuda hjälp med eventuella skador på båtarna samt trygg och smidig kommunikation till Göteborg. Utan varvsverksamheten skulle gästhamnen för Göteborgs Kungliga Segelsällskap kännas mycket torftig och sakna en viktig funktion.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”.

Övriga synpunkter noteras.

62. Boende på Saltholmsgatan

Att bygga så moderna hus i området är direkt opassande. Som en stor mur, fult.

Helt vansinnigt att öka trafik trycket på Saltholmsgatan, en gata som redan är helt livsfarlig att vistas på efter som Trafikverket ökat hastigheten till 50 km/tim .Gatan är redan över belastad. Även skicket på gatan är dåligt och den är alldeles för smal . Stora tunga spårvagnar borde vända vid Hinsholmen.

Se till att upprusta sträckan från Käringberget och ut till saltholmen, där båtarna vänder, de är smutsigt och risigt, gångbanan är igenväxt och de saknas övergångsställen, och hastigheten är alldeles för hög .Trasiga trottoarer.

De behövs mer parkeringar ute i Långedrag, inte mer bilar

Kommentar:

Noteras

63. Boende på Saltholmsgatan

I dagsläget är Saltholmsgatan hårt ansträngd av spårvagn, buss samt bilister och en exploatering enligt plan skulle påfresta ännu mer. Merparten av alla bilister håller sig dessutom inte till anvisad hastighetsbegränsning vilket också skapar stor osäkerhet för både barn, motionärer, boende och djur. Bygget kan inte genomföras förrän det finns en ordentlig plan och åtgärder för trafikeringen av gatorna.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”.

Övriga synpunkter noteras.

64. Boende på Saltholmsgatan

Motsätter sig bestämt om byggandet av hus på f.d. Hjalmar Johanssons varvsområde. Detta område skall givetvis vara för marin verksamhet. Har svårt att acceptera att myndigheterna och byggherrar har rätt att i det offentliga rummet bygga för, en av de vackraste utsikter, bara för egen vinnings skull. Varför har de rätt till det?? Säger en gammal seglare som njutit av GKSS hamnen i hela mitt liv.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”.

Övriga synpunkter noteras.

65. Boende på Kapproddaregatan

Jag vädjar därför till Byggnadsnämndens ledamöter att avslå förslaget till detaljplan och i stället värna och utveckla denna unika marina miljö.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”.

Övriga synpunkter noteras.

66. Boende på Kapproddaregatan

Som boende på Vässingsö motsätter jag mig starkt den föreslagna detaljplanen för bostäder av flera skäl:

Lämplighet för varvsverksamhet: Området är mycket väl lämpat för varvsverksamhet, särskilt med närheten till GKSS-hamnen som lockar många båtägare och båtturister. Det finns potential att utveckla området marint, vilket många entreprenörer skulle vara intresserade av

Trafikproblem: Området nås via Pejlingsgatan som ansluter till Saltholmsgatan, en gata som redan är hårt trafikerad av boende, besökare och kollektivtrafik. Att tillföra 36 fastigheter, där varje hushåll sannolikt har två bilar, skulle förvärra trafikproblemen och påverka säkerheten negativt.

Parkeringsbelastning: Göteborgs Stads Parkeringsbolag har cirka 1500 parkeringsplatser för boende i södra skärgården på Saltholmen, vilket ytterligare belastar Saltholmsgatan, särskilt under sommaren.

Sammantaget finns det inget som talar för att denna detaljplan bör förverkligas, och jag vädjar om att den avslås.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering” samt ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”.

Övriga synpunkter noteras.

67. Boende på Loggvägen

Personen har också skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Övriga synpunkter noteras.

Se även kommentar för yttrande 25.

68. Boende på Regattagatan

Personerna anser att Stadsbyggnadsnämnden ska avslå förslaget till detaljplan. Alternativt bör frågan bordläggas i väntan på nödvändiga utredningar och alternativa förslag som tar hänsyn till varsamhet, miljöhänsyn, långsiktig hållbarhet och allmänintressen

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Övriga synpunkter noteras.

69. Boende på Regattagatan

har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

Kommentar:

Se kommentar för yttrande 25.

70. Boende på Regattagatan

har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

Kommentar:

Se kommentar för yttrande 25.

71. Boende på Regattagatan

motsätter sig projektförslaget på grund av den ökande biltrafiken på Vässingsö, som är ett problem året runt. De upplever svårigheter att ta sig ut på Saltholmsgatan och att korsa cykelbanan och gatan som gående. De är oroliga för att den omfattande utbyggnaden kommer att förvärra trafiksituationen och parkeringsmöjligheterna, särskilt eftersom området redan har problem med parkerade bilar på smågatorna, vilket utgör en trafikfara och ett miljöproblem.

Området kring Långedrag och Vässingsö kännetecknas av villabebyggelse med stora trädgårdar och äldre hus av skärgårdskaraktär. Den föreslagna exploateringen skulle förändra områdets särdrag negativt, vilket även avråds från i Göteborgs Stadsbyggnadskontors rapport. Rapporten rekommenderar att nybyggnation och ombyggnation bör begränsa höjden av bebyggelsen och följa terrängen för att bevara områdets karaktär. Tomterna bör vara av relativt stor skala och naturstensanläggningar bör bevaras för att området ska behålla sin borgerliga villastadskaraktär.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Övriga synpunkter noteras.

Se även kommentar för yttrande 25.

72. Boende på Ängholmsggatan

har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

Kommentar:

Se kommentar för yttrande 25.

73. Boende på Ängholmsgatan

Vi har märkt att trafiken till öarna i Södra skärgården har ökat avsevärt under de senaste 10 åren och detta gäller hela året.

Det är vid vissa tidpunkter mycket svårt att ta sig ut på Saltholmsgatan framför allt med bil men även gående för att nå hållplats till spårvagnen.

Vi är oroliga för att man med en kraftig exploatering enligt förslag från exploatörerna ökar trycket i ett redan utsatt område både avseende trafik som nämnts men även parkeringar. På sommaren är det p-förbud men under resterande tid står det bilar parkerade på alla smågator i området dygnet runt.

Området vi bor i kännetecknas av villabebyggelse med trädgårdar och äldre hus med skärgårdskaraktär i huvudsak. Den exploatering som föreslagits är av helt annan karaktär

Gör inte stad av villaområde. Bevara trädgårdsstäder.

Ingenting är dimensionerat för den förtätning som föreslagits.

Kommentar:
Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Övriga synpunkter noteras.

74. Boende på Ängholmsgatan

har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

Kommentar:
Se kommentar för yttrande 25.

75. Boende på Babordsgatan

Boende i området motsätter sig starkt byggandet av bostäder på varvsområdet vid GKSS hamnen av flera skäl:

Marin verksamhet: Varvsområdet är viktigt för den marina verksamheten, inklusive snabb inspektion och åtgärder av båtar samt vinterförvaring, vilket gynnar många båtägare.

Ökad trafik: Byggandet av lyxhus skulle leda till ökad trafik, vilket skulle förvärra de redan farliga utfarterna mot Saltholmsgatan och påverka säkerheten för barn och gång- och cykeltrafik.

Miljöanpassning: De planerade husen är för stora och passar inte in i den nuvarande miljön.

Bostadsbehov: Detaljplanen bör fokusera på att skapa bostäder för vanliga människor istället för lyxhus, som främst gynnar entreprenörer och ägare.

Tillgänglighet: Det finns redan tillräcklig tillgänglighet utmed vattnet genom varvsområdet.

Detaljplan: En mer omfattande detaljplan för hela området behövs för att hantera trafik och parkeringsproblem långsiktigt.

Strandskydd: Frågor ställs om strandskyddet och dess tillämpning, särskilt med tanke på framtida höjningar av vattennivån.

Sammanfattningsvis anser de boende att byggandet av lyxhus i detta känsliga område är olämpligt och att befintlig verksamhet bör bevaras.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Gällande strandskydd så berörs planområdet ej av strandskydd. Detta på grund av att planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan och då återinträder inte strandskyddet i och med planläggning av marken.

Övriga synpunkter noteras.

76. Boende på Ängholmen

ifrågasätter starkt det projektförslag avseende bostadsbyggnation av 36 fastigheter med en höjd på 13-16 meter på den gamla varvstomten på Pejlingsgatan i Långedrag. Varken beskrivning av planförslag eller lösningar på infrastruktur känns genomtänkt eller anpassat till existerande miljö. Intensifiering av trafik ser vi som en stor fara. Förslag om att enkelrikta trafik på närliggande gator innebär med stor sannolikhet att fordon snarare kommer framföras med betydligt högre hastighet än idag vilket är allt annat än önskvärt. Personerna har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

Kommentar:

Se kommentar för yttrande 25.

77. Boende på Ängholmen

Det är väldigt överbelastat med trafik på Ängholmsgatan/pejlingsgatan. Väldigt svårt att ta sig ut på morgonen med en farlig cykelkorsning på Saltholmsgatan.

Att bygga nya bostäder utan att ta hänsyn till trafiksituationen är direkt farligt trafikmässigt.

Ifall det skall byggas nya bostäder i denna mängd så måste trafiksäkerheten lösas i detta område. Det är direkt farligt för cyklister men även till viss del för fotgängare.

Parkering på Ängholmsgatan är förbjuden på sommarhalvåret men sker ändå (de är duktiga på att lappa bilar, men ändå). Detta innebär att trafiksituationen på Ängholmsgatan är redan belastad som den är.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”.

Övriga synpunkter noteras.

78. Boende i Torslanda

Varför planeras det inte för lägenheter i detta område? Det saknas verkligen i Långedrag. Ett antal 3-5-våningshus skulle innebära att många fler får möjlighet till en bostad och det skulle bli en mer blandad befolkning. I och med den planering som nu finns, cementeras utanförskapet i Göteborg, eftersom ytterst få har ekonomiska möjligheter att köpa ett fristående hus i Långedrag.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Övriga synpunkter noteras.

79. Boende på Eckragatan

Det finns säkert många synpunkter om detta projekt, på den positiva sidan så skulle ett område som idag är stängt för allmänheten göras tillgängligt och fler boende i området kan säkert ha en positiv inverkan på verksamheter i området. Som boende i inte absolut närhet till området, utan en kort promenad därifrån, kan jag dock tycka att det kanske blir trist att det byggs som en "mur" mot kajen. Kanske kan man överväga att dela upp det i fler huskroppar med luft mellan dem?

Kommentar:

Noteras.

80. Boende på Långedragsvägen

Kommentar:

Noteras, se svar i yttrande 23.

81. Boende i Hovås

Har inkommit med en skrivelse som är identisk med yttrande 23 i samrådsredogörelsen.

Kommentar:

Se kommentarer till yttrande 23

82. Boende på Teknologgatan, Göteborg

Har inkommit med ett yttrande som är identiskt med yttrande 22 i samrådsredogörelsen.

Kommentar:

Se kommentarer till yttrande 22.

83. Boende på Talgoxegatan, V Frölunda

anser att förslaget är för enformigt och kommer att utgöra en barriär. Det är för många eller stora "block". Förslaget kommer att ytterligare förstärka segregationen i stan.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Övriga synpunkter noteras.

84. Boende på Brännö

Personen äger en andel i en fastighet på Pejlingsgatan och uttrycker stark kritik mot planeringen av det nya området. Här är en sammanfattning av synpunkterna:

Trafik, parkering, säkerhet och tillgänglighet: Dessa frågor beaktas inte tillräckligt i planeringen, vilket är avgörande för att området ska fungera som avsett. Det är oacceptabelt att hänvisa vissa problem till andra utredningar som inte ingår i planarbetet.

Personen ifrågasätter att trafikrapporten baseras på en enda mätning under en av årets mest trafikerade veckor och föreslår fler mätningar under olika säsonger för en mer balanserad bild. Det finns många punkter som kommer att påverka tryggheten, säkerheten, parkeringen och trafiken på Pejlingsgatan och angränsande gator. Personen finner det obegripligt att dessa konsekvenser inte beaktas. Trafikrapporten underskattar antalet resor som genereras av både

befintliga och nya fastigheter samt verksamheten på varvet. Parkeringsplatsen på varvsområdet används mycket mindre än vad rapporten anger.

Den ökade trafikvolymen som det nya området medför gör denna korsning särskilt utsatt.

Markmiljö: Personen har också synpunkter på markmiljöundersökningen och anser att den behöver göras bättre.

Utöka planområdet: Pejlingsgatan bör ingå i den nya detaljplanen för att hantera trygghets- och säkerhetsfrågor i anslutning till Saltholmsgatan.

Rättelse av rapportunderlag: Rapportunderlaget bör rättas upp för att återge korrekta fakta och ge ett korrekt underlag för beslutsfattandet.

Inriktning för projektet: Ett mindre antal bostäder skulle vara ett rimligare alternativ och tydligare markera att området är till för både båtliv, turister och boende.

Dagsljus- och Sol/Skugganalys saknas i förslaget.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Gällande dagsljus- och solljus bedöms planförslaget inte påverka befintliga omkringliggande fastigheter nämnvärt avseende dagsljus- och solljusförhållanden. Förutsättningarna att i tillkommande bostäder inom planområdet åstadkomma bra dagsljus- och solljusförhållanden bedöms vara goda och har därför inte studerats närmare.

Övriga synpunkter noteras.

85. Yttrande utan angiven adress

Anser att det är helt vansinnigt att öka trafiktrycket på Saltholmsgatan, en gata som redan är helt livsfarlig att vistas på ökat hastigheten har ökats till 50 km/tim

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”.

Övriga synpunkter noteras.

86. Boende i Tynnered

Har skickat in en skrivelse identisk med yttrande 25

Kommentar:

Se kommentarer till yttrande 25 i samrådsredogörelsen.

87. Yttrande utan angiven adress

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter” samt ”Hantering av dagvatten och markmiljö”.

Övriga synpunkter noteras.

88. Yttrande utan angiven adress

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Övriga synpunkter noteras.

89. Boende i Lidingö

Har inkommit med samma skrivelse som yttrande 23 i samrådsredogörelsen

Kommentar:

Se kommentarer till yttrande 23.

90. Boende på Brantgatan

har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

Kommentar:

Se kommentar för yttrande 25.

91. Yttrande utan angiven adress

Personen motsätter sig starkt den projekterade byggnationen av varvstomten på Pejlingsgatan. Personen är uppvuxen i området och har för avsikt att flytta till familjens fastighet på Ängholmsgatan lite längre fram.

Marin verksamhet: Områdets beskaffenhet och läge är synnerligen lämpat för marin verksamhet. Detta har gällt i många generationer och gäller även i framtiden.

Allmänhetens tillgång till platsen: Idag är tillgängligheten för promenader vid vattnet i området mycket god. Byggnation helt ner mot vattnet kommer med väldigt stor sannolikhet att begränsa denna tillgänglighet.

Markmiljö: Att marken använts som varvsområde under väldigt många år betyder med stor sannolikhet att det finns mycket gifter som måste saneras. Detta tillsammans med höjningen av vattennivån gör knappast marken lämplig för denna typ av byggnation.

Trafiksituationen i området kommer att bli än mer katastrofal. Pejlingsgatan medger inte mötande bilar och att enkelrikta och i stället belasta Rodergatan och Ängholmsgatan är knappast en lösning. Utfarten från Pejlingsgatan till Saltholmsgatan är redan idag farlig och med kraftigt ökad trafikmängd ökar risken för olyckor.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

Övriga synpunkter noteras.

92. Yttrande utan angiven adress

Försämrad boendemiljö: Bygglov som täcker havsutsikten för nuvarande boende skulle försämra deras livskvalitet.

Förlorad områdeskaraktär: Byggandet kan förändra områdets karaktär genom att täcka över hamnen och vattnet, vilket minskar dess attraktivitet

Överexploatering: För många hus kan leda till överexploatering och förlust av områdets charm och attraktivitet.

Ökad trafik och säkerhetsrisker: Ökad trafik kan skapa farliga situationer, särskilt för barn, och påverka säkerheten i området. Brist på parkeringsplatser för turister kan avskräcka besökare och påverka lokala företag negativt. Små vägar kan bli överbelastade och svåra att navigera, vilket leder till trängsel och farliga situationer.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Övriga synpunkter noteras.

93. Yttrande utan angiven adress

har skickat in en gemensam skrivelse, se yttrande 25 ovan.

Kommentar:

Se kommentar för yttrande 25.

94. Yttrande utan angiven adress

1. Vässingsö är idag mer eller mindre fullbebyggt. Sant är enskilda tomtägare fortsatt styckar av sina tomter för nybyggen, men i det här fallet handlar det om mark som ägs av kommunen/oss alla.

Trafiken på Saltholmsgatan är tung inte minst på Vässingsö och Saltholmen som erbjuder parkeringsplatser för de boende i södra skärgården.

Allmänintresse: Jag kan inte se att den föreslagna byggnationen tillfredsställer något allmänintresse. Tvärt om, det handlar om en byggherre som kan tjäna stora pengar samt en penningstark boendeefterfrågan. En term som beskriver detta är gentrifiering.

Att säga nej till den föreslagna byggnationen kan ses som ett nej till ytterligare polarisering av Göteborg. Det hoppas jag på.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Övriga synpunkter noteras.

95. Yttrande utan angiven adress

Trafik: Då det idag inte är mer än 14st fastigheter som brukar den yttre delen av Pejlingsgatan skulle en ökning med 44st bilar och parkeringsplatser vid Pejlingsgatan 13 medföra en stor ökning av trafikbelastning vid infarten från Saltholmsgatan. I dagsläget är det redan dålig framkomlighet då det är flertalet fastigheter som har gatuparkering. Utredningar utförda av Trafikverket 2020-09-06 och COWI 2022-09-13 speglar inte dagsläget och hur en potentiell ökning i trafikbelastning kommer påverka trafiksäkerhet och gatumiljö.

Betydande olägenheter: Med en högsta nockhöjd på +16,0 m kommer den bakre bebyggelsen i sin helhet att ge heltäckande havsutsikt för fastigheterna 855:221, 855:220, 855:265, 855:254, 655:299 och 655:300. Detta kommer medföra en stor negativ påverkan av fastighetsvärde för ovannämnda privatägda fastigheter. Detta går att utgöra av illustrationsritning, sektion B-B, samt pulshöjder i plankarta samt grundkarta.

Insyn bör beaktas för Älvsborg 855:220

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering” samt ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”.

Avseende utsiktsbortfall från aktuella fastigheter, så har planförslagets konsekvenser och utsiktsbortfall har studerats i en 3D-modell och redovisas i en bilaga till planhandlingarna. Se Vyer av planförslaget (Wingårdhs, 2024-09-17).

Övriga synpunkter noteras.

96. Älvsborgs Egnahemsförening

Älvsborgs Egnahemsförening, grundad 1928, arbetar för hållbar utveckling i Älvsborg och har 302 medlemshushåll. Föreningen stödjer tillgängliggörandet av kajerna vid Hjalmar Johanssons gamla varv och den föreslagna bryggpromenaden mellan GKSS och Pejlingsgatan.

Långedrag är en populär plats för både turister och lokalbefolkningen, känd för sina bryggor, småbåtshamnar och vackra miljö. Föreningen ser positivt på förbättrad tillgänglighet men är kritisk till den föreslagna bebyggelsen som anses dominera hamnområdet och inte anpassa sig till platsens karaktär och topografi. De föreslagna radhusen anses vara för lika och placeras på ett sätt som skapar onödig asfaltering. De höga husen och påverkar utsikten negativt för omkringliggande bebyggelse och skapar oönskad insyn på befintliga tomter.

Föreningen betonar vikten av tydliga planbestämmelser och att saneringsåtgärder för förorenad mark och bottenföroreningar hanteras. De efterlyser också en trafikanalys för hela Vässingsö och en grundlig analys av fastighetsgränser och servitut. Föreningen yrkar på en utökad samrådstid för att kunna överväga ett bättre förslag

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, samt ”Hantering av dagvatten och markmiljö”.

Övriga synpunkter noteras.

97. Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Göteborg är kritiska till detaljplanen för bostäder vid Långedrags båtvarv på grund av risken för höga underhållskostnader från framtida havsnivåhöjningar. Föreningen ser positivt på att använda en redan exploaterad plats och att skapa ett allmänt tillgängligt kajstråk, vilket främjar social hållbarhet. Dock påpekar de att stabilitetshöjande åtgärder som fyllnad och pålsättning kommer att behövas.

Översvämningsrisken: Naturskyddsföreningen i Göteborg kan inte stödja detaljplanen för bostäder vid Långedrags båtvarv på grund av översvämningsrisken. Planen kräver omfattande resurser för att höja marken till en nivå som kan hantera framtida havsnivåhöjningar. Den föreslagna höjden på +2,5 meter är lägre än rekommenderade +2,7 meter enligt FN:s klimatpanels värsta scenario (RCP 8.5). Detta kan leda till högre framtida underhållskostnader och påverka både de boende och Göteborgs invånare negativt. Föreningen efterlyser mer hållbara och logiska placeringar för framtida bostadsprojekt

Markföroreningar: Naturskyddsföreningen i Göteborg är kritiska till detaljplanens hantering av föroreningar vid Långedrags båtvarv. Markundersökningar visar höga halter av bly, kobolt, koppar, kvicksilver och PAH, vilket innebär hälsorisker, särskilt för barn och äldre. Göteborgs Stad föreslår att endast sanera specifika platser, vilket kan leda till att föroreningar kvarstår och utgör en risk. Föreningen anser att en mer omfattande miljösanering är nödvändig för att skydda framtida boende och undvika höga kostnader för staden.

Parkeringstal: Naturskyddsföreningen i Göteborg önskar att se lägre parkeringstal på platsen eftersom den ligger såpass nära goda kollektivtrafikskopplingar samt har potential till god cykelinfrastruktur i framtiden. Detta för att trycka på en snabbare omställning från bilresor till mer hållbara transportmedel.

Återställande av ekologisk kantzon: Naturskyddsföreningen i Göteborg föreslår att platsen vid Långedrags båtvarv återställs till naturmark, gärna som en ekologisk kantzon. De betonar vattenkantens potential för hög biologisk mångfald, vilket är viktigt för hållbar stadsutveckling. Föreningen rekommenderar att ta inspiration från Backaplans program längs Kvillebäcken. De ser möjligheter att skapa områden som stödjer Göteborgs Stads mål för bevarande av grönområden och ökad biologisk mångfald enligt stadens Miljö- och klimatprogram.

Kommentar:

Se svar i den inledande sammanfattningen sida 1–4 och de tematiska svaren avseende: ”Trafik och parkering” samt ”Hantering av dagvatten och markmiljö”.

Övriga synpunkter noteras.

98. Föreningarna Staden Vi Vill Ha och Medborgarkraften

har inkommit med ett omfattande yttrande som talar för en annan typ av visionär och demokratisk process som komplement till planprocessen. Föreningen vill se ett helt annat innehåll i detaljplaneprojektet än det nu aktuella och en helt annan utformning. Skisser på olika idéer bifogas skrivelsen. Bland annat talar skrivelsen om flytande bostäder och ”Tiny House”s, m.m. Man vill också se mer kopplingar till kulturstigar och till marin besöksnäring.

Kommentar:

Noteras.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Utbredning av och nockhöjd för byggrätter minskas. Detta genom att endast tillåta bebyggelse i en till två våningar, i stället för i samrådsförslaget två till tre våningar. Vidare har det totala antalet bostäder i planförslaget minskats, från cirka 36 till cirka 27. Även prickmarken – mark som inte får bebyggas – har justerats i plankartan för att möjliggöra viktiga utblickar genom planområdet och begränsa risken för insyn på utsiktsbortfall för omgivande fastigheter. Förvaltningen bedömer där att omgivande fastigheter kommer att påverkas, men att planförslaget inte innebär en betydande olägenhet för dessa.
- Detaljplanens syfte har ändrats genom att funktionen småbåtshamn läggs till, för att bättre stämma överens med översiktsplanens intentioner.
- Planförslaget har bearbetats avseende hantering av dagvatten och markmiljö. Planbestämmelser avseende detta har förtydligats och planhandlingarnas beskrivning av hur dessa frågor ska hanteras har fördjupats.
- Planområdet har minskats genom att den del av Pejlingsgatan som i samrådsförslaget planlades med användningen allmän plats GATA, belägen på del av fastigheten Älvsborg 655:316, har utgått ur planområdet.

Hanna Cedergren Kaplan
Planchef

Anders Dahlgren
Planarkitekt

Bilagor

- ***Lista över samrådskrets***
- ***Länsstyrelsens yttrande*** *med dess bilagor*.

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Kretslopp och Vatten
Fastighetsnämnden/kontoret
Exploateringsförvaltningen
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Kulturnämnden/förvaltningen
Miljö- och klimatnämnden/ Miljöförvaltningen
Namnberedningen och GDA adresser
Park- och naturnämnden/ förvaltningen
Stadsledningskontoret, Avdelningen för planering och analys
Stadsmiljöförvaltningen
Stadsområde 03 Sydväst
Trafiknämnden/kontoret

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Lantmäterimyndigheten
Länsstyrelsen
Skanova Nätplanering D3N
Statens geotekniska institut
Trafikverket
Vattenfall Eldistribution AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästfören. Region V Sverige

Övriga

Västra Frölunda pastorat
Göteborgs ornitologiska förening
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Älvsborgs Egnahemsförening

Länsstyrelsen
Västra Götaland

Datum
2023-02-28

Ärendebeteckning
402-2180-2023

Göteborgs kommun
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se
Ert Dnr 2023-00105

Förslag till detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg i Göteborgs kommun, Västra Götalands län.

Handlingar daterade 2023-01-16 för samråd enligt 5 kap. 11 och 11 c §§ plan- och bygglagen (PBL 2010:900), utökat förfarande

Länsstyrelsens samlade bedömning

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

Syftet med planförslaget är att omvandla området från verksamhetsområde till bostadsområde med småhus som kompletterar omgivande bebyggelse samt att skapa en allmän tillgänglighet till vattnet via gångstråk.

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte kan accepteras och kommer att prövas vid ett antagandebeslut av kommunen. Kommunen behöver på ett tillfredsställande sätt lösa de frågor som berör miljökvalitetsnormer för vatten, föroreningar, risk för översvämning

Till granskningsskedet behöver kommunen:

- Göra en bedömning kring om miljökvalitetsnormer för vatten bedöms påverkas eller ej samt visa på hur uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna inte äventyras.
- Kompletterande provtagningar för jord genomföras i de punkter där föroreningar har påvisats för att bedöma föroreningarnas utbredning.
- Utgå från sina egna planeringsnivåer som tagits fram för kustzonen vilket är +2,9 (för ny sammanhållen bebyggelse på längre avstånd än 10 meter från havet).
- Säkerställa åtgärder kopplat till skyfall så som robust höjdsättning och tillförlitliga skyfallsvägar.

- Tydligare belysas vilka befintliga risker med hänsyn till bergstabilitet som förekommer i området.

Länsstyrelsen vill också upplysa om att planerade bryggdäck och eventuell småbåtshamn inom planområdet inte kan säkerställas inom planarbetet. Detta är en separat prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

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 eller 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 redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

- **Riksintresse** (både MB kap 3 och 4, se listan i webbgis)
- **Mellankommunala frågor och regionala förhållanden**
- **Miljökvalitetsnormer (MKN)** (MB 5 kap, luft och vatten)
- **Strandskydd** (MB 7kap)
- **Hälsa och säkerhet** (risk för olyckor, översvämning, erosion) geoteknik

Länsstyrelsen anser att nedanstående prövningsgrunder är aktuella för föreslagen exploatering.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Staden behöver i sin planbeskrivning likt dagvattenutredningen beskriva statusen för relevanta kvalitetsfaktorer gällande den berörda vattenförekomsten för att styrka resonemang kring efterföljandet av miljökvalitetsnormerna samt i planbeskrivningen göra en bedömning

kring om MKN Vatten bedöms påverkas eller ej. I planbeskrivningen behöver också dagvattenhanteringen beskrivas tydligt.

De föreslagna brygganordningarna planeras förläggas i hamn där det förekommer förorenat sediment. Staden behöver visa inför granskningsskedet att brygganordningarna inte kommer äventyra att MKN vatten uppnås.

Enligt 2 kap. 10 § PBL får planläggning inte medverka till att en miljökvalitetsnorm, MKN, enligt 5 kap Miljöbalken överträds. För recipienten Rivö Fjord syd (WA44303966) är i VISS angivet urban markanvändning inklusive dagvatten som den största betydande påverkanskällan. Vidare lyfts också förorenade områden och försämrad konnektivitet som betydande påverkanskällor. Detaljplanen behöver därför anpassas till de förbättringsbehov som finns kopplat till detta. Staden behöver beräkna och motivera vad detaljplanen ska stå för i förbättringsarbetet och visa på hur man avser att ta omhand om förbättringsbehovet för att inte äventyra uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna. Staden ska på ett strukturerat sätt resonera med fakta och beräkningar kring varför icke-försämringskravet följs.

Notera att icke-försämringskravet avser kvalitetsfaktorerna för påverkad vattenförekomst och är inte nödvändigtvis enbart en jämförelse mellan en detaljplans nuvarande och framtida situation eller en jämförelse med Göteborgs stads riktvärden. Bedömning ska göras på kvalitetsfaktornivå. Staden behöver redovisa hur genomförandet av detaljplanen påverkar möjligheten att uppnå MKN för vatten i berört vattenområde. Det är dessutom viktigt att man även belyser påverkan på hydromorfologiska vattenkvalitetsfaktorer och inte bara vattenkvalitet. I det aktuella fallet där det finns befintliga markföroreningar ska vidare en bedömning av eventuell spridning av dessa göras, både i bygg- och driftskede samt eventuellt behov av täta lösningar beskrivas.

Dagvatten

Till samrådsskedet har en dagvatten- och skyfallsutredning tagits fram av Kretslopp och vatten (2022-09-14). I utförd undersökning fastställs att inget fördröjningsbehov finns inom planen, att rening ska ske i regnrabatter samt sedimentationsmagasin och att föroreningshalterna ut från planen klarar Göteborgs stads riktvärden för utsläpp av dagvatten.

Länsstyrelsen anser att det är motiverat att planerade dagvattenlösningar ska säkerställas i plankartan, antingen genom platsreservation på plankartan eller genom annan bestämmelse. Detta är motiverat av närheten till recipienten samt den begränsade plats som finns inom nuvarande planförslag. Det ytbehov som beräknats för regnrabatter är

inte detsamma som summerats i det förslag som redovisats i dagvattenutredningen. Till nästa skede behöver tydliggöras att det inom planen faktiskt finns plats för planerade lösningar.

Vidare önskar Länsstyrelsen en tydligare motivering till varför ingen fördröjning skulle behövas inom planen. Då allt dagvatten kommer att samlas och släppas på samma punkt anser Länsstyrelsen att det finns stor risk att ett högt flöde ut från planen riskerar att förorenade sediment spolas ut och förorenar recipienten. Detta gäller både föroreningar och grumling av vattenområdet. Även om flödet ut från planen inte kommer att bli större än vad det är nu enligt genomförda beräkningar så kommer det faktum att det koncentreras till en punkt att förändra hur bottenområdet påverkas. Länsstyrelsen undrar också hur planerat sedimentationsmagasin och ytbehovet för regnbäddar har dimensionerats? I underlaget beskrivs också att det behöver finnas breddningsmöjlighet för regnbäddar och Länsstyrelsen önskar en tydligare förklaring av hur det säkerställs att detta finns.

Planerad bebyggelse har angetts som "gles bostadsbebyggelse". Länsstyrelsen vill dock hänvisa till Göteborgs stads egna riktlinjer kring hur P110 ska tolkas där det finns angivet att man ofta ska använda sig av "centrumbebyggelse". Det står i riktlinjerna också att det som idag anses vara "gles bostadsbebyggelse" om några år kan antas vara "tät bostadsbebyggelse" och att det vid osäkerheter ska användas den bebyggelsetyp med strängare krav. Länsstyrelsen önskar till granskningsskedet en tydlig motivering till varför "gles bostadsbebyggelse" har valts för dimensioneringen eller uppdaterade beräkningar med annan bebyggelsetyp. Detta anses särskilt motiverat då orenat dagvatten kommer att ledas direkt till recipienten vid höga flöden.

Till granskningsskedet önskar Länsstyrelsen en tabellberäkning med totalmängden föroreningar per år. Detta då bedömningen som gjorts avseende MKN Vatten hänvisar till dessa men de finns i dagsläget inte med i inskickat underlag. Länsstyrelsen vill också få förtydligat hur det säkerställs att dagvatten från parkeringsgaraget leds till Gryab och hur vattnet ska ledas dit. Finns ett utbyggt spillvattennät för att ta omhand om vattnet?

Då det i nuvarande dagvattenutredning är beskrivet att planerad dagvattenlösning inte fungerar med nuvarande höjdsättning behöver frågan vara löst till granskningsskedet. Det ska vara säkerställt att allt dagvatten från planområdet ska kunna ledas till planerade dagvattenlösningar och att inget orenat dagvatten riskerar att släppas till recipienten.

Planerat sedimentationsmagasin är i nuläget inte planerat inom allmän platsmark och vad det ser ut som under planerat bryggdäck. Länsstyrelsen undrar hur dess drift och underhåll säkerställs och om placeringen kommer att fungera i praktiken?

Längs planområdets ytterkanter ligger avrinningsdiken. Planeras vatten från avrinningsdikena att ledas till reningslösningarna eller ska vattnet ledas orenat till recipienten? Frågan är relevant då dikena ser ut att ta emot dagvatten från väg inom planområdet och kan därför vara förorenat samt att det finns ett ansvar att tillgodose rening inom detaljplanen.

Staden behöver förtydliga i planbeskrivningen hur eller om dagvattenåtgärderna kommer utformas så att det finns möjlighet till avstängning av utflödet för att sanering ska kunna ske ifall släckvatten eller föroreningar ansamlas i dagvattenanläggningarna.

Hälsa och säkerhet, Föroreningar

Jord

Inom detaljplanen har föroreningar påträffats i båda mark och sediment. Resultaten från jordanalyserna visar att riktvärdet för MKM överskrids för tungmetaller, PAH och organiskt tenn i två av provpunkterna samt organiskt tenn i ytterligare en provpunkt. Inför granskningsskedet behöver kompletterande provtagningar för jord genomföras i de punkter där föroreningar har påvisats för att bedöma föroreningarnas utbredning.

Alla steg i processen ska stämmas av med tillsynsmyndigheten, miljöförvaltningen Göteborg stad. Det finns en planbestämmelse som säkerställer att förorenad mark åtgärdas innan byggnation vilket Länsstyrelsen anser är bra. Planbestämmelsen är dock något otydlig med avseende på om det är Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning eller mindre känslig markanvändning då detta inte är preciserat i planbestämmelsen. Förslag på ändring är:

”Startbesked för byggnation får inte ges förrän markförorening har avhjälpts till nivåer som medger känslig markanvändning.”

Sediment

Provtagningen visar att sedimenten innehåller mycket höga halter av metaller samt TBT och PAH. PAH förekommer i halter över FA. Sedimenten i småbåtshamnen har RK 2 (GKSS småbåtshamn har RK1 och varvsområdet har RK2). I planbeskrivningen har de föreslagit att kompletterande provtagning utförs i de specifika ytor där det är aktuellt att utföra arbeten, för att bedöma om det är aktuellt att utföra sanering av de ytor som omfattas av arbeten, samt att skyddsåtgärder tas fram i

samband med det. Länsstyrelsen anser dock att dessa utredningar måste genomföras innan detaljplanen kan bli antagen.

Planen syftar till att möjliggöra nya bostäder samt bryggor och båtplatser. DP och ändring av markanvändning och nyttjandet av området kan innebära att anläggandet av bryggor och kajer, samt ökat antal båtrörelser medför risk för att sediment grumlas upp och föroreningar sprids. Risk för föroreningsspridning beror på vattendjupet i området och hur djupt propellerrörelser från de båtar som förväntas angöra bryggorna påverkar sedimenten genom uppgrumling. Planhandlingen behöver kompletteras med en utredning av om planerad ändring av området innebär risk för spridning av förorenade sediment. Om det finns risk att förorenade sediment sprids bör åtgärder för att förhindra detta, beskrivas i planbeskrivningen.

Själva arbetena i vatten blir vattenverksamhet enligt kap 11 där hantering av förorenade sediment regleras, men inför planläggning måste risk för föroreningsspridning och behov av åtgärder utredas.

Hälsa och säkerhet, Risk för översvämning

Hav

I samband med att Göteborg stad tog fram sin nya ÖP tog de även fram ett planeringsdokument för kusten: *Planeringsnivåer för kustzonen-bilaga till antagandehandling dec 2021*

Länsstyrelsen lyfte följande i sitt granskningsyttrande kopplat till planeringsnivåer för kusten: ”*För kustkommuner anser vi att kommuner i möjligaste mån ska använda planeringsnivån för zon 1 (faktablad Stigande vatten) för ny sammanhållen bebyggelse. För Göteborg/Torshamnen är planeringsnivån enligt faktabladet +3,4. Detta ligger i linje med planeringsnivåer, som Göteborg stad föreslår för sammanhängande bebyggelse, inom 10 meter längst med kusten. Efter 10 meter sänker kommunen nivån med 0,5 m”.*

Vi anser fortsatt att det finns motiv till att sträva mot en planeringsnivå som tar höjd för osäkerheter som finns tillexempel i beräkningar och hur fort havsnivån förväntas stiga. Dessutom utgår beräkningar från år 2100 vilket börjar närma sig. Boverket lyfter i sin tillsynsvägledning: *Klimatet kommer fortsätta att förändras efter 2100 och de globala havsnivåerna förväntas fortsätta stiga. Vid planläggning av bebyggelse som förväntas bestå efter 2100 bör planbeskrivningen belysa eventuellt behov av ytterligare säkerhetsmarginal eller skyddsåtgärder, beroende på konsekvenserna av en översvämning*.

Vi anser att staden i detta ärende, som minst, måste utgå från sina egna planeringsnivåer som tagits fram för kustzonen vilket är +2,9 (för ny sammanhållen bebyggelse på längre avstånd än 10 meter från havet). Vi anser att ni även bör fundera på om ambitionen ska vara något högre med tanke på den direkta närheten (knappt 10 meter på vissa ställen), osäkerheter samt att perspektivet i aktuella planeringsnivåer är år 2100.

Skyfall

I planbeskrivningen lyfts flera åtgärder kopplat till skyfall så som robust höjdsättning och tillförlitliga skyfallsvägar. Att marken har en viss luftning för att avleda vatten är en annan åtgärd. Några åtgärder kopplat till översvämning framgår som upplysning i planbeskrivningen men återfinns inte som upplysning på plankartan. Vi anser att kommunen måste se över vilka åtgärder som är ”ska krav” och som därmed måste säkerställas på plankartan eller på annat sätt. En viss marklutning är ett exempel på en åtgärd som vi anser går att säkerställa med en planbestämmelse.

Underjordiskt parkeringsgarage och riskbilden avseende översvämning måste belysas i handlingar. Krävs det åtgärder eller anpassningar för parkeringsgaraget? Finns behov av att säkerställa lägsta nivå för infart för att motverka att vatten rinner in?

Hälsa och säkerhet, Bergstabilitet

Det behöver tydligare belysas vilka befintliga risker med hänsyn till bergstabilitet som förekommer i området. Risker som hotar befintlig bebyggelse och infrastruktur behöver vara åtgärdade innan plan antas.

Det ser i underlaget ut som att branta slänter i direkt anslutning till planområdets nordöstra del inte ingått i utredningen? I så fall behöver en komplettering ske med avseende på detta. Då dessa senare slänter ligger utanför plangränsen behöver rådighet över marken beaktas vid behov av åtgärd eller restriktion.

Vad SGI kan se så överensstämmer inte utredningsområdet i PM Bergteknik med plankartans begränsningar. Plejelgatans nuvarande stabilitet behöver klargöras, dels med hänsyn till dess grundläggning i anslutning till planområdet, dels vilka åtgärder och planrestriktioner och bestämmelser som tillkomma för att säkerställa gatans framtida funktion och stabilitet.

SGI ser det som viktigt att besiktning av bergtekniskt sakkunnig sker efter avbaning, men innan bergschakt inleds, för att den schakt som eventuellt krävs utförs på ett sätt som kan minimera skadeverkning med hänsyn till påverkan på stabilitet och hydrogeologiska förhållanden för omgivande fastigheter och Pejlingsvägen. Kommunen behöver visa att det säkerställs att besiktningar, eventuella åtgärder och framtida underhåll genomförs. Se SGI's yttrande, daterat 2023-02-27.

Råd enligt 2 kap. PBL

Enligt 5 kap. 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

Förhållande till ÖP/FÖP

Detaljplanen strider mot översiktsplanen. Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet.

Naturmiljö

Kommunen uppger att strandskyddet inte inträder inom planområdet. Länsstyrelsen delar den bedömningen. De naturvärden som noterats vid inventeringar i området föranleder inte heller några synpunkter från Länsstyrelsen sida.

Trafik

Föreslagen exploatering förväntas ge en trafiksatsning på ca 130 resor per dygn. Idag genererar verksamheterna inom planområdet ca 128 resor per dygn. Bedömningen är att den trafik som alstras från de nya bostäderna kan hanteras inom befintligt trafiksystem utan svårigheter. Det framgår dock inte om befintliga vägar så som Pejlingsgatan, Rodergatan, Ängholmsgatan idag klarar av den trafiksatsning som finns.

Gestaltad livsmiljö

Kommunen har i plankartan valt att reglera tillkommande byggnaders placering, byggnadsarea och höjd. Detta för att bebyggelsen ska upplevas som underordnad landskapet och anpassat till topografin samt säkerställa omgivande fastigheters möjlighet till viss utblick mot havet. Enbart radhus, parhus och kedjehus får tillkomma på platsen. Allmänhetens tillträde till kajpromenaden har säkerställts. Utifrån detta anser länsstyrelsen att kommunen har arbetat för att uppnå en god gestaltad livsmiljö. En nackdel är emellertid det nya bostadsområdets brist på grönska. Illustrationen visar möjlig lokalisering för lekplats och

grönainslag, men detta är inget som regleras i plankartan. Länsstyrelsen vill uppmuntra kommunen att i det fortsatta planarbetet utveckla regleringen av dessa viktiga inslag.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken

Planerade bryggdäck och eventuell småbåtshamn inom planområdet kan inte säkerställas inom planarbetet. Detta är en separat prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken och kan, beroende på dess storlek hanteras genom en anmälan hos Länsstyrelsen eller genom en tillståndsprövning hos mark- och miljödomstolen. Detta kan även gälla andra arbeten som behöver utföras i vattenområdet.

Vid pålning och anläggande av byggnader med djup grundläggning kan bortledning av grundvatten under anläggningsskedet och/eller driftskedet bli aktuellt. Länsstyrelsen upplyser därför staden om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap Miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsens vattenvårdsavdelning. Det är verksamhetsutövarens ansvar att göra denna bedömning.

Åtgärder som utförs för att skydda mot vatten med avsikt att varaktigt öka en fastighets lämplighet för till exempel bebyggelse kan innebära markavvattning enligt 11 kap. miljöbalken. Att anlägga en vall eller annan anläggning i eller vid vattenområde som skydd mot vatten kan därför innebära markavvattning. Frågan att utreda om det krävs åtgärder som innebär markavvattning och vilka fastigheter som är berörda ska prioriteras i det fortsatta planarbetet och beskrivas i planhandlingen. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens och tillstånd från Länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstolen.

Själva arbetena i vatten blir vattenverksamhet enligt kap 11 där hantering av förorenade sediment regleras, men inför planläggning måste risk för föroreningsspridning och behov av åtgärder utredas.

Kulturmiljölagen

Planområdet berörs inte av några fornlämningar.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen bedömer dock att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Detta behöver utredas vidare. Länsstyrelsen anser att det med gällande underlag inte går att utesluta att planen skulle kunna innebära betydande miljöpåverkan med avseende på MKN Vatten. Dagvattenhanteringen kommer i det fortsatta planarbetet att vara avgörande för om MKN Vatten påverkas eller inte.

De som medverkat i beslutet

Företrädare för Miljöskydd-, Naturvård-, Vatten samt Samhällsavdelningen har bidragit till beredningen av detta yttrande. Beslutet har fattats av planhandläggare Johanna Severinsson

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2023-02-27
Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2023-02-21

Kopia (utan bilaga) till:

SGI, Björn Dehlbom
Trafikverket, Martin Ingvert

Länsstyrelsen/
Naturavdelningen, John Thorbäck
Miljöskyddsavdelningen, Jonas Henriksson, Jenny Mossdal
Samhällsavdelningen, Kulturmiljöenheten, Lena Emanuelsson, Andreas Åman
Samhällsavdelningen, enheten för samhällsskydd och beredskap, Rebecka Thorwaldsdotter
Vattenavdelningen, Josefin Dannerstedt
Funktionschef Plan och bygg

Granskningsutlåtande

Utfärdat: 2026-04-24
Anders Dahlgren
Telefon: 031-368 18 90
E-post: anders.dahlgren@stadsbyggnad.goteborg.se

Diarienummer: SBF-2023-00105
Aktbeteckning: 2–5655

Detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg

Granskningsutlåtande

Handläggning

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 19 november 2024 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning under tiden 11 december 2024 – 28 januari 2025.

Göteborgs Stad har genomfört en omorganisation vid årsskiftet 2022/2023. Detta ärende hade fram till 2022-12-31 diarienummer 0921/21 hos Stadsbyggnadskontoret. Sedan 2023-01-01 hanteras ärendet istället av Stadsbyggnadsförvaltningen med nytt diarienummer: SBF-2023-00105.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådskrets.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på Stadsbiblioteket, Götaplatsen 3.

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

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak följande fem teman:

- Trafik och parkering
- Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning
- Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter
- Hantering av dagvatten och markmiljö
- Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten

Allvarligaste invändningen gäller motiven till gäller avvikelse från översiktsplan, fastighetsrättsliga frågor samt utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter.

Förvaltningen har bedömt att föreslagna ändringar inte innebär någon väsentlig ändring av planförslaget och att detaljplanen därför kan antas med följande ändringar efter granskning:

- Den geotekniska utredningen har inför antagande reviderats. Det framgår nu tydligare att planbestämmelser gällande geoteknik inte behöver införas i plankartan, för att marken ska vara lämplig för sitt ändamål.
- En planbestämmelse som reglerar höjden på marken på de kvartersgator som bostäderna inom planområdet angörs från: ”n1 – Markens höjd får inte vara lägre än +2,8 meter över nollplanet.” har införts i plankartan.
- Planbestämmelserna b_2 och b_3 har ändrats för att stämma överens med ”Planeringsnivåer för översvämningsrisk från hav, vattendrag och skyfall” (SBN 2026).
- Redaktionella ändringar av plankarta och planbeskrivning har införts. Dessa har framför allt gällt förtydligande om nuvarande verksamhet inom småbåtshamnen norr om planområdet, resonemang om framkomlighet i samband med högt vattenstånd samt bedömning av påverkan på stadsbild och omgivande fastigheter har fördjupats.
- En utformningsbestämmelse om kajpromenaden har lagts till.
- En utformningsbestämmelse som tidigare endast omfattade kajpromenaden har utökats till att även gälla den del av strandkanten som inte berörs av kajpromenaden.
- En fördjupad utredning av markmiljön under befintlig varvsbyggnad har genomförts, vilket gett en bättre bild av markmiljön men inte ändrat några ställningstaganden.

Kvarstående erinringar finns från ett stort antal sakägare och närboende.

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

Nedan följer generella svar på de fem temana ”Trafik och parkering”, ”Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning”, ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” samt ”Servitut och allmänhetens tillgänglighet till strandkanten”.

I de fall inkomna yttranden berör något eller några av dessa teman besvaras respektive yttrande helt eller delvis med hänvisning till de följande avsnitten.

Trafik och parkering

Enligt genomförd trafikutredning (Trafikkontoret 2022-09-06) bedöms trafikalstringen inom detaljplanen vara lägre än de trafikmängder som dagens verksamhet och parkering inom planområdet alstrar. Den trafik som detaljplanen alstrar bedöms kunna hanteras inom befintligt trafiksystem och detaljplanen föreslår således inte någon utbyggnad av gator, gång- eller cykelvägar på allmän plats. Med hänsyn till områdets och stadsdelens förutsättningar bedöms tryggheten inom befintligt trafiksystem vara god.

Detaljplanen föreslår att del av Älvsborg 655:316, som inte behövs för Pejlingsgatans behov och som till större del inte är tillgänglig för allmänheten på grund av rådande topografiska förhållanden, planläggs som kvartersmark för

bostadsändamål. Avgränsningen av kvartersmarken tar höjd för eventuell framtida gångbana längs Pejlingsgatan i anslutning till planområdet.

Enligt framtagens mobilitets- och parkeringsutredning (Cowi 2024-08-20) genererar detaljplanen (med ett uppskattat innehåll om 27 bostäder) ett behov av 27 bilparkeringar och 3 besöksparkeringar. Därtill ska fyra parkeringsplatser tillskapas för fastigheten Älvsborg 855:812. Totalt blir parkeringsbehovet inom planområdet 34 parkeringsplatser. I mobilitets- och parkeringsutredningen har det inte identifierats något behov av att kompensera för övriga parkeringsplatser då dessa antingen är kopplade till befintlig verksamhet eller upplåts mot parkeringsavgift. Parkering kommer att förläggas som markparkeringar fördelade över området, antingen belägna i anslutning till bostäder eller som kantstensparkeringar på lokalgatorna på kvartersmark.

Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning

Gällande översiktsplan anger verksamhetsområde, mindre hamn, för planområdet. Detaljplanen anger användningen bostadsområde och småbåtshamn, vilket delvis strider mot översiktsplanens redovisning. I detaljplanen har det bedömts vara motiverat att avvika från översiktsplanens markanvändningskarta, eftersom översiktsplanens intentioner om att värna småbåtshamnar möjliggörs genom användningsbestämmelsen ”Småbåtshamn” i plankartan, vid sidan om tillkommande byggrätter för bostadsändamål. Därtill har detaljplanens syfte efter samråd ändrats (genom inriktningsbeslut i Stadsbyggnadsnämnden 2023-06-20) genom att funktionen småbåtshamn läggs till, för att bättre stämma överens med översiktsplanens intentioner.

Vidare bedöms tillkommande bostäder inte att påverka befintlig verksamhet vid småbåtshamnen GKSS, norr om planområdet, negativt. Detta motiveras av att det i dagsläget finns bostadsbebyggelse i närheten av denna samt att tillfarten till GKSS hamn inte sker via aktuellt planområde.

Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter

Detaljplanen kommer att ha viss påverkan på stads- och landskapsbilden i området, som i dagsläget präglas av friliggande enbostadshus i två våningar av varierande karaktär. Detaljplanen möjliggör uppförande av grupper av radhus, vilket är en bostadsform och bebyggelsetypologi som inte finns i området idag. Tillkommande byggnaders placering och höjd har studerats med utgångspunkt i områdets förutsättningar och anpassats avseende utbredning och byggnadshöjder. Med dessa åtgärder bedöms detaljplanens påverkan på stadsbilden vara acceptabel.

Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt

En bedömning av betydande olägenhet i detaljplaneprocessen innebär en prövning om bebyggelsen som planen medger kommer att medföra betydande olägenhet för omgivningen enligt 2 kap. 9 § (PBL). Detta inkluderar att beakta faktorer som bland annat skymd sikt, försämrade ljusförhållanden, buller och andra störningar som inte är helt tillfälliga. Bedömningen måste göras med hänsyn till områdets karaktär och lokala förhållanden.

Ägare av fastigheter som ligger utanför detaljplanelagt område får i stor utsträckning generellt tåla att deras utsikt över hav eller sjö inskränks när grannfastigheter bebyggs. Utanför de detaljplanelagda områdena ger rättspraxis dock stöd för att grannens byggnation inte helt och hållet får skymma utsikt över sjö eller hav.

Bedömning enligt 2 kap. 9 § (PBL) som görs i samband med planläggning motsvarar den som görs i samband med ansökan om bygglov och förhandsbesked utanför detaljplanelagt område. Det avgörande blir vad som kan förväntas i det aktuella området utifrån de förutsättningar som platsen har.

I området på Vässingsö invid planområdet, som i dag saknar detaljplan finns havsutsikt från flertalet bebyggda tomter i havsnära lägen. Detaljplanen kommer påverka havsutsikten från flertalet av de intilliggande bostadsfastigheterna i varierande utsträckning, beroende på läge och betraktelsevinkel. Det har därför varit motiverat att bedöma om den planerade bebyggelsen innebär att utsiktsbortfallet kan utgöra en betydande olägenhet enligt 2 kap. 9 § (PBL) från flera perspektivpunkter i anslutning till planområdet.

Rättsfall i närområdet som berör utsiktsbortfall

I närområdet finns ett aktuellt rättsfall i Mark- och miljööverdomstolen (MÖD), (P 631-16) på en av de intilliggande bostadsfastigheterna, sydväst om planområdet. Domstolen upphävde ett bygglov för nybyggnad av ett enbostadshus vars tredje våning skulle beskära utsikten över vattenytan från ett intilliggande enbostadshus. Med hänsyn till att det inte finns någon detaljplan för området, att området till övervägande del är bebyggt med tvåvåningshus och att det är stor höjdskillnad mellan fastigheterna, bedömdes i domen att de aktuella sakägarna inte haft att räkna med en så pass omfattande inskränkning av sin utsikt som skulle bli följden av bygglovet. Domstolen bedömde därför att byggnadsvolymen i tre våningar skulle innebära en betydande olägenhet enligt 2 kap. 9 § (PBL).

Rättsfallet har varit en utgångspunkt för utformningen av bebyggelsen i planområdet vad gäller omfattning av byggnadsvolymer, placering och påverkan på intilliggande fastigheter. Det har inneburit att förslaget har anpassats under planprocessen genom att endast en till två våningar blir möjliga att uppföra och att placeringar av byggnadsvolymer har modifierats för att tillgodose kraven i 2 kap. 9 § (PBL).

Metod

Som underlag för bedömningen har förslagsställaren presenterat planförslagets tillåtna byggnadsvolymer enligt illustrationskartan i en digital modell som också visar det omgivande landskapsrummet i väsentliga delar och befintlig bebyggelse. Modellens riktighet har kontrollerats av stadsbyggnadsförvaltningen geodataavdelning. Den digitala modellen har en mycket hög överensstämmelse med inmätta förhållanden på platsen och i omgivningen. Den bedöms av förvaltningen därför vara ett rättvisande underlag för bedömningen av utsiktsbortfall från omkringliggande fastigheter.

Perspektivpunkter har valts ut från fönster och uteplatser i omgivande bebyggelse där förvaltningen bedömer att byggnationen potentiellt kan innebära utsiktsförändringar som kan vara olägenheter som inte kan tålas enligt 2 kap. 9 § (PBL), sett från bostädernas fönster och uteplatser. Perspektivbilder från dessa punkter redovisas i *Vyer av planförslaget 2024-09-17*. Valet av perspektivpunkter bedöms som mycket adekvata för att bedöma utsikter och graden av påverkan från vardagsrumsfönster och terrasser mm. i bebyggelsen närmast planområdet. De ger en rättvisande översiktlig bild av hur byggnadsvolymer inordnas i topografin och i stadsbilden.

För flera av de utvalda punkterna, eller från andra platser i omgivningen utanför sakägarkretsen, bedöms inte utsiktsbortfall kunna utgöra någon betydande olägenhet i lagens mening. Antingen ligger de perspektivpunkterna för långt från strandlinjen i riktning mot havsutsikten eller berörs i så liten grad att de inte behöver utredas närmare.

Bedömning av havsutsiktsbortfall

Planförslaget har sedan samrådsskedet anpassats och omarbetats för att minska den negativa påverkan vad gäller utsiktsbortfall för omgivande bebyggelse. Antalet möjliga byggnadskroppar har minskat och tillåtna höjder för byggnadsvolymerna har sänkts för att minska påverkan på omgivningen. Siktlinjer genom området har studerats och anpassats för att minska den negativa påverkan på utsikten från omgivande bebyggelse. Kvaliteterna i upplevelsen av landskapsrummet runt hamninloppet skall kunna upplevas från så många vinklar i planområdets närhet som möjligt, utifrån de givna förutsättningarna i planuppdraget.

Planområdet ligger i en stadsdel som redan är relativt tätbebyggt och ligger i närheten av centrala Göteborg som har ett högt bebyggelsetryck generellt. Översiktsplanen anger att marken skall användas som mindre hamn där det finns skäl att vänta sig förändringar som kan påverka omgivande bebyggelse. Områdets läge i staden och dess karaktär innebär att omgivningen har skäl att räkna med att bebyggelsen kan förändras och förtätas. I tätbebyggda områden, där exploaterings- och bostadstryck är högt och det finns behov av planläggning, anses det vanligt att enskilda sakägare kan behöva tåla större förändringar i stadsmiljön.

I och med att översiktsplanen anger småbåtshamn för den aktuella marken kan man vänta sig en exploatering som medför en viss/ytterligare begränsning av havsutsikten. Boende i området kan därför förvänta sig ny bebyggelse på platsen som kan innebära bland annat utsiktsförändringar som kan upplevas negativt av den enskilde.

Sammantaget bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att anpassningen av förslaget innebär att utsiktsbortfallet för omgivande fastigheter har minimerats i så hög omfattning som det är möjligt och rimligt utifrån de givna förutsättningarna för planarbetet. En avvägning mellan det allmänna intresset att skapa fler bostäder, vilket det finns behov av i stadsdelen och i staden, samt de enskilda intressena att bevara enskilda oförändrade utblickar mot havsmiljön har gjorts i planarbetet.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att skälig hänsyn till havsutsikten från omgivande bebyggelse har visats i planarbetet vad gäller omgivningspåverkan. Trots att viss olägenhet uppstår för enskilda i och med att deras havsutsikt påverkas bedömer förvaltningen sammantaget att detta inte innebär en betydande olägenhet av sådant kvalificerat slag som avses i 2 kap. 9 § PBL.

Perspektivstudie från enskilda utsiktspunkter

Vy 1



Förslaget innebär att bebyggelsen skymmer en del av vattenspegeln i hamnen i vyn. Visuell kontakt med det större landskapsrummet och horisontlinjen och viktiga landmärken i landskapet kvarstår till väsentliga delar. Förändringen av utsikten innebär inte någon betydande olägenhet.

Vy 2



Förslaget innebär att bebyggelsen skymmer större delen av vattenspegeln i hamnen i vyn. Visuell kontakt med det större landskapsrummet, horisonten och viktiga landmärken, jämfört med befintliga förutsättningar i utsikten över landskapet kvarstår till väsentliga delar. Cirka 50% av vattenspegeln avskärmas, främst i utsikten över småbåtshamnen. Förändringen av utsikten innebär inte någon betydande olägenhet.

Vy 3.1 och Vy 3.2



Vy 3.1: Förslaget innebär att bebyggelsen skymmer större delen av vattenspegeln i hamnen i vyn. Visuell kontakt med det större landskapsrummet, horisonten och viktiga landmärken, jämfört med befintliga förutsättningar i utsikten över landskapet kvarstår till väsentliga delar. Cirka 60% av vattenspegeln avskärmas, främst i utsikten över småbåtshamnen i närperspektivet. Förändringen av utsikten innebär inte någon betydande olägenhet med hänsyn till att havsutsikten i mycket hög utsträckning finns kvar i andra delar av bostadshuset. Se Vy 3.1 och Vy 4.1-2.



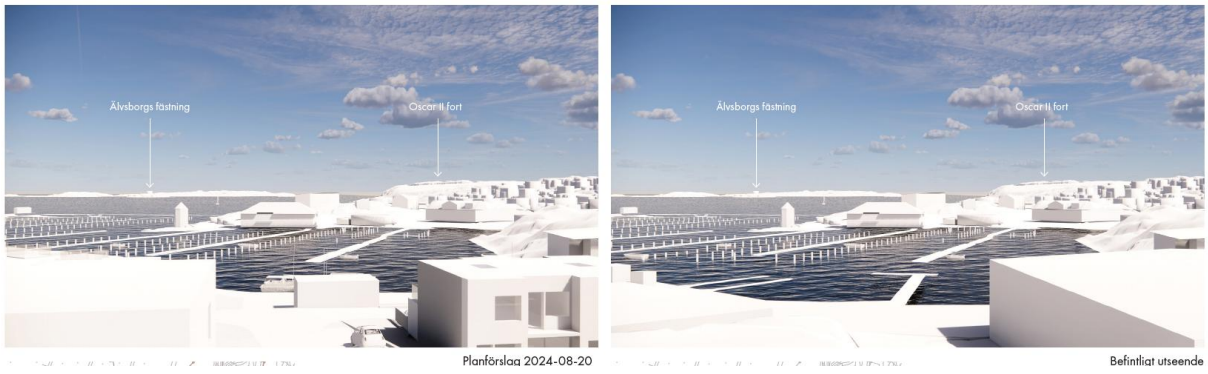
Vy 3.2: Förslaget innebär att bebyggelsen skymmer delar av vattenspegeln i hamnen i vyn. Visuell kontakt med det större landskapsrummet, horisonten och viktiga landmärken, jämfört med befintliga förutsättningar i utsikten över landskapet kvarstår i övrigt. Cirka 30% av vattenspegeln avskärmas, främst i utsikten över småbåtshamnen i närperspektivet. Förändringen av utsikten innebär inte någon betydande olägenhet.

Förändringen av utsikten från våningarna 1 och 2 innebär sammantaget inte någon betydande olägenhet.

Vy 4.1 och Vy 4.2



Vy 4.1: Förslaget innebär att bebyggelsen skymmer stora delar av vattenspegeln och delar av landskapsrummet, horisonten och viktiga landmärken jämfört med befintliga förutsättningar i utsikten. Vattenspegeln avskärmas i någon utsträckning i utsikten över småbåtshamnen i närperspektivet och Älvsborgs fästning blir skymd i perspektivet. Försämringen av utsikten innebär inte någon betydande olägenhet med hänsyn till att havsutsikten från bostadshusets övriga rum och våningar kvarstår i mycket hög grad, sammantaget. Planförslaget har anpassats jämfört med samrådsförslaget genom att öppningen mellan byggnadsvolymerna i den östra och västra delen av planområdet har ändrats så att sikten mot vattenspegeln i hamnbassängen och GKSS:s anläggning kvarstår samt att tillåtna byggnadsvolymer har sänkts betydligt under planprocessen.



Vy 4.2 Havsutsikten kvarstår till väsentliga delar. En mindre del av vattenspegeln i hamnbassängen avskärmas av volymerna i planförslaget. Förlusten av utsikt kan inte betecknas som en betydande olägenhet.

Förändringen av utsikten i Vy 4.1 och Vy 4.2, våning 1 och 2, jämfört vy 3.1 – 3.2 innebär sammantaget inte någon betydande olägenhet vad gäller utsiktsbortfall i bostadshuset. Skälig hänsyn till havsutsikten från dessa punkter har visats i planarbetet.

Vy 6



Förslaget innebär att bebyggelsen skymmer stora delar av vattenspegeln och delar av landskapsrummet och horisonten. Viktiga landmärken i utsikten kvarstår dock. Vattenspegeln avskärmas i någon utsträckning i utsikten över småbåtshamnen i närperspektivet. Planförslaget har anpassats jämfört med samrådsförslaget genom att öppningen mellan byggnadsvolymerna i den östra och västra delen av planområdet har ändrats så att sikten mot vattenspegeln i hamnbassängen och GKSS:s anläggning kvarstår samt att tillåtna byggnadsvolymer har sänkts betydligt.

Skälig hänsyn till havsutsikten från platsen har visats i planarbetet. Olägenheterna som förslaget innebär vad gäller utsiktsbortfall bedöms sammantaget inte som betydande.

Vy 7 och Vy 8



Vy 7: Förslaget innebär att bebyggelsen skärmar av delar av vattenspegeln och delar av landskapsrummet. Viktiga landmärken i utsikten kvarstår. Vattenspegeln avskärmas i någon utsträckning i utsikten över småbåtshamnen i närperspektivet. Planförslaget har anpassats jämfört med samrådsförslaget genom att öppningen mellan byggnadsvolymerna i den östra och västra delen av planområdet har ändrats så att sikten mot vattenspegeln i hamnbassängen och GKSS:s anläggning kvarstår samt att tillåtna byggnadsvolymer har sänkts betydligt.



Vy 8: Utsikten mot havet skärmas helt av från ögonpunkten vid byggnadens entré. Olägenheten som utsiktsbortfallet innebär kan dock inte ses som betydande, eftersom utsikten kan upplevas från andra vistelseytor i och i anslutning till byggnaden, se Vy 7.

Skälig hänsyn till havsutsikten från tomtplatsen har visats i planarbetet. Olägenheterna som förslaget innebär vad gäller utsiktsbortfall bedöms sammantaget inte som betydande eftersom havsutsikten i hög grad finns kvar, sedd bland annat från takterrassen och balkongen.

Vy 9. och Vy 10

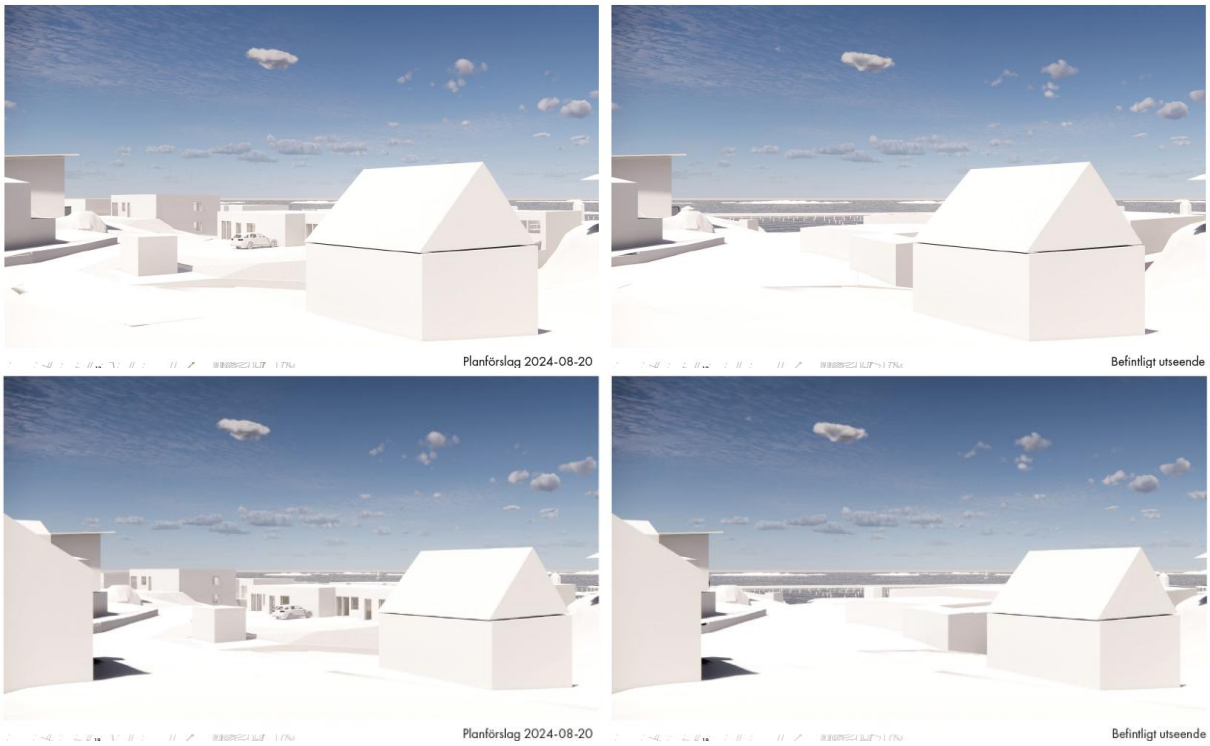


Vy 9: Havsutsikten är i stort sett oförändrad från balkongen jämfört befintliga förutsättningar. Perspektivpunkten ligger i sammanhanget långt från strandlinjen med flera bebyggda fastigheter mellan fastigheten och strandlinjen. Någon betydande olägenhet genom utsiktsbortfall uppkommer inte i den aktuella punkten.



Vy 10: Havsutsikten är i stort sett oförändrad från takterrassen jämfört befintliga förutsättningar. Perspektivpunkten ligger i sammanhanget långt från strandlinjen med flera bebyggda fastigheter mellan fastigheten och strandlinjen. Någon betydande olägenhet genom utsiktsbortfall uppkommer inte i den aktuella punkten.

Vy 11 och Vy 12



Vy 11 och Vy 12: Havsutsikten avskärmar i mycket hög utsträckning den obrutna havshorisonten och hamnbassängen jämfört befintliga förutsättningar på ett sätt som utgör en olägenhet. Den visuella kontakten med det större landskapsrummet försvinner dock inte helt. Utsikt från vardagsrummet erbjuder fortfarande fri sikt mot horisonten i hög utsträckning. Perspektivpunkten ligger i sammanhanget relativt långt från strandlinjen med flera bebyggda fastigheter mellan fastigheten och strandlinjen. Områdets läge i staden och dess karaktär innebär att omgivningen har skäl att räkna med att bebyggelsen kan förändras och förtätas. I tätbebyggda områden, där exploaterings- och bostadstryck är högt och det finns behov av planläggning, anses det vanligt att enskilda sakägare kan behöva tåla

större förändringar i stadsmiljön. Någon betydande olägenhet genom utsiktsbortfall i lagens mening bedöms sammanvägt därför inte uppkomma i de aktuella punkterna.

Vy 13



Utsikten från fönstret i andra våningens gavel är den enda punkten i byggnaden som har en redan väldigt begränsad havsutsikt i ett mycket trångt segment genom området. Utsikten begränsas till största del av den befintliga verkstadsbyggnaden som finns inom planområdet.

Väster om planområdet har, sedan volymmodellen och bilderna har uppförts ny bebyggelse genom bygglov uppförts som inte redovisas i modellen eller perspektiven (bygglov på Älvsborg 855:818, Ä.nr BN 2019–006420) som bedöms minska havsutsikten mer än vad perspektivet visar. Siktlinjen mot havet bedöms domineras av båtmaster i hamnbassängen. Havsutsikten mot horisonten bedöms därför vara mycket begränsad av byggnader på ianspråktagna tomter redan i utgångsläget, sett från fönstret.

Planförslaget innebär att den redan mycket begränsade havsutsikten mot väster från det aktuella fönstret försvinner i sin helhet vilket i sig kan innebära att detta kan innebära en betydande olägenhet enligt 2 kap. 9 § (PBL).

Planförslaget har förändrats efter samrådsskedet genom att tillåten höjd har anpassats för byggnadsvolymerna i den östra delen av planområdet till samma höjd som den befintliga verkstadsbyggnaden. Övriga byggnadsvolymer i siktlinjen har pressat ner så mycket som det bedöms vara möjligt under planprocessen. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att anpassningen av förslaget innebär att utsiktsbortfallet har minimerats i så hög omfattning som det är möjligt och rimligt utifrån de givna förutsättningarna för planarbetet.

Sakägaren har att räkna med en exploatering av platsen eftersom översiktsplanen anger småbåtshamn som i sig potentiellt kan innebära tillkommande utsiktsförändrande byggnader och åtgärder.

I planarbetet har en avvägning gjorts mellan det allmänna intresset att skapa fler bostäder som det finns behov av i stadsdelen och i staden, gentemot det enskilda intresset att bevara utblicken mot havet. Områdets läge i staden och dess karaktär

innebär att omgivningen har skäl att räkna med att bebyggelsen kan förändras och förtätas. I tätbebyggda områden, där exploaterings- och bostadstryck är högt och det finns behov av planläggning, anses det vanligt att enskilda sakägare kan behöva tåla större förändringar i stadsmiljön. Förvaltningen bedömer att en skälig hänsyn till fastighetsägaren har visats i detaljplanen, vad gäller havsutsiktsbortfallet, men att det inte är möjligt att behålla utblicken i det aktuella läget utifrån förutsättningarna i planuppdraget.

Intresset av att bygga fler bostäder står över sakägarens intresse av att ha en oinskränkt havsutsikt. Eftersom det rör sig om en redan väldigt begränsad utsikt som påverkas negativt i ett område där det bör förväntas att större ändringar kan ske genom planläggning bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att utsiktsförändringen är acceptabel.

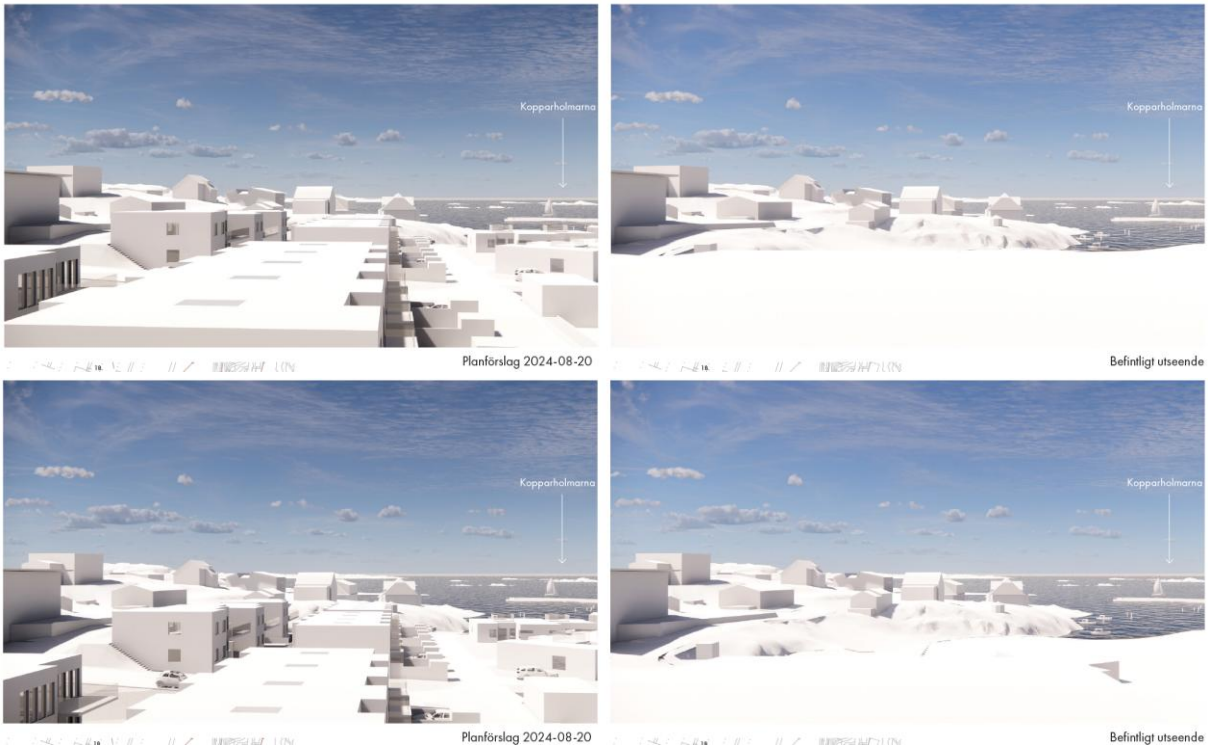
Något hinder enligt 2 kap. 9 § (PBL) för planens utformning vad gäller förlorad havsutsikt uppkommer därmed inte i den aktuella punkten.

Vy 14



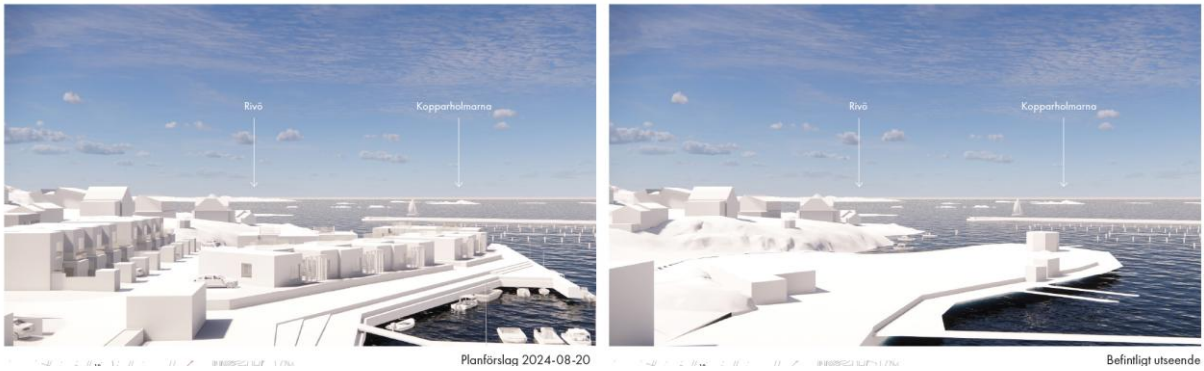
En mindre del av vattenspegeln i hamnbassängen kommer att skärmas av. Utsikten mot den obrutna horisonten kvarstår i huvudsak. Förändringen av utsikten bedöms inte utgöra någon betydande olägenhet.

Vy 15.1 och Vy 15.2



En mindre del av vattenspegeln i hamnbassängen kommer att skärmas av. Utsikten mot den obrutna horisonten kvarstår. Förändringen av utsikten bedöms inte utgöra någon betydande olägenhet.

Vy 16



En mindre del av vattenspegeln i hamnbassängen och en havsvik kommer att skärmas av. Utsikten mot den obrutna horisonten kvarstår. Förändringen av utsikten bedöms inte utgöra någon betydande olägenhet.

Hantering av dagvatten och markmiljö

Detaljplanen innehåller en dagvatten- och skyfallsutredningen. I planbeskrivningen beskrivs statusen för relevanta kvalitetsfaktorer gällande den berörda vattenförekomsten. Därtill innehåller planbeskrivningen en beskrivning av dagvattenhanteringen och vilka planbestämmelser som införts i plankartan. Om de i detaljplanen föreskrivna reningsåtgärderna utförs bidrar detaljplanens genomförande till förbättrad vattenkvalitet i recipienten, i enlighet med gällande miljökvalitetsnormer.

Utredning av markmiljö genomfördes i samrådsskedet (COWI 2022-03-11, reviderad 2023-11-17) och har kompletterats i granskningsskedet (Norconsult 2024-04-30). Efter granskningen har en kompletterande miljöteknisk undersökning av jord och betong inom fastigheten Älvsborg 855:125 genomförts. Syftet med denna var att kartlägga föroreningssituationen under befintlig varvsbyggnad samt att följa upp tidigare undersökningar och fördjupa kunskapen om risker kopplade till markföroreningar.

För att marken ska bli lämplig att bebygga måste åtgärder genomföras för att sanera marken. Rekommendationer för hur detta ska göras finns i utredningarna

- Miljöteknisk markundersökningsrapport DP Långedrags båtvarv, Cowi, 2023-11-17.
- Kompletterande miljöteknisk markundersökningsrapport DP Långedrags båtvarv, Norconsult, 2024-04-30.
- Kompletterande miljöteknisk markundersökning Älvsborg 855:125, Norconsult, 2025-09-05.

För att säkerställa markens lämplighet har det i plankartan införts en bestämmelse a_2 om att ”Startbesked får inte ges för bostad förrän markförorening har avhjälpts till nivåer som medger känslig markanvändning”.

Marken inom planområdet i dagsläget används för småindustri och varvsverksamhet samt uppläggningsplats för båtar, dit båtar färdas vattenvägen. Norr om planområdet finns en småbåtshamn (GKSS), med inseglingsväg direkt norr om planområdet. Med bakgrund mot detta bedöms inte den planerade markanvändningen småbåtshamn innebära en ökad båttrafik inom området och därmed inte heller en ökad risk för spridning av förorenade sediment.

Planförslaget innebär inte att strandlinjen förändras. Planförslaget innebär att marknivåerna på den nuvarande hamnplanen förändras för att vara lämplig i förhållande till högvatten.

I dagsläget finns bryggor och dylika anläggningar inom vattenområdet som används av nuvarande verksamhet. Dessa konstruktioner vilar delvis på pålar i vattnet. Den planerade kajpromenaden som ska ingå i en gemensamhetsanläggning kan antingen konstrueras med en konsol som förankras i marken eller genom att nyttja befintliga konstruktioner för bryggor och övriga

anläggningar. En annan möjlighet är att uppföra nya fundament i vattenområdet och förankra kajpromenadens konstruktion i dessa. Om nya konstruktioner ska uppföras i vattnet fordras beslut eller anmälan om vattenverksamhet. Inom ramen för detaljplanearbetet har principer för en konsolkonstruktion studerats. Med en sådan konstruktion bedöms det vara möjligt att uppföra en kajpromenad med en bredd av cirka fyra meter, som endast förankras i marken och därmed inte fordrar beslut eller anmälan om vattenverksamhet.

Kajpromenad, bryggor och förtöjningsanordningar i vattnet ska vara utförda på ett sådant sätt att de kan demonteras, ifall behov uppstår i samband med framtida sanering av bottensedimenten. Detta säkerställs i plankartan genom bestämmelserna ”f_4 – Konstruktionen för kaj och brygga ska vara förberedd för demontering vid sanering av bottensediment” och ”f_5 – Konstruktioner ska vara förberedda för demontering vid sanering av bottensediment”.

Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten

Tillgänglighet till strandkanten

Detaljplanen har gjort en avvägning mellan att säkerställa allmänhetens tillgång till strandkanten genom att införa allmän plats inom planområdet och att genom andra åtgärder möjliggöra rörelser genom planområdet. Då det inte finns någon allmän plats som ansluter till planområdet, har vikten av att genom allmän plats säkerställa allmänhetens tillgång till strandkanten inom planområdet bedömts vara svagare än om det funnits allmän plats i anslutning till planområdet. Det har därför bedömts vara lämpligt att i detaljplanen föreskriva bildandet av en gemensamhetsanläggning för gångstråk och kajpromenad, som bland annat kommunen blir delägare i genom sitt fastighetsbestånd som inbegriper gatufastigheten Pejlingsgatan och andra fastigheter i närområdet. På så sätt möjliggörs gångtrafik genom området.

Servitut och gemensamhetsanläggning

Gällande upphävande av befintliga servitut för väg, brygga, med mera gör kommunen bedömningen att det är motiverat att upphäva dessa för att säkerställa detaljplanens genomförande och att det finns stöd för ett sådant upphävande i fastighetsbildningslagen och plan- och bygglagen samt att detta inte strider mot egendomsskyddet i regeringsformen.

För att säkerställa planens genomförande är det nödvändigt att servituten ändras i sin utbredning så de inte längre belastar Älvsborg 855:125 då de kan utgöra ett hinder mot Älvsborg 855:125s användning i enlighet med detaljplan. Genom ändring av servituten kan marken användas mer ändamålsenligt och värdehöjningen för möjligheten att bilda en lämplig bostadsfastighet med småbåtshamn bedöms klart överstiga värdeminskningen för de fastigheter som får sitt servitut ändrat.

Värdehöjningen för Älvsborg 855:125 är betydande då det skapas möjlighet för nya byggrätter samt möjlighet att utveckla småbåtshamnen. Värdeminskningen för förmånsfastigheterna, jämfört med värdehöjningen av Älvsborg 855:125, är förhållandevis obetydlig och bedöms inte medföra någon betydande olägenhet för förmånsfastigheterna då införlivandet av fastighetsindelningsbestämmelsen **a1** inte påverkar förmånsfastigheternas möjlighet till utnyttjande av kvarvarande servitut som belastar andra fastigheter och servituten idag inte utnyttjas inom planområdet. En stor del av den kustlinje som bryggservituten beslutades gälla vid inom Älvsborg 855:125 är idag torrlagd, vilket innebär att det är enbart på en mindre del av fastigheten som servituten faktiskt skulle kunna utnyttjas. Ändring av servituten är förenlig med 5 kap 4§ första stycket fastighetsbildningslagen. Genom en ändring av servituten kan Älvsborg 855:125 användas som detaljplanen föreskriver och fastigheten blir varaktigt lämpad för bostadsfastighet och småbåtshamn. Älvsborg 855:125 uppfyller därigenom lämplighetsvillkoren i 3 kap 1§ fastighetsbildningslagen.

Förmånsfastigheterna utnyttjar inte sina servitut inom planområdet. Om servituten har utnyttjats och i så fall var kan utredas i en lantmäteriförrättning. Ingreppet i egendomsskyddet som den fastighetsindelandebestämmelse **a1** utgör görs för att säkra planens genomförbarhet och möjliggöra syftet att bygga bostadshus och utveckla småbåtshamn inom planområdet. Att inte besluta om fastighetsindelningsbestämmelsen **a1** och låta servituten ligga kvar skulle kunna innebära ett hinder för genomförandet av detaljplanen om servituten skulle komma att utnyttjas inom planområdet. Den skada som förmånsfastigheterna skulle kunna få av att servituten ändras till att inte gälla inom planområdet bedöms som ringa då servituten hittills inte utnyttjats inom planområdet, det enbart är på en mindre del av Älvsborg 855:125 som servitutet i praktiken skulle kunna utövas på grund av torrläggning och servitutets möjliga utövningsområde inte påverkas på övriga belastade fastigheter. Kommunen anser att ändring av servituten är förenlig med 5 kap 4§ första stycket, 5 kap 8 §, 7 kap 4 § samt 7 kap 5 § fastighetsbildningslagen.

Eftersom införandet av fastighetsindelandebestämmelse **a1** leder till bättre möjligheter att bidra till det allmänna intresset att fler bostäder byggs i Göteborg, samtidigt som skadan det innebär för enskilda fastighetsägare bedöms som ringa är ingreppet i egendomsskyddet rimligt i förhållande till nyttan det medför. Införandet av fastighetsindelningsbestämmelsen **a1** strider inte mot egendomsskyddet i 2 kap 15§ regeringsformen. Plan- och bygglagens krav är uppfyllda enligt PBL 2010:900. Någon betydande olägenhet bedöms inte uppstå för enskilda.

Gällande frågan om allmänhetens möjlighet att röra sig genom planområdet och ner till strandkanten, så ger detaljplanen allmänheten tillträde till planområdet och strandkanten genom att en gemensamhetsanläggning bildas enligt detaljplanen där

kommunen genom sitt fastighetsbestånd, som bland annat innefattar Pejlingsgatan söder om planområdet, blir delägare.

Kajpromenad och vattenverksamhet

I dagsläget finns bryggor och dylika anläggningar inom vattenområdet som används av nuvarande verksamhet. Dessa konstruktioner vilar delvis på pålar i vattnet. Den planerade kajpromenaden som ska ingå i en gemensamhetsanläggning kan antingen konstrueras med en konsol som förankras i marken eller genom att nyttja befintliga konstruktioner för bryggor och övriga anläggningar. En annan möjlighet är att uppföra nya fundament i vattenområdet och förankra kajpromenadens konstruktion i dessa. Om nya konstruktioner ska uppföras i vattnet fordras beslut eller anmälan om vattenverksamhet. Inom ramen för detaljplanearbetet har principer för en konsolkonstruktion studerats. Med en sådan konstruktion bedöms det vara möjligt att uppföra en kajpromenad med en bredd av cirka fyra meter, som endast förankras i marken och därmed inte fordrar beslut eller anmälan om vattenverksamhet.

Kajpromenad, bryggor och förtöjningsanordningar i vattnet ska vara utförda på ett sådant sätt att de kan demonteras, ifall behov uppstår i samband med framtida sanering av bottensedimenten. Detta säkerställs i plankartan genom bestämmelserna ”f_4 – Konstruktionen för kaj och brygga ska vara förberedd för demontering vid sanering av bottensediment” och ”f_5 – Konstruktioner ska vara förberedda för demontering vid sanering av bottensediment”.

Inkomna synpunkter och Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Idrotts och föreningsnämnden

Påpekar att GKSS:s anläggning och verksamhet i planområdets närhet har ett stort värde ur ett idrotts- och rekreationsperspektiv.

Kommentar:

Detaljplanen bedöms inte påverka GKSS:s anläggning eller dess förutsättningar att bedriva verksamhet.

2. Grundskolenämnden

Tillstyrker detaljplanen

Kommentar:

Noteras.

3. Kretslopp och vattennämnden

Ett fungerande förslag på avfallshantering för bostäderna redovisas i planbeskrivningen. En fungerande lösning på kioskens avfallshantering behöver framgå i samband med bygglovsansökan och kan gärna stämmas av med ansvarig avfallshandläggare innan dess. Beroende på vilken verksamhet som ska bedrivas i kiosken kan det finnas behov av fettavskiljare.

Under rubrik Avfall (s. 27 i planbeskrivningen) kan följande läggas till i slutet av stycket: ”Även kioskens avfallskärl kan behöva ställas fram till uppsamlingsplats för att möta dragvägskravet.”

Planområdet kan försörjas med allmänt VA-ledningsnät, anslutning kan ske till Pejlingsgatan. Exploatören kommer att behöva anlägga en spillvattenpumpstation på kvartersmark då spillvattnet behöver pumpas från planområdet upp till förbindelsepunkt i Pejlingsgatan.

Ledningsutbyggnad inom planområdet bedöms till 350–400 m. Inom planområdet krävs även en utbyggnad av befintlig dricksvattenledning cirka 45 m.

Kapaciteten på befintligt ledningsnät vid anslutning bedöms vara god.

Spillvattenledningarna i området uppströms är dock kraftigt belastade med tillskottsvatten och behöver kompletteras med en ny dagvattenledning innan utbyggnad enligt plan kan ske.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

4. Miljöförvaltningen

Ljudmiljö

Miljöförvaltningen anser att stadsbyggnadsförvaltningen inte har besvarat frågan angående hur hamnverksamheten bedrivs, i synnerhet angående kvällar och helger. I bullerutredningen står det: Vid > 3 iläggningar eller urlastningar på en timme beräknas ekvivalent ljudnivå till > 45 dBA vid de värst utsatta fasaderna vilket då överskrider riktvärden i Zon A för kväll och natt kl. 18-06, helger dagtid kl. 06-18, samt för eventuella uteplatser i dessa lägen. Varken bullerutredningen eller planbeskrivningen har kompletterats med information om hur verksamheten bedrivs. Miljöförvaltningen finner det troligt (i brist på information) att hamnverksamheten, i synnerhet iläggning och upptagning av båtar, kommer att bedrivas mer på helger eftersom det handlar om hantering av fritidsbåtar. Det är en brist att det inte framgår om det är sannolikt och hur ofta det kan förekomma att mer än tre båtar läggs i under kvällar på vardagar och dagtid/kvällstid på helger. Det hade underlättat en bedömning av om verksamheten kan ge upphov till buller som kan vara störande.

Eftersom det inte har redovisats fullt ut att riktvärden för Zon A klaras, behöver riktvärdet för Zon B klaras. Miljöförvaltningen bedömer att dessa riktvärden klaras eftersom det finns tillgång till ljuddämpad sida. Ett frågetecken finns dock kring om det finns tillgång till en uteplats som klarar riktvärdet enligt tabell 2 i Boverkets allmänna råd och vägledning (Boverkets allmänna råd 2020-03-10 med tillhörande vägledning Rapport 2020:8 Omgivningsbuller från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär). Miljöförvaltningen bedömer att det behöver framgå om riktvärdet för uteplats kan klaras vid samtliga bostäder.

Markmiljö

Förorenat sediment

I planbeskrivningen står det följande ”Sedimentundersökningar har visat att delar av hamnområdet innehåller mycket höga halter av metaller, PCB, PAH och tennorganiska föreningar. Risk för akuttoxiska effekter på mikroorganismer från föroreningar i sedimenten bedöms föreligga. Även hälsorisker vid exponering genom bl.a. hudkontakt med förorenat sediment bedöms sannolikt föreligga. Bad bedöms generellt inte vara lämpligt i hamnar med avseende på risk för båttrafik, spill, olyckor och haverier och kajpromenaden längs detaljplaneområdet bör utformas på ett sådant sätt att den inte inbjuder till bad. Ett åtgärdsbehov avseende föroreningar i sedimenten har konstaterats, men sanering av sedimenten behöver göras samlat för hela hamnområdet (inkl. bl.a. GKSS norr om planområdet)”.

Miljöförvaltningen bedömer att de förorenade sedimenten kommer att behöva saneras, i samband med framtagandet av detaljplanen eller i ett senare skede. Miljöförvaltningen ser en risk med att utbyggnaden av kajpromenaden över förorenat sediment försvårar framtida sanering av sediment. Miljöförvaltningen bedömer att kompletteringar behöver göras avseende detta.

En kostnadsberäkning bör tas fram för att sanera sediment i hela planområdet samt hela området som berörs av kajpromenaden med viss marginal. Vem som står för kostnaden bör även framgå. Det behöver beskrivas vilka konstruktioner som finns över och i förorenat sediment, samt om och hur åtkomst är möjlig för senare sanering av förorenat sediment. Om konstruktionerna är försvårande kan det behövas planbestämmelser om att förorenat sediment ska saneras innan startbesked för bygglov av konstruktioner över sediment ges.

Miljöförvaltningen bedömer att planbestämmelse ska läggas till om att sediment i västra viken ska saneras innan startbesked för bygglov kan ges för någon brygga i detta område. Som planbestämmelsen är utformad omfattas inte västra viken av planbestämmelsen ”f3” där egenskapsområdet ska ha karaktär av öppet vatten med inslag av bryggor och andra anläggningar för angöring av båtar.

Miljöförvaltningen ser en risk att viken kan användas på ett sådant sätt (till exempel bad eller iläggning av kanoter) att människor exponeras för förorenat sediment.

Vi kan inte se i remissen vilken part som tar kostnader för sanering av sediment. Även utbyggnad av kajpromenad kan innebära kostnader för sediment, även om inte allt förorenat sediment tas bort. Även här saknar vi uppgifter avseende kostnader för detta eller vilken part som betalar.

Förorenad mark

Miljöförvaltningen saknar markmiljöundersökning av området under byggnaden. Båtvarv har bedrivits sedan 1930-talet och det är därmed stor risk att marken är förorenad. Plankartan medger bostäder på platsen, men det är inte utrett om det finns föroreningar från den långvariga verksamheten och hur omfattande föroreningar som finns. Enligt Naturvårdsverkets branschlista är branschtypiska föroreningar från varv följande:

Mer information finns här: Branschlistan förorenade områden (2024)

Miljöförvaltningen saknar uppgifter om beräknade saneringskostnader för sanering av föroreningar som kan förekomma på den plats där båtvarvsverksamheten har bedrivits.

Plankarta

I plankartan finns texten för planbestämmelsen a2 som anger att marken ska saneras till känslig markanvändning innan startbesked ges. Däremot saknas a2 utplacerad på plankartan. Miljöförvaltningen bedömer att det behöver redas ut. Kan det vara så att texten begränsas av användningsgräns som i så fall ska tolkas som att bestämmelsen gäller hela det gula området vilket har användningsområde för Bostäder?

Den västra viken omfattas av bestämmelsen f3 och miljöförvaltningen bedömer att det bör läggas till en planbestämmelse om att sediment ska saneras här.

Naturmiljö

Miljöförvaltningens synpunkter angående naturmiljö från samrådsyttrandet kvarstår. Bland annat bör strandområdet i västra området bevaras då det innehåller naturvärden. Utöver det anser miljöförvaltningen att eftersom ovannämnda vik innehåller naturvärden bör det utredas om det är möjligt att återställa de naturvärden som finns i viken efter genomförd sanering.

Kommentar:

Ljudmiljö

Vid nuvarande verksamhet vid småbåtshamnen GKSS sker endast sjösättning av jollar och optimister vilket sker manuellt (via handkraft) och således inte är bullerframkallande. Det har däremot bedömts vara motiverat att i bullerutredningen utreda vilka omfattningar av störningar som eventuell iläggning och upptagning av båtar med hjälp av truck skulle innebära för planområdet och omgivande befintliga bostäder, vilka några ligger på samma eller närmare avstånd till GKSS småbåtshamn.

Markmiljö

Förorenat sediment

I och med att sanering av sedimenten i havsviken inbegriper åtgärder utanför planområdet kan vi i detaljplanen inte säkerställa att detta utförs. Däremot ska detaljplanen säkerställa att sanering av sediment är möjliga att genomföra efter genomförd detaljplan. Antagandehandlingen har kompletterats med ett förslag till konstruktion av kaj- och bryggpromenad, där konstruktion förankras i marken eller på plintar i vattnet. En sådan konstruktion är möjlig att demontera och därmed tillgodose åtkomst för muddring av sedimenten från pråm. Detta genom att de delar som ligger i vägen för pråm är demonterbara.

Antagandehandlingen har kompletterats med en utformningsbestämmelse om att konstruktionen för kaj och brygga ska vara möjlig att demontera i samband med sanering av bottensediment.

MF framför att detaljplanen behöver säkerställa att utformningen av kvartersmarken vid den västra viken utförs på ett sådant sätt risken för att människor utsätts för exponering av förorenade bottensediment minimeras. Detta föreslås säkerställas i detaljplanen genom:

Antagandehandlingen kompletteras med ett förtydligande avseende framtida marknivåer på land. Dessa kommer att vara betydligt högre än vattennivån, bl.a. p.g.a. stadens krav för att hantera översvämningsrisker till följd av stigande havsnivåer. Därmed kommer det finnas förutsättningar att utforma marken på ett sådant sätt att den inte inbjuder till bad. I plankartan tillförs en utformningsbestämmelse om att marken vid den västra viken ”ska utformas så att den inte inbjuder till bad”, likt bestämmelsen f_2 i plankartan till granskning som gäller för kajpromenaden och säger att ” Kajpromenad ska utformas så att den inte inbjuder till bad.”

Förorenad mark

Efter granskningen har en kompletterande miljöteknisk undersökning av jord och betong inom fastigheten Älvsborg 855:125 genomförts. Syftet med denna var att kartlägga föroreningssituationen under befintlig varvsbyggnad samt att följa upp

tidigare undersökningar och fördjupa kunskapen om risker kopplade till markföroreningar.

Den kompletterande undersökningen har visat att fyllnadsmaterialet under varvsbyggnaden samt provpunkten intill varvsbyggnaden innehåller halter av metaller, PAH och alifater mellan gränsvärden för KM och FA.

Ett åtgärdsbehov, genom exempelvis schaktsanering, för att uppnå en riskreducering har identifierats under samt intill varvsbyggnaden. Föroreningar har avgränsats i djupled ned till förmodat berg men ej i sidled. Kompletterande provtagningar och avgränsning rekommenderas inför en framtida sanering samt efter rivning av befintlig varvsbyggnad.

Plankarta

Bestämmelsen a_2 avseende sanering är utplacerad i anslutning till användningsbestämmelsen B – bostad. Därtill avgränsas a_2 av användningsgräns, vilket innebär att bestämmelsen omfattar hela användningsområdet för bostäder.

Bestämmelsen f_3 i granskninghandlingen (har i antagandehandlingen bytt index till "f_6 – Egenskapsområdet ska ha karaktär av öppet vatten med inslag av bryggor och förtöjning av båtar") gäller för hela användningsområdet småbåtshamn, det vill säga även den västra viken.

Övriga synpunkter noteras.

5. Lantmäterimyndigheten

Har synpunkter på plankartan och grundkartan avseende läsbarhet och redovisning.

Påtalar att egenskapsbestämmelsen h2-h8 reglerar nockhöjd räknat från ett angivet nollplan. Det finns inga höjder angivna i plankartan vilket gör det svårt att uppskatta vad den faktiska höjden på byggnaderna blir.

Information om genomförandetid saknas.

I plankartan har beteckningen "serv" från grundkartan angetts med svart färg. Detta gör att det blir svårare att särskilja planskiktets gränser och beteckningar från den information som tillhör grundkartan. En inte så insatt person skulle också kunna blanda ihop de servitut som ska upphävas med de som anges i plankartan. För att plankartan ska vara tillräckligt tydlig och lättläst behöver det vara uppenbart vilka beteckningar och gränser som tillhör planskiktet. Därför bör färgen på alla grundkartans linjer och beteckningar ändras till grå.

Angående bestämmelsen g1 – gemensamhetsanläggning för gångväg och kajpromenad. Det är tveksamt om det går att bilda en gemensamhetsanläggning för detta ändamål eftersom det är tveksamt om väsentlighets- och båtnadsvillkoret är uppfyllt för fastigheterna inom planområdet tillsammans med en kommunal fastighet vilken ska säkra allmänhetens tillträde. Detta får prövas i en lantmäteriförrättning. Om allmänhetens tillträde ska säkerställas görs det bäst genom allmän plats. Om g1 ska behållas bör den även kompletteras med något ändamål som anger biltrafik?

Det framgår under rubriken Servitut s. 33, att vissa servitut ska upphävas och ersättas med allmän plats. Någon allmän plats finns dock inte i detaljplanen. Om servituten är möjliga att upphäva prövas i en lantmäteriförrättning. Vill man

säkerställa upphävandet bör en fastighetsindelningsbestämmelse för upphävandet av alla servitut tas in.

Observera att 3 kap 1§ FBL ska prövas för samtliga fastigheter vad gäller upphävandet av servitut genom fastighetsindelningsbestämmelser, på sid 38 framgår att paragrafen enbart prövats för Älvsborg 855:125.

Enligt FBL 7 kap 6§ prövas ej 7 kap. 4 och 5 §§ samt 5 kap. 8 § i förrättningen om fastighetsindelningsbestämmelser finns i en detaljplan. Därför måste en redogörelse över prövningen av dessa paragrafer (som är aktuella) ske i detaljplanen. Prövningen måste förtydligas i planbeskrivningen.

Under rubriken ledningsrätt på s.38 står ” allmänna ledningar, inom områden markerade med u på plankartan, kan säkerställas med ledningsrätt.” Det saknas dock u-område i plankartan. Det framgår i planbeskrivningen att det saknas kommunala VA-ledningar inom planområdet och att anslutning kan ske i Pejlingsgatan. Området ligger inom verksamhetsområde för VA vilket inte framgår och bör förtydligas. Det innebär att kommunala ledningar ska byggas ut i området. För att underlätta detta bör u-områden läggas till i plankartan.

Under rubriken gemensamhetsanläggningar på sid. 33 anges att ”stadgarna utformas så att allmänhetens tillgång till kajstråket säkras. Detta innebär bland annat att området inte får inhägnas”. Beslut om gemensamhetsanläggning och vad som ingår i denna prövas och beslutas i en anläggningsförrättning där innebörden framgår av anläggningsbeslutet.

Strandskydd s. 24. Det kanske räcker att beskriva att området ligger utanför strandskyddsområde och därför ej berörs av strandskydd? ” Då planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan, återinträder inte strandskyddet i och med föreliggande detaljplan”- det låter som att om det hade funnits en detaljplan tidigare så hade strandskyddet återinträtt, men det hade det ju inte, eftersom området ligger utanför strandskyddet.

Under rubriken avtal på s.39, ekonomiska konsekvenser sid 51. samt på ytterligare sidor, nämns allmän plats, men planen innehåller ingen allmän plats.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen sid 51. Konsekvenserna för de fastighetsägare som får sina servitut upphävda/ändrade bör också framgå.

Kommentar:

Plankarta, grundkarta och planbeskrivning har till antagande uppdaterats så för att öka tydlighet och innehållet har kompletterats, bland annat avseende genomförandetid i plankartan.

Gällande bebyggelsen inom området så regleras denna av lägsta nivå för färdigt golv samt nockhöjd, vilket sammantaget bedöms ge en tydlighet avseende förväntade höjder på byggnader.

Stadens anser att gemensamhetsanläggningen är väsentlig för fastigheten/fastigheterna inom detaljplanen och att bostadsvillkoret torde vara uppfyllt.

Staden anser vidare att det är av väsentlighet för den kommunala gatufastigheten Älvsborg 655:316 att delta i gemsamhetsanläggningen för att kunna nyttja det kajstråk som finns inom fastigheten.

Övriga synpunkter noteras.

6. Göteborgs energi

Ett E-område för den befintliga transformatorstationen har reserverats i plankartans sydöstra hörn.
Det viktiga är att E-området går ut till gatan och är som minst av måtten 6mx8m.

Kommentar:
Synpunkterna noteras.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

7. Länsstyrelsen

Har följande synpunkter:

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt (både MB kap. 3 och 4)
- Mellankommunal samordning blir olämplig
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs (MB 5 kap., luft och vatten)
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap.)
- Bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor,

Länsstyrelsen befarar däremot att föreslagen markanvändning kan bli olämplig sett utifrån risken för översvämning samt risken för erosion och behöver hanteras enligt nedanstående synpunkter.

Risk för översvämning

Framkomlighet

Länsstyrelsen anser att kommunen måste utöka sitt resonemang kring framkomlighet. Hur bedömer kommunen framkomligheten utifrån Boverkets rekommendationer?

Erosion

SGI har inga synpunkter på den geotekniska utredningen, under förutsättning att rekommendationerna givna i PM Geoteknik efterföljs för bibehållen stabilitet i planområdet:

- Bebyggelse rekommenderas grundläggas med stålrörspålar/stålkärnepålar.
- Fyllningsslänter ska lägga i en lutning om 1:2 eller flackare. Stödmurar kan användas som alternativ.

SGI rekommenderar kommunen och länsstyrelsen att bedöma om dessa förutsättningar ska införas som bestämmelser i plankartan alternativt som upplysningar i planbeskrivningen. Länsstyrelsen kan inte se att dessa åtgärder säkerställts i plankartan. Länsstyrelsen vill upplysa om att skyddsåtgärder på kvartersmark behöver kombineras med villkor för lov eller startbesked. Planbestämmelser ska därutöver formuleras tydligt så att det klart framgår vad de reglerar.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar:

<u>Risk för översvämning</u>

Till antagande kompletteras plankartan med en bestämmelse som reglerar markens lägsta höjd på de kvartersgator som bostäderna inom planområdet angörs från: ”n1 – Markens höjd får inte vara lägre än 2,8 meter över nollplanet.” för att säkerställa framkomlighet för Räddningstjänst vid höga havsnivåer. Dessa marknivåer är i linje med kommunens”Planeringsnivåer för översvämningsrisk från hav, vattendrag och skyfall” (SBN 2026-03-24). Kommunen bedömer att frågan om översvämning till följd av stigande havsnivåer därmed är hanterad.

<u>Erosion</u>

Den geotekniska utredningen har inför antagande reviderats. Det framgår nu tydligare att planbestämmelser gällande geoteknik inte behöver införas i plankartan, för att marken ska vara lämplig för sitt ändamål. Kommunen avser inte införa planbestämmelser om geoteknik i plankartan. Kommunen bedömer att frågan om risk för erosion därmed är hanterad.

8. SGI

Har följande synpunkter: I underlaget till granskning har en egenskapsbestämmelse införts för kvartersmark för att säkerställa åtgärdernas genomförande. SGI har inga synpunkter avseende detta.

Då det avses vara enskilt huvudmannaskap vill SGI lyfta frågan kring hur framtida besiktningar kan säkerställas. Då det framgår av underlag [2] att en gemensamhetsanläggning avses inrättas med ansvar för drift och förvaltning, där avsikten är att kommunen ska ha en andel, kan det vara lämpligt att inkludera framtida besiktning av aktuella bergsslänter i GA:s ansvar.

SGI har inga synpunkter på den geotekniska utredningen, under förutsättning att rekommendationerna givna i PM Geoteknik [4] efterföljs för bibehållen stabilitet i planområdet:

- Bebyggelse rekommenderas grundläggas med stålrörspålar/stålkärnepålar.
- Fyllningsslänter ska lägga i en lutning om 1:2 eller flackare. Stödmurar kan användas som alternativ.

SGI rekommenderar kommunen och länsstyrelsen att bedöma om dessa förutsättningar ska införas som bestämmelser i plankartan alternativt som upplysningar i planbeskrivningen.

Kommentar:

Den geotekniska utredningen har inför antagande reviderats. Det framgår nu tydligare att planbestämmelser gällande geoteknik inte behöver införas i plankartan, för att marken ska vara lämplig för sitt ändamål. Kommunen avser inte införa planbestämmelser om geoteknik i plankartan. Kommunen bedömer att frågan om risk för erosion därmed är hanterad.

9. Trafikverket

Har inget att erinra.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

Sakägare

Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen. Nedan följer svar på yttranden från sakägare. I de fall yttrandet berör något eller några av de fem teman som behandlas i sammanfattningen ovan besvaras yttrandet helt eller delvis med hänvisning till avsnitten: Trafik och parkering, Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning, Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter, Hantering av dagvatten och markmiljö samt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten.

10. Fastighetsägare sydväst om planområdet

Fastighetsägarna är i grunden positiva till en utveckling av varvsområdet.
Däremot kan vi inte ställa oss bakom det nuvarande förslaget:
En detaljplan för ett område med den belägenhet som Långedrags varvsområde har ställer särskilda krav på att göra en balanserad avvägning mellan bl a allmänna intressen av nya bostäder, befintlig bebyggelse och exploatörens vinstintresse. När det gäller påverkan på befintlig bebyggelse är utsikt mot havet en fundamental och unik tillgång för samtliga nuvarande fastigheter runt varvsområdet.
För att illustrera effekterna på havsutsikten från befintliga hus har ett antal 3D-simuleringar gjorts i detaljplanen. För vår fastighet ger denna simulering en helt felaktig bild av påverkan på utsikten. Illustrationen utgår från fel förutsättningar och höjdmått. Vår utsikt över hamnen och havet kommer försvinna till 80-90%, vilket inte är acceptabelt. Det leder även till att minskat fastighetsvärde.
För att i verkligheten få den vyn som vy-bilderna i detaljplanen visar behöver de tre planerade husen längs Pejlingsgatan sänkas med ca 1,5 meter och framförliggande radhus med 1,5 meter. Nockhöjden på enplanshusen inom h3 behöver sänkas med minst 1 meter. Illustrationerna från andra hus är behäftade med liknande fel. Eftersom dessa vy-bilder är det enda sättet för beslutsfattare att få en visuell uppfattning om påverkan av utsikten är det viktigt att dessa är korrekta.
Den överexploatering som föreslås lever inte upp till kraven på anpassning till övrig bebyggelse. En begränsning till högst 18 hus vore mer rimlig. Höjderna bör regleras noggrant i detaljplanen. Begreppet nockhöjd måste kompletteras med ett förbud att bygga andra anordningar på taket som altaner mm. Önskvärt med en planbestämmelse om totalhöjd över nollplan kompletterat med uttryckligt förbud för alla typer av påbyggnader.

Effekterna på trafik och behovet av p-platser upplevs som rejält underskattade. Pejlingsgatan är idag i princip en enfilig väg med en farlig skymd utfart på Saltholmsgatan. Ökad trafik kommer att öka olycksriskerna.

Kommentar:

Se avsnitt Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter, vy 1. Se också avsnittet Trafik och parkering. Planbestämmelsen för angivna nockhöjder i för bebyggelsen bedöms inte möjliggöra altaner mm ovanför angivna nockhöjder. I övrigt antecknas synpunkterna.

11. Fastighetsägare sydväst om planområdet

Generellt tycker vi att det är bra att delar av varvstomten kan få ett nytt utseende med kompletterande småhusbebyggelse mm. Dock tycker vi att del av området skall reserveras för GKSS ungdomsverksamhet. Området får inte överexploateras. Vi motsätter oss förslaget till detaljplan på följande punkter.

PBL 2 kap 9 §: Detaljplanen strider mot omgivningskravet med avseende höjder, placeringar, utsikt mm. I detaljplaneförslaget fråntas många fastighetsägare i första raden sin havsutsikt vilket inte är förenligt med lagstiftningen.

I Miljöbalken 11 kap 3 § regleras om muddring och/eller grävning i vatten.

Vi kan konstatera att förslaget till detaljplan innehåller utfyllnad av massor i hamnbassängen/havet mot norr såväl som väster/söder.

Mäter vi nuvarande strandlinje/utfyllnad på hamnplanen och jämför med detaljplaneförslaget (illustrationsritning), så måste en utfyllnad i vattnet ske för att få plats med föreslagen bebyggelse. Vi håller med Miljöförvaltningen Göteborgs Stad som avråder från förändring av strandlinjer/kajkanter mm. Utbyggnad av bryggor inskränker på vattenytan som bl.a. GKSS seglare behöver för att segla ut/in (segelbåtarna har ingen motor).

Fastighetsägaren anser att antalet hus ska begränsat till maximalt 18st, att alla hus förutom 6 kedjehus mot Pejlingsgatan ska vara enplanshus med en nockhöjd på +5,9 och FG +2,8. Kedjehusen mot Pejlingsgatan bör ha en högsta nockhöjd på +9,3 och utfarten bör ske inom området. Transformatorn bör ha en högsta nockhöjd på +6,5.

Fastigheterna bör ej få bebyggas med solaltan eller annat på taket förutom solpaneler. Dessa punkter bör skrivas in i detaljplanen.

Fastighetsägaren vill att det ska finnas p-plats för 2 personbilar per bostad. Roddföreningens hållplats dragits in av Göteborgs Spårvägar pga för långa spårvagnar. Föreslagna parkeringsplatser (de flesta) framför varje hus uppfyller inte Göteborgs Stads ”Vägledning för byggnation i anslutning till allmän platsmark”. I denna framkommer mycket tydligt att avstånd mellan tomtgräns och byggnad skall vara minst 6 meter. Skälet till detta är att bilar inte får ”sticka ut” i gatan. Planen redovisar endast 5 meter. Någon avvikelse från kommunens ”Vägledning” är inget allmänintresse.

Borrning för bergvärme bör begränsas inom detta lilla område så att inte övriga befintliga fastigheter får försämrad värmeupptagningsförmåga.

Kiosk/hwc bör också innehålla dusch.

Dike bör ej finnas mot Pejlingsgatans sydvästra del. Alternativ skall redovisas med gjuten armerad mur som skydd mot nybebyggelse (se konsultrapport).
Vi vill behålla vårt servitut, Älvsborg 855:88 officialservitut avseende brygg/båtplats. Detta skall skrivas in i detaljplanen.
Dagvattnet bör omhändertas på annat sätt än redovisats så att eventuella föroreningar inte förs ut i hamnbassängen. På fastigheten 655:316 (Göteborg Stad) byggs för närvarande kompletterande pumpstation och dagvattensystem. Detaljplaneförslaget bör anslutas till det nya duplikatsystemet.

Inom detaljplaneområdet bör bildas Samfällighetsförening/Vägförening med berörda fastigheter. Föreningen ansvarar för såväl gator, dagvattenomhändertagande och samtliga övriga ytor som finns inom nuvarande fastighetsgränser. Kommunen borde inte ha något intresse att ta över ansvar för bryggor, gångsstråk, trappor mm.
Detaljplanens redovisning av ”Vyer” stämmer inte. Felaktiga mått har angetts för att dölja försämrad utsikt. Tex är ögonhöjden satt till 1,68 cm, varför?
På sommarhalvåret då båtplatserna används kommer med all sannolikhet besöksparkeringarna att vara upptagna.
Med ovan redovisade krav/synpunkter/anmärkningar vill vi att detaljplaneförslaget omarbetas för att tillgodose närstående grannar m fl.

Kommentar:
Förslaget bedöms vara förenligt med 2 kap 9 § (PBL) vad gäller tillåtna byggnadsvolymer. Se avsnitten Stadsbild och bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt, Trafik och parkering samt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten.

Planbestämmelsen för angivna nockhöjder i för bebyggelsen bedöms inte möjliggöra altaner mm ovanför angivna nockhöjder.

Förvaltningen bedömer att förslaget inte kommer påverka båttrafiken i hamnbassängen. Se avsnittet Hantering av dagvatten och markmiljö.

I övrigt antecknas synpunkterna.

12. Fastighetsägare söder om planområdet

Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning utifrån PBL
I PBL står det att marken som planeras för bebyggelse skall ha naturliga förutsättningar, vilket bland annat innebär att extraordinära åtgärder inte skall behöva vidtas för att marken ska bli lämplig att bebygga. Markhöjning, föroreningar i marken, risk för bergstabilitet och utbyggnad av marken måste väl ändå gå under begreppet extraordinära insatser?
I PBL står det även att en lämplighetsbedömning med hänsyn till landskapsbild, natur, kulturvärden och en god helhetsverkan ska tas. Jag anser inte att bebyggelsen är anpassad till platsens förutsättningar i skala och omfång.
2009 gjorde stadsbyggnadskontoret ett uttalande om att platsen är ett strategiskt läge och utgör en resurs för kommunen, föreningslivet och lokalbefolkningen att

nå fram till vattnet och att verksamheter som har marin anknytning är ett lämpligt markutnyttjande.
Enligt PBL får en detaljplan inte medföra negativ påverkan på omgivningen. En byggnation i det här området skulle dock bidra till en ökad trafikbelastning till området och ge stora konsekvenser för såväl Pejlingsgatan som utfarten till Saltholms gatan. Korsningar med anslutande gator och in-/utfarter skapar stor otrygghet och tydligt försämrad trafiksäkerhet.

Hantering av dagvatten, havsnivåhöjning och markmiljö

Miljöförvaltningen skriver att ingen ytterligare exploatering med fysiska strukturer kan tillåtas i vatten eller strandområden, till exempel utbyggnad av bryggor och kajpromenader. Hur är det tillåtet att tillåta bebyggelse så nära strandkanten (vissa fall så nära som 0,2 meter) och att tillåta att markytan byggs ut i vattnet? Hur kan det tillåtas en sådan kraftig utbyggnad i detta känsliga vattenområde, och hur skall detta ske? Är det med utfyllnadsmassor eller bryggdäck eller är det både och?
Jag har, trots allt, en positiv syn på bostadsbebyggelse inom området och förstår att förändringar kan leda till något positivt även om jag ifrågasätter om marken och området lämpar sig för bebyggelse.
De föreslagna brygganordningarna planeras förläggas i hamn där det förekommer förorenat sediment. Staden behöver visa att brygganordningarna inte kommer äventyra att MKN vatten uppnås.
Planhandlingen behöver kompletteras med en utredning av om planerad ändring av området innebär risk för spridning av förorenade sediment.
Planerade bryggdäck och eventuell småbåtshamn inom planområdet kan inte säkerställas inom planarbetet. Detta är en separat prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.
Vid jämförelse mellan ett ortofoto över området och detaljplanens illustrationsplan syns det att strandkanten i och med planförslaget utvidgas. Planförslaget innebär att de 7 husen närmast vattnet är placerade mellan 0,2 – 1 m från nuvarande strandlinje (vatten). Strandpromenad + nya bryggor har en utbredning mellan 5 – 20 m utanför nuvarande bryggdäck. Med tanke på att den nya bebyggelsen skall ha en höjd FG på + 3,3 m och att den omfattande utvidgningen av strandpromenaden / bryggdäck så kommer det att kräva enorma mängder fyllnads-massor och pålning. Det är inte ett rimligt antagande att det här går att göra på ett sätt där MKN Vatten uppnås.
Vi boende har bekostat en utsättning vilket har gett oss en tydlig bild av den föreslagna byggnationens påverkan. Den nya huskroppen totalförstör vår utsikt och intigritet med en husvägg ca 12 meter bort.
I Mark- och miljööverdomstolen DOM 2017-02-22 i Mål nr P 9631-16 map upphävande av bygglov för Pejlingsgatan 26 framgår tydligt att en förändring av utsikt och insyn är en betydande olägenhet. Med tanke på utgången i det fallet så känns det märkligt att SBK inte påpekar detta till exploatören.

Vybilderna som presenteras i detaljplanen är bristande och ger en felaktig (för positiv) beskrivning av utsiktsbortfall.
En annan felaktighet är att exploatören har ritat in en kiosk/WC på ritningen. Det finns inget underlag att kommersiellt driva en kiosk och sköta ett WC.

Kommentar:
Se avsnitten Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning, Trafik och parkering samt Hantering av dagvatten och markmiljö.

Förslaget bedöms vara förenligt med 2 kap 9 § (PBL) vad gäller tillåtna byggnadsvolymer. Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt. Se kommentarer till bild 3 och 4. Reduktionen av havsutsikten bedöms vara en olägenhet som inte är så exceptionell att den ska anses olämplig. Förändringen av utsikten innebär inte någon betydande olägenhet med hänsyn till att det finns flera bebyggda fastigheter mellan ögonpunkten och strandlinjen och att planförslaget har anpassats i för att minimera påverkan på havsutsikten. Se avsnittet Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter.

I övrigt antecknas synpunkterna.

13. Fastighetsägare söder om planområdet

Fastighetsägare anser i första hand att detaljplanen inte bör ändras och att befintliga marina verksamheter får fortsätta verka i stället för att tvingas bort.
Varvsområdet är idag öppet, grindarna aldrig stängda, och används av allmänheten för promenad via bryggorna utefter berget till hamnplanen och sedan vidare upp utefter Pejlingsgatan.
Beslut om en förändrad verksamhet bör tas med insikt om både inflyttande och befintlig befolknings behov och säkerhet och områdets historiska och marina karaktär.
Det första huset åt öster är högre än alla andra, blockerar och stänger till hela området. Huset är placerat 4,5m från den redan mycket smala Pejlingsgatan. Detta hus är således tänkt endast ca 8 meter från vår fastighetsgräns och 12,5 m framför vårt hus. De övriga husen utefter Pejlingsgatan kommer menligt inverka med insyn i vår trädgård och uteplatser. Husen bildar med nästkommande rad en kompakt vägg utefter vår fastighet. Det ger också med sin gatunära placering en uttalad känsla av privat område för förbipasserande.
Så gott som allt naturligt berg kommer att sprängas bort. Det sista kvarvarande naturliga berget åt söder och väster på den planerade byggytan bör sparas.
De gamla oxelträden utefter Älvsborg 855:220 och 855:221 som bildar en häck på höga stammar, är i er utredning bedömd som särskilt skyddsvärd. Dessa träd och dess rotsystem kommer knappast att överleva massiv sprängning med start endast 4–6 m ifrån.
Miljöförvaltningen har motsagt sig ökad exploatering av hav och byggyta vilket enligt ritning verkas överskridas i den nu aktuella planen. Vid jämförelse mellan ett ortofoto över området och detaljplanens illustrationsplan syns det att strandkanten i och med planförslaget utvidgas.

Trafikräkningen som utförts på Pejlingsgatan är gravt missvisande då mätningen är gjord under en av de enda högintensiva veckorna för båttransporter. Att de nyinflyttade skulle bidra med halverad mängd trafik jämfört med nuvarande boende är ett orimligt antagande. Pejlingsgatan är smal och tillåter inte möte utan att ena parten stannar åt sidan.
Notera dessutom att den närmaste spårvagnshållplatsen Roddföreningen med säkrare promenadväg genom Ängholmsparken för barn, tagits bort.
Rörande de gifter som finns i mark och havsbotten och som kommer att röras upp vid pålning/förstärkning/markarbete i lerbotten med konstaterat stillastående vatten riskerar hälsoskador både under byggperiod och framöver. Plan och garanti för säker sanering får inte slarvas igenom utan ske med säker metod för lång framtid.
Bostäder på hamnplanen kan dock vara positivt om husen smälter in utan att skymma varandra, att kvarvarande naturligt berg och växtlighet finns kvar och att man skapar mötesplatser.
Fastighetsägaren är med denna utformning allvarligt bekymrade för det nya områdets tillslutna instängda karaktär som inte bjuder in allmänheten att passera, stort saneringsbehov för gifter i mark och havsbotten, att området inte blir tillräckligt attraktivt, barnsäkert och människovänligt för boende och vi förstår inte hur trafiksituationen med ökad trafik och säkerhet ska kunna lösas.

Kommentar:
Se avsnittet Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning. Se också avsnittet ”Servitut och allmänhetens tillgång till strandkanten samt avsnitt Trafik och parkering.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att den nya bebyggelsen längs Pejlingsgatan har en lämplig omfattning och utbredning som inte kommer innebära någon betydande olägenhet för sakägaren eller i gatumiljön längs Pejlingsgatan. De funktionsmått som illustreras i planhandlingarna bedöms som lämpliga. Den omnämnda oxelhäcken växer utanför planområdet på Älvsborg 655:316 som ägs och förvaltas av kommunen som vägmark (Pejlingsgatan).

Vad gäller förändrad havsutsikt och stadsbild, se kommentarer i föregående yttrande (12) samt avsnittet Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt.

I övrigt antecknas synpunkterna.

14. Fastighetsägare söder om planområdet
Anser att utsiktsbortfallet från vardagsfönstret innebär en för stor olägenhet. Vyn från fastighetsägarens vardagsrum har utsikt mot hamnen idag som utgör mervärde både finansiellt och emotionellt. Den kommer försvinna när föreslaget byggs ut. Fastighetsägaren föreslår att samtliga planerade byggnationer längs Pejlingsgatan och parkeringsplats bordläggs samt att ingen byggnation närmast vattnet blir högre än 5 meter.

Kommentar:
Förslaget bedöms vara förenligt med 2 kap 9 § (PBL) vad gäller tillåtna byggnadsvolymer. Se vy 6 i Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt. Reduktionen av havsutsikten för sakägaren bedöms vara en olägenhet som inte är så exceptionell att den ska anses olämplig. Väsentlig del av utsikten från sakägarens panoramafönster och terrass bedöms finnas kvar.

15. Fastighetsägare söder om planområdet

I PBL står det att marken som planeras för bebyggelse skall ha naturliga förutsättningar, vilket bland annat innebär att extraordinära åtgärder inte skall behöva vidtas för att marken ska bli lämplig att bebygga. Markhöjning, föroreningar i marken, risk för bergstabilitet och utbyggnad av marken måste väl ändå gå under begreppet extraordinära insatser?
I PBL står det även att en lämplighetsbedömning med hänsyn till landskapsbild, natur, kulturvärden och en god helhetsverkan ska tas. Jag anser inte att bebyggelsen är anpassad till platsens förutsättningar i skala och omfång.
2009 gjorde stadsbyggnadskontoret ett uttalande om att platsen är ett strategiskt läge och utgör en resurs för kommunen, föreningslivet och lokalbefolkningen att nå fram till vattnet och att verksamheter som har marin anknytning är ett lämpligt markutnyttjande.
Enligt PBL får en detaljplan inte medföra negativ påverkan på omgivningen. En byggnation i det här området skulle dock bidra till en ökad trafikbelastning till området och ge stora konsekvenser för såväl Pejlingsgatan som utfarten till Saltholms gatan. Korsningar med anslutande gator och in-/utfarter skapar stor otrygghet och tydligt försämrad trafiksäkerhet.
Hantering av dagvatten, havsnivåhöjning och markmiljö: Miljöförvaltningen skriver att ingen ytterligare exploatering med fysiska strukturer kan tillåtas i vatten eller strandområden, till exempel utbyggnad av bryggor och kajpromenader. Hur är det tillåtet att tillåta bebyggelse så nära strandkanten (vissa fall så nära som 0,2 meter) och att tillåta att markytan byggs ut i vattnet? Hur kan det tillåtas en sådan kraftig utbyggnad i detta känsliga vattenområde, och hur skall detta ske? Är det med utfyllnadsmassor eller bryggdäck eller är det både och? Jag har, trots allt, en positiv syn på bostadsbebyggelse inom området och förstår att förändringar kan leda till något positivt även om jag ifrågasätter om marken och området lämpar sig för bebyggelse.

Synpunkter och förslag till förbättringar på bebyggelse:

- Minska höjden på husbyggnationen längs Pejlingsgatan så att de inte skymmer intilliggande fastigheters utsikt.
- Tag bort de två enplanshusen längst ut på plattans udde i väster. Ersätt dessa hus med en större öppen yta med grönområden och mötesplatser för att skapa bättre tillgänglighet till området. Ingen utbyggnad i vattenområdet behöver heller göras.
- Inga takterrasser ska kunna byggas på hustaken och detta bör bli inskrivet i plankartan under planbestämmelser.

- När det gäller trafiksituationen så anser jag att en opartisk ny mätning bör genomföras och att en plan presenteras för hur trafiksituationen kan lösas i området.

Kommentar:
Se avsnitt Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning, Hantering av dagvatten och markanvändning samt avsnittet Trafik och parkering.

Förslagets byggnadsvolymer har anpassats till stads- och landskapsbilden i placering och höjder. Någon betydande olägenhet för sakägaren bedöms inte uppkomma. Se avsnitt om bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt.

Planens bestämmelser möjliggör inte några takterrasser över angivna nockhöjder.

I övrigt antecknas synpunkterna.

16. Fastighetsägare sydost om planområdet

Vi är i grunden positiv till utvecklande av Långedrags båtvarv. Utifrån nedanstående bakgrunder motsätter vi oss dock att Långedrags båtvarv detaljplaneläggs enligt Stadsbyggnadsförvaltningens förslag.

Påverkan på stadsbild: utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter

I planbeskrivningen står det att de omgivande befintliga fastigheterna fortsatt kommer ha havsutsikt. De framtagna visualiseringarna i planbeskrivningen är svårlästa och ger inte en korrekt bild av hur ny bebyggelse kommer inverka på utblickarna. Genomförandet av förslaget kommer att få en påtaglig negativ inverkan på den visuella utblicken från såväl vår fastighet som flertalet andra fastigheter. Den visuella förändringen innebär en betydande negativ inverkan på såväl vår boendemiljö som fastighetens värde. Planbeskrivningen bör korrigeras så att den tydligt redovisar, både i bild och text, den verkliga påverkan på havsutsikten för de omkringliggande byggnaderna.

Trafik och parkering

En trafikmätning på Pejlingsgatan genomfördes under juni månad. Denna månad sker både sjösättningar, och mycket aktivitet omkring hamnen pågår varför trafikvolymerna är betydligt högre än under årets övriga månader. I utredningen används denna trafikmätning som referenspunkt vid jämförelse mot den kommande bedömda trafikalstringen. En ökad trafikbelastning ger stora konsekvenser för såväl Pejlingsgatan som utfarten mot Saltholmsgatan. Redan idag sker ofta olyckor vid utfarten mot Saltholmsgatan. Trafiksituationen är redan ansträngd på Pejlingsgatan Det finns därmed en risk att fel slutsatser avseende förändrad trafiksituation har dragits. Vi önskar en säker utfart från vår och övriga fastigheter ut till Pejlingsgatan.

Servitut och allmänhetens tillgång till strandkanten

I planbeskrivningen lyfts flertalet gånger att tillgängligheten till strandlinjen ska säkerställas. Om man menar allvar med det bör strandlinjen planläggas som

allmän plats alternativt markreservat för allmännyttiga ändamål för gångtrafik. Förslaget i sin nuvarande utformning innebär inte några juridiska garantier för att området inte kan hägnas in. Området är idag inhägnat, men olåst och strandkanten är därmed tillgänglig för allmänheten. Planen lämnar i övrigt också mycket att önska vad det gäller utformning för att säkerställa allmänhetens tillträde och trivsel på området.

Förändrad strandlinje
Miljöförvaltningen skriver att ingen ytterligare exploatering med fysiska strukturer kan tillåtas i vatten eller strandområden, till exempel utbyggnad av bryggor och kajpromenader. Om man ritar ut var strandkanten ligger idag och jämför det med illustrationsritningen för detaljplanen ser man att många av husen gränsar till strandkanten. Det bekräftas också av den utsättning som har gjorts, där t ex hörnet på det nordvästra huset ligger 0,2 m från vatten. Hur ska man kunna få till hus + den ljusgröna ytan på + 3,3 m, sedan en strandpromenad på + 2,5 m och utanpå det bryggor utan att det strider mot Miljöförvaltningens krav? Det är ju också en rejäl utvidgning mot dagens kaj /bryggor.

Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning utifrån PBL
Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning utifrån PBL
Detaljplanen går emot översiktsplanen ÖP2022 avseende markanvändning. I ÖP2022 framgår intentionerna att det kustnära läget ska stärkas och synliggöras. Det är därmed viktigt att beslut om exploatering av strandnära områden noggrant övervägs och att de långsiktiga konsekvenserna beaktas noggrant. Kommunen har genom sitt planmonopol ett stort och viktigt ansvar i att väga och bejaka både privata, enskilda, och medborgerliga, allmänna, intressen på lika villkor.

Kommentar:
Allmänheten kommer att ha tillträde till området vid vattnet genom den gemensamhetsanläggning där staden har andel. Gemensamhetsanläggningen kommer att vara knuten till de kommunala vägfastigheterna och ha kopplingar till gångstråket norr om området och till de kommunala vägarna söder och öster om planområdet. Tillgängligheten för allmänheten till området blir därigenom likartad de nuvarande förhållandena. Se avsnitt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten.

Planförslaget innebär samma strandlinje som tidigare. Se avsnittet ”Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten”.

Sakägarnas fastighet ligger förhållandevis långt från strandlinjen med flera bebyggda fastigheter i siktlinjen. Utsiktsförändringar mot vattnet bedöms kunna tålas, och någon betydande olägenhet enligt 2 kap 9 § (PBL) uppkommer inte. Se avsnitt för bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt vy 11 och 12.

I övrigt antecknas synpunkterna.

17. Fastighetsägare sydost om planområdet

Marina GKSS är bästa plats för att driva varv och sälja båtar. Idag finns redan ett fint och väl nyttjat promenaddäck, flertalet fikabord och grillplatser inom planområdet.

Om det ska byggas så bör max höjderna för fastigheter h6-h8 minskas till max 8 meter ö. h. och fastighet h8 på hörnet tas bort helt eller sänkas till enplans. Med aktuell höjd tar h8 bort 100% av vår utsikt inifrån.

Föreslår att det i stället ska bli parkeringsplatser vid h8 ev. även h6 eller kombinerad lekplats, parkering. Det är redan ont om parkering i området pga. GKSS och färjetrafiken.

I övrigt stödjer vi våra grannars yttranden, vi är samstämmiga i frågan och har en arbetsgrupp.

Kommentar:

Se avsnitt för bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt, vy 7 och 8. Någon betydande olägenhet enligt 2 kap 9 § (PBL) uppkommer inte.

Planförslaget möjliggör tillträde till kajen inom planområdet för allmänheten. Allmänheten kommer att ha tillträde till området vid vattnet genom den gemensamhetsanläggning där staden har andel. Gemensamhetsanläggningen kommer att vara knuten till de kommunala vägfastigheterna och ha kopplingar till gångstråket norr om området och till de kommunala vägarna söder och öster om planområdet. Tillgängligheten för allmänheten till området blir därigenom likartad de nuvarande förhållandena. Se avsnitt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten.

Se också avsnitten Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning samt Trafik och parkering.

I övrigt antecknas synpunkterna.

18. Fastighetsägare sydost om planområdet

Markområdet strider mot både PBL och Översiktsplanens riktlinjer.Förslagets utformning med bebyggelse så nära strandkanten går emot Miljöförvaltningens yttrande.

Dra in bebyggelsen från strandkanten, minska antalet hus och sänk byggnadshöjden så att den inte tar utsikten från befintliga fastigheter. Nuvarande Förslag innebär en kraftig överexploatering vilket endast ligger i exploatörens intresse.

Biltrafiken kommer öka kraftigt på vägar som idag redan är hårt ansatta i hela området. Många boende i området måste parkera på gatan vilket begränsar framkomligheten. I stort är merparten av korsningar och utfarter helt skymda för bilister, mopedister, cyklister och gående. Barn och ungdomar som skall ta sig till förskolan och skolan är speciellt utsatta. Vidare har vi spårvagnstrafiken på

Saltholmsgatan samt all bil-, cykel-, och mopedtrafik som skall till och från skärgårdsbåtarna. Detta är en orimlig situation.

Områdets läge är unikt vilket gör att det bör användas som det gör idag samt utvecklas i den riktningen med fler verksamheter som skapar arbetstillfällen.

Kommentar:
Se avsnitten Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning, Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivningen, Trafik och parkering. I övrigt antecknas synpunkterna.

19. Fastighetsägare öster om planområdet

Uttrycker oro för byggtrafik och parkering under byggtiden. Hur är planeringen för transporter till och från byggarbetsplatsen tänkt under byggtiden? Hur ser planeringen för etablering och parkeringsplatser under byggtiden ut? Pejlingsgatan är inte lämplig för transporter under byggtiden.

Kommentar:
Planförslaget reglerar inte trafik och ordningsfrågor under byggnation enligt planförslaget. De frågorna bevakas under byggnationen, bland annat i samband med beslut om startbesked.

20. Fastighetsägare öster om planområdet

Anser att förslaget inte tar tillräcklig hänsyn till omgivningen ur mänskligt, infrastrukturellt eller miljömässigt perspektiv. fastighetsägaren anser att nämnden bör avstyrka förslaget.

Det vore bra om detaljplanen omfattade hela området för Vässingsö. Marken är kontaminerad. Vid byggnation behöver marken saneras. När den förorenade marken bortforslas kommer närområdet och boende i området utsättas för en exponering i luften. I Plan-och Bygglagen skall lämpligheten och behovet av att bygga bostäder på industrimark noga prövas samt kritiskt utvärderas.

Förslaget går emot PBL:s riktlinjer om att extraordinära åtgärder med avseende på marken bör undvikas vid planering av ett nytt område. I PBL står det även att en detaljplan inte heller får påverka hälsa, säkerhet och trygghet för de boende i området.

Mark-och Miljödomstolen upphävde ett bygglov för byggnadsförslag på Pejlingsgatan 26 enligt dom 2017. Orsaken var skymmande hamn-och havsutsikt för bakomvarande granne. Att bygga nya bostäder på en hamntomt kan inte ses som att ta hänsyn till allmänhetens intresse.

Sedan 1990-talet har 4 olika förslag för bostadsbyggande tagits fram för den här platsen. Det hade varit bra om staden tagit lärdom av de. Byggnadsnämnden stoppade, på grund av protester, 2022 även ett förslag om att bebygga Ganlet. Det vore önskvärt att Byggnadsnämnden även stoppar det här förslaget på grund av protester mot förslaget.

En upplysning om att vid planering av ny detaljplan skall strandskyddet prövas enligt strandskydds-lagen med tillåten byggnation högst 300 meter från vatten.

Förslaget kommer innebära att området blir ett gated community. Bostäderna kommer bli dyra vilket innebär att många inte kommer ha råd att köpa en bostad här.

Fastighetsägaren anser att förslaget innebär för många och för höga byggnader som inte passar in i miljön. Många av husen skyler utsikten för de närboende vilket försämrar boendemiljön för dessa. Förslaget innebär även en tät placering av byggnaderna utan egen tomt vilket leder till brist på vistelseytor utomhus. Det finns en risk att de boende bygger takterrasser på sina bostäder och att det finns risk för insyn i sakägarens bostad. Detta bör regleras bort i detaljplanen. Förslaget innebär även ökad risk för insyn för de befintliga bostäderna som ligger närmast planområdet.

Trafik och parkering: Förslaget genererar fler bilar i området. Gatorna i området saknar trottoarer och är smala. Utfarten till Saltholmsgatan från Pejlingsgatan är redan idag farlig eftersom den är skymd. Planförslaget innebär en lång byggtid, med bland annat kaj- och markförhöjning, med buller och tung trafik på smala gator. Det leder till olycksrisk på gatan.

Trafikutredningen som tagits fram stämmer dåligt med verkligheten då trafiken i området är betydligt lägre än vad utredningen presenterar. Att de nya bostäderna inte kommer bidra med ökad trafik stämmer inte.

Fastighetsägaren anser att förslaget har för få parkeringsplatser. Roddföreningens spårvagnshållplats är indragen vilket även innebär längre avstånd till kollektivtrafiken.

Fastighetsägaren anser att en minskning av grönområden i Långedrag ger sämre boendemiljöer. Allmänheten har idag tillträde till området då grinden till varvsområdet är öppen.

Planförslaget behöver ta hänsyn till det tidigare projektförslag som har visat att VA-nätets inte är dimensionerat för att klara utbyggnaden av förslaget.

Det befintliga servitutet inom området bör utredas och värderas nogsamt. Det lär finnas en tidigare överenskommelse mellan fastighetsägaren Pejlingsgatan 11 och tidigare ägaren av varvet att inte bygga högre än aktuell varvsbyggnad.

Om nu markägaren icke tar hänsyn till de närboende fastighetsägarna, så vore det önskvärt att Byggnadsnämnden gör det och att området även fortsatt får förbli hamn/industriområde. Om området bebyggs med bostäder försvinner de hamnrelaterade funktionerna från platsen. Alternativa användningar för området skulle kunna vara att vara att SSRS (Sjöräddningssällskapet) och/eller GKSS kan bedriva sina verksamheter inom området.

Kommentar:
Se avsnitt Hantering av dagvatten och markmiljö. En samlad bedömning har gjorts och avvägning av hälsa, säkerhet och trygghet.

Området omfattas inte av strandskydd eller i samband med planläggning återinträdande strandskydd. Det är därför inte aktuellt att pröva upphävande av strandskydd i samband med detaljplanen.

Allmänheten kommer att ha tillträde till området vid vattnet genom den gemensamhetsanläggning där staden har andel. Den kommer att vara knuten till de kommunala vägfastigheterna och ha kopplingar till gångstråket norr om området och till de kommunala vägarna söder och öster om planområdet. Tillgängligheten för allmänheten till området blir därigenom likartad de nuvarande förhållandena. Se avsnitt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten.

Se Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt, vy 14. Någon betydande olägenhet enligt 2 kap 9 § (PBL) uppkommer inte på sakägarens fastighet i form av insyn eller förlorad havsutsikt. Planförslaget möjliggör inte några takterrasser över de angivna höjdbestämmelserna.

Se också avsnitt Trafik och parkering.

I övrigt antecknas synpunkterna.

21. Fastighetsägare öster om planområdet

I planbeskrivningen står det att de omgivande befintliga fastigheterna fortsatt kommer ha havsutsikt. De framtagna visualiseringarna i planbeskrivningen är svårlästa och ger inte en korrekt bild av hur ny bebyggelse kommer inverka på utblickarna. Genomförandet av förslaget kommer att få en påtaglig negativ inverkan på den visuella utblicken från såväl min fastighet som flertalet andra fastigheter. Den visuella förändringen innebär en betydande negativ inverkan på såväl min boendemiljö som fastighetens värde. Planbeskrivningen bör korrigeras så att den tydligt redovisar, både i bild och text, den verkliga påverkan på havsutsikten för de omkringliggande byggnaderna.
Den föreslagna bebyggelsen har en struktur och täthet som tydlighet avviker från omgivningen och platsens karaktär. Ett orimligt stort antal hus planeras på en liten yta och den typ av bostäder som föreslås är dessutom endast förbehållna ett fåtal välbeställda. Detaljplanen bör korrigeras så att den förbjuder altaner, solcellsanläggningar eller andra byggnadskomponenter på tak som överskrider angiven nockhöjd, även om de inte är bygglovspliktiga i andra sammanhang.

Pejlingsgatan är en mycket smal gata och då trottoarer saknas kommer vi boende mycket nära trafiken. Under juni när trafikmätningen är gjort sker det mycket aktivitet omkring hamnen vilket avspeglas i trafikvolymen i trafikutredningen. För att säkerställa att referensvärdet är rättvisande bör trafikmätningen utökas med fler

mätperioder under året. Mot denna bakgrund är det viktigt att rätt slutsatser om eventuell förändrad belastning sker.
Den miljötekniska markundersökningen pekar på höga halter av föroreningar inom området vilket kräver åtgärder vid genomförandet av planen. Detta har förts över i detaljplanen genom att bestämmelsen a2 Startbesked får inte ges för bostad förrän marken är sanerad till nivå för känslig markanvändning (Begränsas av användningsgräns) anges för området. Denna bestämmelse saknas dock i plankartan. Det föreligger en otydlighet om vad som gäller för området och hur sanering kommer påverka omgivningen, detta behöver förtydligas.

I planbeskrivningen lyfts flertalet gånger att tillgängligheten till strandlinjen ska säkerställas. Om man menar allvar med det bör strandlinjen planläggas som allmän plats alternativt markreservat för allmännyttiga ändamål för gångtrafik. Förslaget i sin nuvarande utformning innebär inte några juridiska garantier för att området inte kan hägnas in. Området är idag inhägnat, men olåst och strandkanten är därmed tillgänglig för allmänheten. Planen lämnar i övrigt också mycket att önska vad det gäller utformning för att säkerställa allmänhetens tillträde och trivsel på området.
Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning utifrån PBL
Detaljplanen går emot översiktsplanen ÖP2022 avseende markanvändning. I ÖP2022 framgår intentionerna att det kustnära läget ska stärkas och synliggöras. Det är därmed viktigt att beslut om exploatering av strandnära områden noggrant övervägs och att de långsiktiga konsekvenserna beaktas noggrant. Kommunen har genom sitt planmonopol ett stort och viktigt ansvar i att väga och bejaka både privata, enskilda, och medborgerliga, allmänna, intressen på lika villkor.

Kommentar:
Se Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt, vy 13. Utsikten från sakägarens fastighet kommer märkbart förändras. Någon betydande olägenhet enligt 2 kap 9 § (PBL) uppkommer dock inte på sakägarens fastighet.

Fastighetsägare öster om planområdet. SBF bedömer att det inte är möjligt att bygga takterrasser på byggnadernas tak med planförslagets bestämmelser.

Allmänheten kommer att ha tillträde till området vid vattnet genom den gemensamhetsanläggning där staden har andel. Gemensamhetsanläggningen kommer att vara knuten till de kommunala vägfastigheterna och ha kopplingar till gångstråket norr om området och till de kommunala vägarna söder och öster om planområdet. Tillgängligheten för allmänheten till området blir därigenom likvärdig de nuvarande förhållandena. Se avsnitt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten.

22. Fastighetsägare öster om planområdet

I PBL står det att marken som planeras för bebyggelse skall ha naturliga förutsättningar, vilket bland annat innebär att extraordinära åtgärder inte skall behöva vidtas för att marken ska bli lämplig att bebygga. Markhöjning,

föroreningar i marken, risk för bergstabilitet och utbyggnad av marken måste väl ändå gå under begreppet extraordinära insatser?
I PBL står det även att en lämplighetsbedömning med hänsyn till landskapsbild, natur, kulturvärden och en god helhetsverkan ska tas. Jag anser inte att bebyggelsen är anpassad till platsens förutsättningar i skala och omfång.
2009 gjorde stadsbyggnadskontoret ett uttalande om att platsen är ett strategiskt läge och utgör en resurs för kommunen, föreningslivet och lokalbefolkningen att nå fram till vattnet och att verksamheter som har marin anknytning är ett lämpligt markutnyttjande.
Enligt PBL får en detaljplan inte medföra negativ påverkan på omgivningen. En byggnation i det här området skulle dock bidra till en ökad trafikbelastning till området och ge stora konsekvenser för såväl Pejlingsgatan som utfarten till Saltholms gatan. Korsningar med anslutande gator och in-/utfarter skapar stor otrygghet och tydligt försämrad trafiksäkerhet.
Detaljplanen anger användningen bostadsområde och småbåtshamn, vilket delvis strider mot översiktsplanens redovisning.
Att i detaljplanen referera till småbåtshamn är direkt missvisande och skall därför ersättas med båtplats. Definition av småbåtshamn är enl. PBL hamn och kan omfatta allt från småbåtshamnar till stora färjeterminaler och industrihamnar. Med användningen Hamn avses all den verksamhet som hör till sjötrafik och hamnverksamhet och som är förlagd till land. Inget av detta finns med i de ritningar som presenterats. Oklarhet råder även kring påverkan på GKSS befintliga hamnmiljö och avståndet mellan de nya bryggorna och GKSS bryggor.
Visualiseringen av området är direkt missvisande då perspektivet ej återskapar de korrekta höjderna på de planerade husen
Tillgängligheten för allmänheten kommer ej att förbättras av den planerade bostadsbyggnationen, tvärtom kommer det att bli svårare för allmänheten att vistas i området då det blir en mycket begränsad yta att vistas på, som skall delas med de boende. Det blir en gated community som kommer att kännas väldigt privat och inte inbjuder allmänheten till promenader. Idag är området öppet för allmänheten då grindarna står öppna för passage genom området. Husen kommer att bli så dyra att endast en mycket liten grupp människor kommer att kunna köpa dem.
Det finns en gångväg som förbinder Sextantgatan med bryggan. I samband med byggnationen tecknade byggherren ett avtal med Göteborgs kommun om att sköta en gångväg som förbinder Sextantgatan med bryggan. Denna gångväg sköts ej. Dessutom har byggherren satt upp en stor skylt om att den aktuella gångvägen är avstängd. Jag vill att allmänhetens tillgång till det vattennära området som finns i anslutning till den nu aktuella fastigheten måste behandlas som en helhet.
Det finns ingen kartläggning av gångförbindelse Pejlingsgatan/t finns att en opartisk ny mätning bör genomföras och att en plan presenteras för hur trafiksituationen kan lösas i området.
Spårvagnshållplats Roddföreningen har lagts ner.
Om allmänheten skall få hyra båtplatserna kommer det att bli omöjligt för dem att

parkera sina bilar. Det finns redan idag en stor brist på parkeringsplatser i området.
Miljöförvaltningen skriver att ingen ytterligare exploatering med fysiska strukturer kan tillåtas i vatten eller strandområden, till exempel utbyggnad av bryggor och kajpromenader. Hur kan då bebyggelse tillåtas så nära strandkanten (i vissa fall så nära som 0,2 meter) och att tillåta att markytan byggs ut i vattnet?
Med avseende på, de i den miljötekniska markundersökningen, upptäckta föroreningarna (överskridande Naturvårdsverkets generella riktvärden för KM och MKM) och de höga halterna av metaller och organiska föroreningar kräver jag att en fördjupad riskbedömning avseende eventuella föroreningars påverkan på miljö- och/eller hälsa med avseende på befintlig samt planerad markanvändning genomförs. Lämpliga försiktighetsåtgärder för att begränsa grumling och spridning bör även utredas och beskrivas i en kontrollplan inför att arbeten som omfattar förorenade sediment genomförs.
Sakägaren anser följande:

- Minska höjden på husbyggnationen längs Pejlingsgatan så att de inte skymmer intilliggande fastigheters utsikt.
- Minska antalet hus längst ut på plattans udde i väster. Ersätt dessa hus med en större öppen yta med grönområden och mötesplatser för att skapa bättre tillgänglighet till området. Ingen utbyggnad i vattenområdet behöver heller göras.
- Inga takterrasser ska kunna byggas på hustaken och detta bör bli inskrivet i plankartan under planbestämmelser.

Kommentar:
Se avsnitt Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning, Trafik och parkering, Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten samt Hantering av dagvatten och markmiljö.

Omfattningen av båtplatser och bryggor är så pass omfattande att de bör betecknas och planeras som småbåtshamn i planhandlingarna. Den del av vattenområdet som inte omfattas av kajpromenaden ska ha karaktären av öppet vatten med inslag av bryggor och förtöjning av båtar, enligt bestämmelse ”f6 – Egenskapsområdet ska ha karaktär av öppet vatten med inslag av bryggor och förtöjning av båtar” i antagandehandlingens plankarta.

Allmänheten kommer att ha tillträde till området vid vattnet genom den gemensamhetsanläggning där staden har andel. Gemensamhetsanläggningen kommer att vara knuten till de kommunala vägfastigheterna och ha kopplingar till gångstråket norr om området och till de kommunala vägarna söder och öster om planområdet. Tillgängligheten för allmänheten till området blir därigenom jämförbar de nuvarande förhållandena.

Frågan om gångvägen från Sextantgatan till planområdet berör inte planärendet. Frågan hanteras mellan fastighetsägaren och rättighetshavarna för den aktuella gångvägen.

Det finns möjligheter för allmänheten att röra sig mellan GKSS hamn och genom området längs bryggdäcket, norr om planområdet på de fastigheter som delvis

ägs av Göteborgs stad. I framtiden finns det goda möjligheter att göra en bättre gångförbindelse mot Talattagatan i framtiden.

Se avsnitt om Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivningen. SBF bedömer att det inte är möjligt att bygga takterrasser på byggnadernas tak med planförslagets bestämmelser.

I övrigt noteras synpunkterna.

23. Fastighetsägare öster om planområdet

I PBL står det att marken som planeras för bebyggelse skall ha naturliga förutsättningar, vilket bland annat innebär att extraordinära åtgärder inte skall behöva vidtas för att marken ska bli lämplig att bebygga. Markhöjning, föroreningar i marken, risk för bergstabilitet och utbyggnad av marken måste väl ändå gå under begreppet extraordinära insatser?
I PBL står det även att en lämplighetsbedömning med hänsyn till landskapsbild, natur, kulturvärden och en god helhetsverkan ska tas. Jag anser inte att bebyggelsen är anpassad till platsens förutsättningar i skala och omfång.
2009 gjorde stadsbyggnadskontoret ett uttalande om att platsen är ett strategiskt läge och utgör en resurs för kommunen, föreningslivet och lokalbefolkningen att nå fram till vattnet och att verksamheter som har marin anknytning är ett lämpligt markutnyttjande.
Enligt PBL får en detaljplan inte medföra negativ påverkan på omgivningen. En byggnation i det här området skulle dock bidra till en ökad trafikbelastning till området och ge stora konsekvenser för såväl Pejlingsgatan som utfarten till Saltholms gatan. Korsningar med anslutande gator och in-/utfarter skapar stor otrygghet och tydligt försämrad trafiksäkerhet.
Miljöförvaltningen skriver att ingen ytterligare exploatering med fysiska strukturer kan tillåtas i vatten eller strandområden, till exempel utbyggnad av bryggor och kajpromenader. Hur är det tillåtet att tillåta bebyggelse så nära strandkanten (vissa fall så nära som 0,2 meter) och att tillåta att markytan byggs ut i vattnet? Hur kan det tillåtas en sådan kraftig utbyggnad i detta känsliga vattenområde, och hur skall detta ske? Är det med utfyllnadsmassor eller bryggdäck eller är det både och?
Jag har, trots allt, en positiv syn på bostadsbebyggelse inom området och förstår att förändringar kan leda till något positivt även om jag ifrågasätter om marken och området lämpar sig för bebyggelse.
Synpunkter och förslag till förbättringar på bebyggelse:

- Minska höjden på husbyggnationen längs Pejlingsgatan så att de inte skymmer intilliggande fastigheters utsikt.
- Tag bort de två enplanshusen längst ut på plattans udde i väster. Ersätt dessa hus med en större öppen yta med grönområden och mötesplatser för att skapa bättre tillgänglighet till området. Ingen utbyggnad i vattenområdet behöver heller göras.
- Inga takterrasser ska kunna byggas på hustaken och detta bör bli inskrivet i plankartan under planbestämmelser

- När det gäller trafiksituationen så anser jag att en opartisk ny mätning bör genomföras och att en plan presenteras för hur trafiksituationen kan lösas i området.

Kommentar:

Se avsnitt för bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt, vy 1.
Planbestämmelsen för angivna nockhöjder i för bebyggelsen bedöms inte tillåta altaner med mera ovanför angivna nockhöjder
Se avsnitt Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning, Trafik och parkeringhantering av dagvatten och markmiljö.
I övrigt antecknas synpunkterna.

24. Fastighetsägare öster om planområdet

Förslaget stämmer inte med PBL. Det innebär utfyllnad av området som inte är tillåtet enligt miljöförvaltningen. Biltrafiken kommer att öka i stor mängd så korsningarna Pejlingsgatan/Sextantgatan mot Saltholmsgatan blir en stor risk varför jag anser att utrymmet behöver vara tillräckligt för att uppnå god standard och i annat fall bör trafikljus installeras. Den föreslagna utformningen av hus är inte acceptabel husen måste minskas i antal och på höjden om de skall inrymmas på området. Det är förkastligt att någons privata intresse ska få gå före de boendes och förstöra miljön i ett helt bostadsområde.

Kommentar:

Se avsnitten Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning, Trafik och parkering samt Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivningen.
Övriga synpunkter noteras.

25. Rättighetshavare, boende väster om planområdet

Anser att byggnaderna invid Pejlingsgatan skymmer utsikten mot hamnen från gatan, att bebyggelsen är olämplig och att byggtrafiken kommer att innebära en olägenhet.

Vi protesterar särskilt mot de tre villorna längst upp mot Pejlingsgatan. De tar bort utsikten över båtarna, vattnet och Långedrag. Husen är alldeles för många, står tätt och att de längst ned mot vattnet blir utsatta för de hårda stormarna.

Trafik och parkering: Det blir en omfattande byggtrafik under lång tid och den sprängning av berget som kommer att ske. Det har vi haft nog av under flera år på Vässingsö under den förtätning som tyvärr pågår för fullt.

Det fina gamla segeltorkhuset längst ut på kajen försvinner. Byggnaden pryder sin plats och har stått där länge.

Kommentar:

Utsikten från Pejlingsgatan norrut försvinner till stor del, men blockeras inte helt. Se avsnitt Stadsbild, utsiktsbortfall och lämplig markanvändning samt Trafik och parkering. SBF bedömer att det är en förändring som bör kunna tålas.

Planförslaget behandlar inte frågan om byggtrafik under genomförandet av planen. SBF bedömer att segeltorkshuset inte har några särskilda kulturhistoriska värden som behöver bevaras.

26. Rättighetshavare, boende söder om planområdet

Den föreslagna detaljplanen föreskriver fastighetsindelningsbestämmelse (a1). Denna bestämmelse innebär att befintliga officialservitut avseende rätt till väg och båtplats, aktnummer 14-VÄS-121.1,14-VÄS-121.2 och 14-VÄS-121,3, ska komma att upphävas inom planområdet. Fastighetsägarna motsätter sig denna förändring och menar att den inte är förenlig med regleringen i 5 kap. 4 §, första stycket Fastighetsbildningslagen samt strider emot egendomsskyddet i 2 kap. 15 § Regeringsformen. Det är på inget sätt visat, att en ändring av servituten skulle innefatta en värdehöjning som klart skulle överstiga värdeminskningen för de fastigheter som får sitt servitut ändrat. Detta är ett icke verifierat påstående som bestrids.

Påståendet om att detaljplanens genomförande kan säkra allmänhetens tillgång till stranden är felaktigt. Ända sedan 1920-talet har allmänheten haft tillgänglighet till området genom en spång och servitut 14-VÄS 121.

Inom planområdet har påtagliga naturvärden konstaterats. Föreslagen detaljplan innebär att dessa naturvärden försvinner. Det allmänna intresset av att tillskapa nya bostäder i området och samtidigt säkra allmänhetens tillgänglighet till strandkanten har på oklara grunder bedömts väga tyngre än att bevara befintliga naturvärden.

Lika med Miljöförvaltningen menar fastighetsägarna, att strandområde ska bevaras, att utökad provtagning för markmiljö är nödvändig, att dagvattenutredningen är otillräcklig och att ett genomförande skulle ha en negativ inverkan på den biologiska mångfalden.

Föroreningshalter som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning och mindre känslig markanvändning samt för farligt avfall i sedimentsprovpunkt har konstaterats. En fördjupad jord- och sedimentanalys är därför påkallad.

På grund av sitt läge är planområdet också utsatt för en påtaglig översvämningsrisk med avseende på stigande havsnivåer. Delar av området ligger idag under +2,5 meter.

Genomförande av detaljplanen kan på goda grunder antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt såväl PBL 5 kap. 11 § som Miljöbalken 6 kap. 6 §.

Länsstyrelsens synpunkter är synnerligen omfattade och tungt vägande emot planens genomförande samt att detaljplanen strider emot översiktsplanen vilken i sin tur väl harmoniserar med gällande servitut för området.

Lantmäterimyndigheten anger klart att det är tveksamt om det alls går att bilda en gemensamhetsanläggning för gångväg och kajpromenad, något som anges som ett skäl för undanröjande av fastighetsägarnas servitut.

Planens angivna syfte synes vara att omvandla området från verksamhetsområde till bostadsområde samt att skapa en allmän tillgänglighet till vattnet via

gångstråk. Det är oklart hur dessa, till synes motstridiga målsättningar, ska kunna realiseras samtidigt.
Sakägarnas ståndpunkt är, att det reviderade planförslaget på intet sätt hanterar de mycket tunga invändningar och synpunkter som har framkommit i samrådet rörande föreslagen markanvändnings lämplighet för avgivet ändamål.

Kommentar:
Se avsnitt ”Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten”, ”Hantering av dagvatten och markmiljö” och planbeskrivningens avsnitt om fastighetsrättsliga frågor. Planen reglerar bebyggelsens och markens höjd över havsytan för att bebyggelsen inte skall påverkas av höga vattenstånd. Det finns naturvärden inom området som kommer att försvinna när marken vid Pejlingsgatan exploateras för bostäder som inte bedöms som omistliga eftersom det finns gott om naturmark i närområdet. Övriga synpunkter noteras.

Övriga

Nedan följer svar på yttranden från övriga intressenter. I de fall yttrandet berör något eller några av de fem teman som behandlas i sammanfattningen ovan besvaras yttrandet helt eller delvis med hänvisning till avsnitten: Trafik och parkering, Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning, Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter, Hantering av dagvatten och markmiljö samt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten

27. Boende väster om planområdet

Anser att byggnaderna vid Pejlingsgatan skymmer utsikten mot hamnen från gatan, att bebyggelsen är olämplig och att byggtrafiken kommer att innebära en olägenhet.

Påverkan på stadsbild: utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter: Boende vill protestera helt mot att den planerade byggnationen, särskilt mot de tre villorna längst upp mot Pejlingsgatan. De tar bort utsikten över båtarna, vattnet och Långedrag. Husen är alldeles för många, står tätt och att de längst ned mot vattnet blir utsatta för de hårda stormarna. Trafik och parkering: Att det blir en omfattande byggtrafik under lång tid och den sprängning av berget som kommer att ske. Det har vi haft nog av under flera år på Vässingsö under den förtätning som tyvärr pågår för fullt. Att det fina gamla segeltorkhuset längst ut på kajen försvinner. Byggnaden pryder sin plats och har stått där länge.

Kommentar:
Se svar i yttrande 25-Rättighetshavare, boende väster om planområdet

28. Boende väster om planområdet

Området lämpar sig bäst för hamnverksamhet men då staden nu anser det lämpligt att det byggs fler bostäder här så har vi några synpunkter som vi vill framföra.
Trafiksituationen på Pejlingsgatan blir ett problem om planen genomförs
I samrådshandlingen påstås att ”Med hänsyn till områdets och stadsdelens förutsättning bedöms tryggheten inom befintligt trafiksystem vara god”. Som

boende vid Pejlingsgatan och Sextantsgatan så instämmer vi inte alls i den bedömningen.
Pejlingsgatan, som kommer att behöva ta hand om såväl gång-, cykel- som biltrafik till det nya området, är en enfilig väg som saknar ytor för gående och cyklister. Närheten till havet och Saltholmens färjeläge innebär att många besökare rör sig i området sommartid och parkeringssituationen är redan idag ansträngd.
Idag är det en blandad verksamhet i aktuellt område (varv, kontor osv), vilket ändå innebär att trafiken är utspridd över hela dagen. Bostäderna i planförslaget medför en mycket hög exploateringsgrad med ensidig användning. De kommer att generera mest trafik på morgon och eftermiddag. Pejlingsgatan kommer att bli en flaskhals för biltrafiken, detta vid samma tid som många barn cyklar och går till skolan.
Enligt genomförd trafikutredning bedöms trafikalstringen inom detaljplanen vara lägre än de trafikmängder som dagens verksamhet och parkering inom planområdet alstrar. Denna bedömning görs utifrån en mätning som skett under en aktiv tid på försommaren, och gäller inte alls under vintertid då trafiksituationen idag är helt annorlunda.
Vi bedömer att trafiksituationen på Pejlingsgatan inte kommer att bli säker, om detaljplanen genomförs.

Gemensamhetsanläggningen måste även innefatta trappan upp på Pejlingsgatan
Planens syfte är enligt beskrivningen ”att skapa en allmän tillgänglighet till vattnet via gångstråk” samt att ”säkra allmänhetens tillgång till strandkanten”. Därmed finns ett explicit behov av att långsiktigt garantera åtkomst och fri passage för gående längs med vattnet.
I befintligt förslag finns en gemensamhetsanläggning för att säkerställa att gångstråket och kajpromenaden kommer att kunna nyttjas av invånare och besökare för rekreation och tillgång till vattnet. Om det ska kunna bli en lösning som fungerar i praktiken och på längre sikt så är det viktigt att det blir möjligt att fortsätta promenaden mot sydväst upp på Pejlingsgatan via illustrerad trappa, varför gemensamhetsanläggningen behöver innefatta även denna.
2017 togs beslutet att planlägga gångförbindelsen mellan Ängholmsbron och Styrbordsgatan (Diarienummer SBK 0740/09), detta för att säkerställa åtkomst och fri passage längs vattnet. Detta stråk kan, om passagen upp på Pejlingsgatan via trappan säkerställs, knytas ihop med promenaden genom det nya området och generera mervärden för såväl besökare som boende i området.

Det finns ett stort behov av attraktiva mötesplatser i området
I planen fastställs ett behov av att skapa mötesplatser i området. ”Området är till största delen monofunktionellt och förutsättningarna för sociala möten och interaktion i närområdet som till stor del består av privata bostadsfastigheter är begränsade”. (...) ”Området har med undantag från mindre parker brist på samlingsplatser.”

I ett område som man konstaterar redan idag är monofunktionellt blir det, om planförslaget genomförs, ännu fler bostäder. Att tillåta fler alternativa användningar än endast ”bostad” i planen skulle generera stort värde. Den västra delen av aktuellt område är en attraktiv plats med fin kvällssol och utblickar mot havet. Här skulle en ny målpunkt/mötesplats tillföra stora värden för såväl invånare som besökare. Det är lätt att föreställa sig vad ett glasscafé, en korvkiosk eller en uppställning av foodtrucks kunde betyda för platsen! På illustrationsplanen kan vi utläsa att det är tänkt att kunna ligga en kiosk/wc längre in vid bryggpromenaden, men kan inte utläsa något stöd för detta i plankartan.
Andra verksamheter med anknytning till marina branscher borde också tillåtas, till exempel segelmakeri eller hamnservice av annat slag. Ett inslag av blandstad, med annat än bara bostäder i området, skapar liv över en större del av dygnet. Fler människor som rör sig i området ökar tryggheten både för boende och besökare.
En större flexibilitet i planen, med möjlighet till fler användningar, skulle också bättre följa inriktningen från översiktsplanen, som klassificerar området som ett ”verksamhetsområde”.
Påverkan på stads- och landskapsbilden samt hamnen behöver beaktas
Planens syfte och förutsättningar fastställer att ”bebyggelsens ska vara anpassad till platsens förutsättningar i skala och utformning.” Radhus är som man skriver ”en bebyggelsetypologi som inte finns i området idag”. Även plantypologin är obekant, och planförslaget innebär en relativt hård exploatering som är främmande för området.
I planområdets södra del anknyter bebyggelsestrukturen och gatunätet till den befintliga stadsbilden medan den delen som sträcker sig som en tunga ut i hamnbassängen har en avvikande form. Ett nytt område, insprängt i ett befintligt, vinner på att tydligare knyta an till den befintliga plan-/gatustrukturen.
Planen tillåter i områdets norra del en stor sammanhängande bebyggelse, utan att säkerställa släpp och utblickar. Formen grundar sig i en tidigare markutfyllnad i hamnen och resultatet blir en främmande bebyggelsestruktur som inte har någon förankring i befintlig stads- och landskapsbild.
Plankartan bör justeras för att säkerställa släpp och utblickar mellan husen på fler ställen, risken är annars att den yttre raden av bebyggelse upplevs som en barriär mot havet och hamnen. Detta skulle, förutom bättre kontakt med vattnet, skapa bättre orienterbarhet och stärka tryggheten i området.
Aktuellt område ligger i en aktiv hamn för fritidsbåtar. Längst in i hamnen ligger en kran som behöver ha god åtkomst, och sommartid passerar många båtar dagligen precis förbi området. En del av dem har inte motor och behöver kryssa (segla mot vinden) förbi, vilket kräver en relativt bred passage. Därför är det av stor vikt att hamnens seglingsbara vatten inte får begränsas mer än vad det redan gör. Planen bör inte tillåta bryggor som sträcker sig längre ut än vad de befintliga gör.
I plankartan används beteckningen ”a4”, men i legenden saknas förklaring till vad som avses med detta.

Kommentar:

Gällande stadsbild och bebyggelse, trafik samt översiktsplan och markanvändning, se avsnitten om ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Trafik och parkering” och ”Avvikelse från översiktsplan och påverkan på omgivningen”.

Gällande gemensamhetsanläggningen är egenskapsområdet för denna utformad på ett sådant sätt att den ansluter till Pejlingsgatan i söder och fastigheter norr om planområdet. Egenskapsområdet för gemensamhetsanläggningen är även utformat på ett sådant sätt att inga återvändsgränder inom området skapas. Det har i detta planarbete inte bedömts vara aktuellt att genomföra andra åtgärder i närområdet avseende framkomligheten för gående.

Den del av vattenområdet inom användningsområdet Småbåtshamn i detaljplanen som inte utgörs av kajpromenad har en utformningsbestämmelse som anger ”f_6 – Egenskapsområdet ska ha karaktär av öppet vatten med inslag av bryggor och förtöjning av båtar.”

Övriga synpunkter noteras.

29. Boende väster om planområdet

Sammanfattningsvis har vi i sak inget att invända mot att exploatera fastigheten, det står var och en fritt att pröva. Men det är av största vikt att underlagsutredningar och avvägningar inom planens utformning har gjorts utifrån rätt parametrar.

Det primära med dessa synpunkter är att tillgodose att framtida och befintliga hushåll längs med Pejlingsgatan och angränsande lokalgator har en lokal miljö som uppfattas som trygg och säker. Då lokalgatorna idag upplevs som relativt osäkra, utifrån grannlaga diskussioner, har vi svårt att se hur ytterligare hushåll kan rymmas på ett tryggt och säkert vis inom samma gaturum.

Vi vänder på det, vi tillstyrker gärna en exploatering med ett ökat underlag för service och dylikt för stadsdelen/området – om trafiksituationen förbättras till den nivå att den på riktigt är att anse vara trygg och säker.

Det generella intrycket av underlagsutredningen PM Trafik- och utformningsförslag är att den har ett tema som i stora delar missar det väsentliga som förväntas av en trafikutredning i plan.

Den dimensionerande trafiksituationen vilket är själva underlaget för en trafikutredning framställs inte. Det nämns i en bisats att det kommer förekomma större fordon. Vilka ska kunna mötas? Fungerar det? Har det gjorts svep/körspår? Efterföljande texter påtalar återkommande att gatorna är smala, men inga bredder framställs vilket är av mycket stor vikt för en dylik utredning.

Befintligheten relativt framtiden utreds likväl inte. Åtminstone hade en sektion på befintligheten, som ju då underförstått anses vara fullgod för den dimensionerande trafiksituationen, varit på sin plats för att sakligt kunna följa utredningens slutsatser.

Rimligen ska en utredning av denna omfattning och status åtminstone hantera resväg, lägga ut trafiken och titta på korsningarna mer noga.

Följande citat ger själva andemeningen för utredningen:

”Även om gator och gångvägar kring planområdet inte uppfyller nu rådande standard, ger denna detaljplan inga skäl att göra ingrepp i kringliggande vägnät.”

Kommentar:
Gällande trafik, se avsnitt om ”Trafik och parkering”.

Övriga synpunkter noteras.

30. Boende väster om planområdet

Anser följande:

1. Felaktigt antagande om parkeringsbehov under högsäsong

Mobilitets- och parkeringsutredningen påstår att det inte finns någon risk för att nya bostads-områden kommer att öka trycket på de redan ansträngda parkeringsplatserna i närområdet. Samtidigt beskrivs att parkeringssituationen i området redan är ansträngd under sommar-månaderna, särskilt vid småbåtshamnen och färjeläget Saltholmen. Det faktum att köer till parkeringsplatser är lång understryker detta antagande och bör granskas vidare. Dessutom tillkommer 50 nya platser för båtar i småbåtshamnen vilket genererar mycket trafik samt behov av parkeringsplatser framförallt under högsäsong.
2. Bristande analys av cykelparkering I mobilitets- och parkeringsutredningen anges att cykelparkering enbart kommer att finnas på de enskilda tomterna och att ingen gemensam cykelparkering planeras. Detta tar inte höjd för besökande under högsäsong, vilket kan leda till att cyklar parkeras olämpligt längs gator eller på boendes tomter.
3. Trafikmätningens placering och tidpunkt ger missvisande bild Trafikmätningen på Pejlingsgatan genomfördes under juni månad, när sjösättning av båtar sker och trafikvolymer är högre än under årets övriga månader. Dessutom genomfördes hastighetsmätningen endast 15 meter från korsningen vid Saltholmsgatan, vilket resulterade i en medelhastighet på 19 km/h. Eftersom denna mätpunkt ligger nära korsningen där bilister naturligt sänker farten, ger detta en missvisande bild av de faktiska hastigheterna längre upp på gatan. En mer representativ mätning bör utföras på en annan del av gatan. Bedömningen är att trafiken kommer öka kraftigt med 27 nya fastigheter och en ny småbåtshamn.
4. Felaktig beskrivning av tillgänglighet till området I Planbeskrivningen samt i PM Trafik och utformningsförslag anges att delar av området är inhägnat och inte alltid tillgängligt för allmänheten. Detta är en helt felaktig beskrivning och hänvisning har istället skett till att endast en otillgänglig väg kan används kallad ”Kulturstigen”. Området är i högsta grad tillgängligt för allmänheten och nyttjas regelbundet av boende och besökare. Detta framgår inte korrekt av utredningen.
5. Avsaknad av specifika trafiksäkerhetsåtgärder Utredningen påpekar att barnperspektivet blir viktigare när området går från verksamhetsområde till bostadsområde, men specificerar inga tydliga åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Med tanke på närheten till skolor och förskolor bör planen inkludera fysiska trafiksäkerhetsåtgärder som trottoar, cykelväg, farthinder och tydligt markerade övergångsställen.

6. Minskad/borttagen havsutsikt för omgivande fastigheter. Detaljplanen möjliggör bebyggelse som kommer att påverka omgivningens utblickar mot havet. För många omgivande fastigheter kommer utsikten mot havet att minska till följd av de tillkommande byggnaderna. För ett antal fastigheter kommer utsikten mot havet att försvinna helt bland annat för vår fastighet. Trots att byggnadernas placering och höjd har anpassats för
att minska inskränkningen, kvarstår det faktum att utsikten för många fastigheter försämras avsevärt. Detta bör beaktas ytterligare i planeringen.
7. Avsaknad av konsekvensanalys för byggskedet Detaljplanen saknar en tydlig redovisning av hur byggskedet kommer att påverka trafikflödet och tillgängligheten i området. Byggtrafik på Pejlingsgatan, som är smal och redan idag har låg framkomlighet, kan skapa stora hinder och faror för boende och besökare. En analys av byggtrafikens omfattning och förslag på åtgärder för att minimera störningar saknas och bör inkluderas i planen.
8. Bristande anpassning av nockhöjder till omgivande bebyggelse Detaljplanen tillåter nockhöjder på upp till 12 meter i vissa delar av det nya bostadsområdet, vilket inte harmoniserar med den befintliga bebyggelsen i området. Detta kan leda till att ny bebyggelse kraftigt skymmer sikten och påverkar stadsbilden negativt. Vi begär att en översyn av nockhöjderna görs för att bättre integrera den nya bebyggelsen med den existerande.
Begäran om åtgärd
Mot bakgrund av ovanstående punkter begär vi att:
Trafik- och hastighetsmätningar genomförs vid fler punkter längre upp på Pejlingsgatan och inte enbart vid korsningen samt att den genomförs på normaliserade tider på året.
Bilparkerings- och cykelparkeringsbehovet under högsäsong analyseras ytterligare med fokus på småbåtshamnen.
Tillgängligheten till projektområdet korrigeras i planhandlingarna för att spegla den faktiska situationen.
Trafiksäkerhetsåtgärder för barn och oskyddade trafikanter inkluderas i detaljplanen.
Påverkan på havsutsikt för angränsande fastigheter utreds och hanteras ytterligare. En detaljerad konsekvensanalys av byggtrafikens påverkan tas fram och åtgärder för att minimera störningar inkluderas i planen.
Nockhöjderna ses över och anpassas till omgivande bebyggelse för att bevara stadsbild och utsiktslinjer.
Vi föreslår att detaljplanen förtydligas med en bestämmelse som uttryckligen förbjuder altaner, solcellsanläggningar eller andra byggnadskomponenter på tak som överskrider angiven nockhöjd, även om de inte är bygglovspliktiga i andra sammanhang. Detta skulle säkerställa att planens syfte om minimal påverkan på omgivningen upprätthålls och förebygga framtida tvister eller tolkningsutrymme vid bygglovsprövningar.
I planbeskrivningen anges att de tillkommande byggnaderna inte kommer att blockera havsutsikten för de omgivande fastigheterna och att havsutsikten i stort

sett kommer att bevaras. Detta stämmer inte överens med den faktiska visuella effekten som de planerade byggnaderna kommer att ha på vår fastighet.
Som bevis har vi bifogat två bilder: Det är tydligt att de nya byggnaderna helt blockerar den tidigare havsutsikten.
Den visuella förändringen innebär en betydande negativ inverkan på fastighetens värde och boendemiljö. Att påstå att havsutsikten kommer att bevaras strider mot de faktiska konsekvenserna av den planerade byggnationen. Vi anser att detta utgör en felaktig beskrivning
av planens effekter och att nämnden inte till fullo har beaktat hur detaljplanen kommer att påverka de boende i området.
Vi begär att:
Planbeskrivningen korrigeras så att den tydligt redovisar den verkliga påverkan på havsutsikten från bland annat Pejlingsgatan 8.
En ny konsekvensanalys genomförs som tar hänsyn till hur de tillkommande byggnaderna påverkar siktlinjer och fastighetsvärde.
Planen omarbetas så att havsutsikten för befintliga fastigheter skyddas i större utsträckning.
Mätning av trafik i januari ger missvisande bild
Utredningen nämner att trafikmätningar på Saltholmsgatan gjordes i januari 2022 och visar en trafikminskning på 18 % jämfört med 2009. Problem: Januari är lågsäsong för både småbåtshamnen och färjetrafiken, vilket ger en missvisande bild av trafikvolymen. Dessutom var det kraftiga pandemieffekter januari 2022.
Ny mätning bör göras som speglar en mer riktig bild.

Kommentar:
Se avsnitten om ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att utsiktsbortfallet inte utgör en betydande olägenhet. Planbestämmelsen för angivna nockhöjder i för bebyggelsen bedöms inte tillåta altaner med mera ovanför angivna nockhöjder.

Se också avsnitt ”Trafik och parkering”.

Övriga synpunkter noteras.

31. Boende söder om planområdet
Anser att trafiksituationen är riskabel och att området inte tål förtätningen utan att trafiksituationen löses innan området förtätas.

Kommentar:
Se avsnitt Trafik och parkering

32. Boende söder om planområdet och företrädare för föreningen Staden vi vill ha
Är kritisk mot förslaget. Den boende har utöver synpunkterna nedan även skickat med bilaga med bilder från sin fastighet som illustrerar det befarade

utsiktsbortfallet. Detaljplanen går emot översiktsplanen ÖP2022 avseende markanvändning. I ÖP 2022 framgår intentionerna att det kustnära läget ska stärkas och synliggöras.

Det är viktigt att beslut om exploatering av strandnära områden noggrant övervägs och att de långsiktiga konsekvenserna för både miljön och samhället beaktas. En balans mellan privata och medborgerliga intressen saknas.

I samband med tillkomsten av Sjöräddningssällskapets byggnad avsågs Långedrags hamn bli ett småbåtscentrum. Med aktuellt planförslag spolieras denna möjlighet. Större delen av marken i förslaget avsätts till privata bostäder och inte till gemensamhetsområden. Större sammanhängande rekreationsområden behöver skapas. Det finns inga juridiska garantier för att området inte kan hägnas in. Området längs med strandkanten bör planläggas som allmän mark.

Enligt samrådsredogörelsen har såväl Länsstyrelsen som Kretslopp och Vatten allvarliga synpunkter som måste beaktas innan detaljplanen kan antas. Fastighetsägaren önskar att man inom arbetet för detaljplanen Genomför djupgående kompletterande utredningar kring Miljökvalitetsnormer MKN för vatten, föroreningar och dagvattenlösningar. Att planeringsnivåerna för bebyggelsen tar hänsyn till översvämningsrisker. Att det finns en tydlig strategi för hantering av dagvatten och skyfall. Att planering och finansiering av sanering av mark och sediment finns innan byggnation påbörjas samt att förslaget bör förtydliga hur förslaget uppfyller de långsiktiga hållbarhetsmålen.
Dessutom visar uppsatta slanor med linor att den planerade radhusbebyggelsens omfång att de helt skymmer utsikten mot hamnen för trafikanter på Pejlingsgatan. Förslaget innebär förlorad hamn- och havsutsikt. Fastighetsägaren önskar ett omtag om detaljplanen och att en hamn för nytänkande och samverkan sjösätts. För att inte förhala planarbetet föreslår fastighetsägaren att planområdet delas in i två etapper:
Etapp 1: Omfattar områden för mindre avskärmande bostäder och andra delar som inte kräver omfattande fördjupningar.
Etapp 2: Omfattar den markyta som inte är lämplig för permanenta bostäder. Detta ger tid för djupare utredningar.

Kommentar:
Gällande stadsbild och bebyggelse, trafik samt översiktsplan och markanvändning, se avsnitten om ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Trafik och parkering”, ”Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten” och ”Avvikelse från översiktsplan och påverkan på omgivningen”.

Gällande Länsstyrelsens samt Kretslopp och vattens framförda synpunkter i samrådet angående hantering av dagvatten och skyfall så har dessa hanterats i detaljplanen på ett sätt som bedöms vara tillfyllest.

Övriga synpunkter noteras.

33. Boende öster om planområdet

Anser att fastigheten lämpar sig bäst för marint ändamål. Åtgärderna vad gäller sanering och markarbeten är för stora jämfört vad som är lämpligt på platsen. Trafiksituationen anses vara för ansträngd för att tåla tillkommande trafik. Pejlingsgatan medger inte mötande trafik. Utfarten från Pejlingsgatan till Saltholmsgatan är redan i dag farlig. Byggnationen påverkar inte bara de närmsta sakägarna, utan samtliga boende på Vässingsö.

Anser att områdets läge är lämpat för marin verksamhet. Det finns ett behov av varv, service, reparation och underhållsverksamhet året runt för båtägare i göteborgstrakten.

Idag är tillgängligheten för promenader vid vattnet i området mycket god. Byggnation helt ner mot vattnet kommer med väldigt stor sannolikhet att begränsa denna tillgänglighet.

Marken är inte lämplig för den här typen av byggnation på grund av den stora sannolikheten att marken behöver saneras samt höjningen av vattennivån. Enligt PBL ska mark som skall bebyggas ha naturliga förutsättningar för det som avses. Trafiksituationen i området är redan idag katastrofal i perioder. De få bilar som planområdet idag bidrar med kan inte jämföras med antalet bilar planförslaget kommer medföra. Pejlingsgatan medger inte mötande bilar och att enkelrikta och i stället belasta Rodergatan och Ängholmsgatan är inte en lösning. Utfarten från Pejlingsgatan till Saltholmsgatan är farlig och ökad trafikmängd ökar risken för olyckor.
Planförslaget skulle även bidra till ökad trafik på Torgny Segerstedtsgatan och Saltholmsgatan. Påverkan på hela Vässingsö behöver beaktas innan ett så här stort ingrepp i området görs.

Kommentar:

Se avsnitten Trafik och parkering, Avvikelse från översiktsplanen, Hantering av dagvatten och Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten. Övriga synpunkter noteras.

34. Boende öster om planområdet

Att tillåta bostadsbebyggelse på denna mark strider mot PBL:s riktlinjer, men om ambitionen är att kringgå detta, så måste en ny detaljplan göras med största varsamhet om den vattennära miljön.
Vässingsö är en liten halvö, som förtätas kontinuerligt genom avstyckningar. Att ytterligare förtäta med denna massiva exploatering är förödande och saknar hänsynstagande till människor och miljö i området. Det är en förvanskning av närmiljön till anrika GKSS båthamn.
Men den viktigaste invändningen avser trafikmiljön. Det är boende på halvön såväl som boende i södra skärgården som genererar trafik. Sommartid tillkommer sommargäster till öarna plus soltörstiga göteborgare till Saltholmens klippor. Spårvagnar, bussar, bilar, cyklar och fotgängare skall samsas på den smala

Saltholmsgatan, som har en undermålig cykel- och gångbana. Tvärgatorna inkl Pejlingsgatan saknar helt cykel- och gångbana. Trafik ifrån ytterligare 27 fastigheter är helt enkelt inte försvarbart.
Om bostäder överhuvudtaget skall byggas där måste antalet begränsas till ett fåtal så att det även ges möjlighet till marin verksamhet såsom ett mindre varv för reparationer.

Kommentar:

Se avsnitten Trafik och parkering, Avvikelse från översiktsplanen, Hantering av dagvatten och Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten. Övriga synpunkter noteras.

35. Boende öster om planområdet

Jag önskar yttra mig gällande trafiksituationen i Saltholmen generellt och Sextantgatan speciellt. Flertalet utredningar har genomförts gällande den ohållbara trafiksituationen ofta med fokus på parkeringssituation och tillgänglighet till parkeringar. Trafiksäkerhet har dock inte präglat dessa utredningar på ett adekvat sett och att inga åtgärder vidtagits annat än att bygga fler parkeringar vilket inte gett någon effekt.
Trafiken har ökat markant och dagens trafiksituation på Saltholmsgatan är mycket riskfylld. Som tidigare utredningar pekat på är dagens trafikflöden höga i förhållande till gatans begränsade bredd, särskilt sommartid och i anslutning till båtavgångar. Spårvagnar, bussar och bilar samsas om ett körfält i varje riktning och gång- och cykelvägen längs gatan är bitvis mycket smal. Flertalet bostäder längs både Saltholmsgatan och Torgny Segerstedtsgatan utsätts för bullernivåer över 60 dB(A).
Utredningarna tar inte hänsyn till den höga hastigheten för bilar, spårvagnar och cyklister som färdas längs med Saltholmsgatan. Hastighetsbegränsningen är satt till 30 km/tim och en ljusindikator finns för att uppmärksamma bilisterna på hastighetsbegränsningen, men tyvärr kör många i hastigheter på upp mot 80km/tim. Det förekommer även ofta farliga omkörningar för att hinna i tid till färjorna. Då flertalet barn och ungdomar som bor i området promenerar eller cyklar till och från skolan/förskolan är trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för oskyddade mycket låg. De åtgärder som tidigare tagits för trafiksäkerheten är inte tillräckliga utan här behövs en fartkamera eller likande för att få ner hastigheterna.
Även trafiksituationen på Sextantgatan är otrygg. Trafiken på Sextantgatan och Pejlingsgatan skulle öka markant såväl under byggnationen som vid färdigställande vilket måste tas i beaktande utifrån ett trygghetsperspektiv. Sammantaget skulle trafiksituationen försämras avsevärt under byggnation och även efter uppförande av förslaget projekt.
Min bedömning är att rivning, bortforsling av förorenad mark, uppfyllnad av mark samt byggnation av nya bostäder kommer vara nästintill omöjligt utan att samtliga infartsgator tas i anspråk, vilket är direkt olämpligt. Det kommer skapa en kaosartad situation då tung trafik skall in på dessa små smala gator. Att addera

på ytterligare trafik utan att ta ett större grepp om trafiksäkerheten torde vara ytterst olämpligt.

Kommentar:

Se avsnitt Trafik och parkering. Övriga synpunkter noteras.

36. Boende öster om planområdet

Andelen bostäder blir för många och för höga i förhållande till befintlig bebyggelse. Några hus blir helt förbyggda, och ett antal får reducerad vy. Det är en betydande olägenhet. Vi föreslår att man sänker hushöjden hela vägen så att husen som ligger närmast Pejlingsgatan ej överstiger existerande bebyggelse (dagens varvsbyggnad) och de nya som byggs på dagen parkering väster om dagens varvsbyggnad, inte tar så mycket utsikt i anspråk från existerande hus. Sänk höjden på bostäderna närmast Pejlingsgatan där det idag ej finns bebyggelse och bygg färre bostäder. Bygger man färre hus reduceras även de risker som finns med dagvatten, ökad trafik och problemet med parkeringsplatser löses. Detta blir en slags "gated community" för äldre där majoriteten redan bor i området, men som ej önskar ha trädgård o.dyl att sköta.Andelen föreslagna hus är för många i förhållande till matargatan till husen, Pejlingsgatan. Det är bara att se hur mycket trafiken ökat när infarten till Ängholmsparken varit avstängd p.g.a. rörarbeten för vattenledningarna. Under byggtiden kommer det vara en markant ökning av tung trafik och markant ökat buller.
Den bullerutredning som gjordes under 2022 har dåligt tagit hänsyn till sträckan där Pejlingsgatan börjar till korsningen vid Rodergatan. Utredningen bör göras av neutral part och ej beställas av exploatören.
Tre gäst p-platser är för lite. Utöka antalet p-platser genom att bygga färre hus.
Det lyfts fram på många ställen att "Detaljplanen innebär att ytor längs strandkanten som allmänheten idag har begränsad tillgång till, blir allmänt tillgängliga genom det föreslagna gångstråket och kajpromenaden. Allmänheten har redan tillträde idag. Det är ingen begränsad tillgång alls. Det kommer däremot att begränsas när det blir privata bostäder med tillhörande båtplatser som man skall promenera runt. Promenadstråket Pejlingsgatan till trapporna ner mot Styrbordsgatan kommer också påverkas negativt av förslaget.
Hanteringen av dagvattnet och markmiljön blir även svår med denna exploatering. Den fördjupade riskbedömning som rekommenderas i den utredning som gjordes våren 2024, avseende den miljötekniska markutredningen bör göras innan beslut fattas.

Kommentar

Se avsnitt Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt, Trafik och parkering, Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten samt Hantering av dagvatten och markmiljö. Övriga synpunkter noteras.

37. Boende i Masthugget

Området kring Långedrag har höga naturvärden, både på land och i marina miljöer. Enligt den genomförda naturvärdesinventeringen finns det arter och biotoper som kan påverkas negativt av den föreslagna bebyggelsen. Omfattningen bör minskas.

Tillkommande bostäder innebär en ökad trafikbelastning i området. Enligt trafik- och utformningsförslaget förväntas en ökning av trafikflödet, vilket kan påverka både trafiksäkerheten och framkomligheten negativt. Omfattningen och antalet hushåll bör minskas genom färre och större villor.
Långedrags båtvarv har ett kulturhistoriskt värde som bör beaktas. Utifrån de skisser och bilder som finns tillgängliga, ser det ut som att planen fokuserar på att maximera antalet bostäder på bekostnad av andra värden. Om planen arbetade med färre hushåll skulle detta möjliggöra en mer harmonisk integration med området och minska belastningen på infrastrukturen. Dessutom borde större allmänna ytor planeras in, vilket skulle kunna ske på ett sätt som är inspirerat av och bevarar detaljer från och delar av varvsmiljön.

Kommentar:
Det finns naturvärden inom området som kommer att försvinna när marken vid Pejlingsgatan exploateras för bostäder som inte bedöms som omistliga eftersom det finns gott om naturmark i närområdet. Se också avsnitt Trafik och parkering samt Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivningen.

38. Företrädare för Älvsborgs Egnahemsförening

Föreningen ser positivt på en utveckling av Långedrag liksom andra delar av stadsdelen. ÄEF stödjer en utveckling av området som harmonierar med dess befintliga karaktär och även värnar om allmänhetens tillgång till vattnet.Föreningen framhåller vikten av att tillkommande byggnader anpassas till den befintliga bebyggelsens skala, arkitektoniska stil och att öppna siktlinjer mot vattnet bibehålls samt att småbåtshamnen och strandlinjen fortsatt är tillgänglig för allmänheten.
Utbyggnaden av området bör sättas i ett större sammanhang för att helhetsintrycket och attraktiviteten av Långedrag, både för boende och besökare, inte går förlorat.
Utvecklingen i Långedrag behöver göras med omsorg om både nuvarande och framtida invånare och den speciella miljön i stadsdelen. En kajpromenad i området kan bidra till att liv och rörelse skapas i området.
Föreningen ser positivt på att det finns en dialog mellan fastighetsutvecklaren och boende i området.
Det behövs ytterligare utredning, och åtgärder, för att utbyggnaden inte ska påverka havsmiljön negativt.
Det är viktigt att det i förslaget tydligt framgår hur det kopplar an till stadens hållbarhetsmål.
Föreningen påtalar vikten av att planera för havsnivåhöjningar, kraftigare vindar samt större och kraftigare regn.

Enligt boende på Pejlingsgatan gjordes trafikmätningarna till utredningen på dagar då många sjösatte sina båtar. Uppskattningen av trafikflödet kan därför vara för högt. Spårvagnshållplatsen Roddföreningen som lyfts i detaljplanen har dragits in. Det ökade avståndet till spårvagnshållplats riskerar att bidra till ett ökade av privatbilismen i området. Föreningen önskar att kommunen tar ett helhetsgrepp vad det gäller transporter i området.

Föreningen ser också positivt på att föreningen Staden Vi Vill Ha (SVVH) engagerar sig i utbyggnaden med konstruktiva synpunkter.

Kommentar:

Gällande stadsbild och bebyggelse samt trafik, se avsnitten om ”Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter”, ”Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten” samt ”Trafik och parkering”.

Stigande vatten

Bebyggelsen har anpassats till Göteborgs stads planeringsnivåer enligt dokumentet ”Planeringsnivåer för kustzonen” som är en bilaga till Göteborgs översiktsplan (Göteborgs Stad, 2021c).

Övriga synpunkter noteras.

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att:

- den geotekniska utredningen har inför antagande reviderats. Det framgår nu tydligare att planbestämmelser gällande geoteknik inte behöver införas i plankartan, för att marken ska vara lämplig för sitt ändamål.
- en planbestämmelse som reglerar höjden på marken på de kvartersgator som bostäderna inom planområdet angörs från: ”n1 – Markens höjd får inte vara lägre än +2,8 meter över nollplanet.” har införts i plankartan.
- Planbestämmelserna b_2 och b_3 har ändrats för att stämma överens med ”Planeringsnivåer för översvämningsrisk från hav, vattendrag och skyfall” (SBN 2026).
- redaktionella ändringar av plankarta och planbeskrivning har införts. Dessa har framför allt gällt förtydligande om nuvarande verksamhet inom småbåtshamnen norr om planområdet, resonemang om framkomlighet i samband med högt vattenstånd samt bedömning av påverkan på stadsbild och omgivande fastigheter har fördjupats.
- en utformningsbestämmelse om kajpromenaden har lagts till.
- en utformningsbestämmelse som tidigare endast omfattade kajpromenaden har utökats till att även gälla den del av strandkanten som inte berörs av kajpromenaden.
- En fördjupad utredning av markmiljön under befintlig varvsbyggnad har genomförts, vilket gett en bättre bild av markmiljön men inte ändrat några ställningstaganden.

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

Hanna C Kaplan
Planchef

Anders Dahlgren
Planarkitekt

Bilagor

- ***Bilaga 1 – Sändlista meddelande om granskningsutlåtande***
- ***Bilaga 2 – Länsstyrelsens yttrande*** *med dess bilagor.*

Bilaga 1 – Sändlista meddelande om granskningsutlåtande

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

- Länsstyrelsen Västra Götaland
- Lantmäterimyndigheten

Sakägare

De som yttrat sig i ärendet.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

De som yttrat sig i ärendet.

Övriga

De som yttrat sig i ärendet.

Älvsborgs Egnahemsförening.

Bilaga 2 – Länsstyrelsens yttrande med dess bilagor.

Länsstyrelsen Västra Götaland

Datum
2025-01-15

Diarienummer
50504-2024

Göteborgs Stad
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se
Ert ärende nr: SBF-2023-00105

Granskningsyttrande över detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg, Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade december 2024 för samråd enligt 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt (både MB kap. 3 och 4)
- Mellankommunal samordning blir olämplig
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs (MB 5 kap., luft och vatten)
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap.)
- Bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor,

Länsstyrelsen befarar däremot att föreslagen markanvändning kan bli olämplig sett utifrån risken för översvämning samt risken för erosion och behöver hanteras enligt nedanstående synpunkter.

Risk för översvämning

Kommunen utgår nu ifrån planeringsnivåer för kustzonen och det är bra att lägsta golvnivå för bostäder (+3,4) säkerställs på plankartan.

Framkomlighet
Av planbeskrivningen framgår att framkomligheten bedöms uppfylla kraven i det tematiska tillägget till översiktsplanen avseende översvämningsrisker. Länsstyrelsen anser dock att planeringsnivån kopplat till framkomlighet, som Göteborgs stad tillämpar, inte lever upp till krav som ställs för övriga delar av länet och nationellt.

I Boverkets tillsynsvägledning avseende översvämningsrisker framgår att tillgängligheten generellt ska säkerställas med tillfartsvägar som klarar översvämning motsvarande den grundläggande utgångspunkten. Länsstyrelsens tolkning och utgångspunkt utifrån detta är att även vägar ska planeras på samma nivå som bostäderna. Göteborgs stad har valt att använda 200 årsnivån för framkomlighet vilket inte går i linje med Boverkets vägledning. Detta är något som Länsstyrelsen har lyft i granskningsyttrande till kommunens översiktsplan. Länsstyrelsen har dock accepterat kommunens utgångspunkt med 20 cm stående vatten.

När vi tittar på den illustrativa situationsskissen, som även hänvisas till kopplat till skyfallsfrågor, ser det ut som att vägar planeras på relativt höga nivåer och att de flesta byggnader går att nå även om utgångspunkten för planeringen skulle motsvara de krav som Boverket ställer?

Länsstyrelsen anser att kommunen måste utöka sitt resonemang kring framkomlighet. Hur bedömer kommunen framkomligheten utifrån Boverkets rekommendationer?

Erosion

SGI har inga synpunkter på den geotekniska utredningen, under förutsättning att rekommendationerna givna i PM Geoteknik efterföljs för bibehållen stabilitet i planområdet:

• Bebyggelse rekommenderas grundläggas med stålrörspålar/stålkärnepålar.

• Fyllningsslänter ska lägga i en lutning om 1:2 eller flackare. Stödmurar kan användas som alternativ.

SGI rekommenderar kommunen och länsstyrelsen att bedöma om dessa förutsättningar ska införas som bestämmelser i plankartan alternativt som upplysningar i planbeskrivningen. Länsstyrelsen kan inte se att dessa åtgärder säkerställts i plankartan. Länsstyrelsen vill upplysa om att skyddsåtgärder på kvartersmark behöver kombineras med villkor för lov eller startbesked. Planbestämmelser ska därutöver formuleras tydligt så att det klart framgår vad de reglerar. Se SGIs yttrande, daterat 2025-01-13.

De som medverkat i beslutet

Företrädare från civilt försvar och beredskap, natur och vatten- samt miljöavdelningen har bidragit till beredningen av detta yttrande. Detta yttrande har beslutats av funktionschef Nina Kiani Janson med planhandläggare Johanna Severinsson som föredragande.

Nina Kiani Janson

Johanna Severinsson

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Bilaga för kännedom:
Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2025-01-13

Kopia (utan bilaga) till:
SGI, David Rudebeck
Länsstyrelsen/
Avdelningen för civilt försvar och beredskap, Rebecka Thorwaldsdotter
Natur- och vattenavdelningen, Josefin Dannerstedt
Miljöskyddsavdelningen, Robert Jalvin
Funktionschef Plan och bygg, Nina Kiani Janson