



Utfärdat: 2026-07-06

Diarienummer: SBF-2023-00408

Linus Sandberg

Aktbeteckning: 2 -5663

Telefon: 031-368 18 03

E-post: linus.sandberg@stadsbyggnad.goteborg.se

Detaljplan för stadsutveckling i Brunnsbo

Granskningsutlåtande 1

Handläggning

Stadsbyggnadsförvaltningen har, på uppdrag av Stadsbyggnadsnämnden, genomfört granskning för detaljplaneförslaget med utökat planförfarande.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 18 juni 2024 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 14 augusti 2024 – 24 september 2024. Ett samrådsmöte anordnades 2024-08-27 med ca 200 deltagare.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 17 juni 2025 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning under tiden 13 augusti 2025 – 2 september 2025.

En ny granskning behöver genomföras då planförslaget har ändrats på grund av byggnadstekniska skäl. Beslut om en andra granskning planeras tas i Stadsbyggnadsnämnden den 25 augusti 2026.

Göteborgs Stad har genomfört en omorganisation vid årsskiftet 2022/2023. Detta ärende hade fram till 2022-12-31 diarienummer 0465/21 hos Stadsbyggnadskontoret. Sedan 2023-01-01 hanteras ärendet istället av Stadsbyggnadsförvaltningen med nytt diarienummer: SBF-2023-00408.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på kommunens webbplats, samt på Stadsbiblioteket, Götaplatsen 3.

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

Sammanfattning

Inkomna yttranden under granskning 1 berör i huvudsak frågor om risker kopplat till buller, vibrationer, skyfall, markmiljö och farligt gods samt frågor om naturvärden och artskydd. Flera boende/föreningar önskar också behålla markparkeringar och befintliga handelsbyggnader vid Brunnsbotorget samt ta bort/minska exploateringen. Efter granskningen inkom ny information gällande en berganläggning som planförslaget har behövt anpassa sig efter. Förvaltningen bedömer att detaljplanen kan sändas ut på en andra granskning (granskning 2) med föreslagna ändringar:

- planområdet har minskat i och med att två tidigare planerade kvarter utmed Tingstadsvägen har utgått ur detaljplanen.
- frågor om buller, vibrationer, skyfall och farligt gods har studerats vidare i kompletterande utredningar samt följts upp med nya/reviderade planbestämmelser för att säkerställa lämplig markanvändning.
- genomförandetiden har ändrats från 10 till 15 år.

Kvarstående erinringar från granskning 1 finns från: Föreningen Fasad och centrum för Byggnadskultur, Brunnbo Radhus Samfällighetsförening samt från samtliga privatpersoner vilka i detta granskningsutlåtande namnges enligt följande: 16. Boende på Granåsgatan, 17. Fastighetsägare intill Komedigatan, 18. Fastighetsägare intill Anekdotgatan (samma avsändare som till yttrande 19.), 20. Fastighetsägare på Grindstugegränd, 22. Boende på Folkvisegatan, 23. Boende på Folkvisegatan, 24. Boende på Berättelsegatan, 25. Boende på Folkvisegatan, 26. Boende på Memoargatan, 27. Boende på Folkvisegatan, 28. Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 29, 30, 31, 33, 34, 35, 39 och 40), 32. Boende på Folkvisegatan (samma avsändare som till yttrande 37 och 38), 36. Boende på Berättelsegatan, 41. Boende på Backebogatan, 42. Boende på Börsårgatan samt 43. Boende på Börsårgatan.

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

Granskningsutlåtande 1	1
Handläggning	1
Sammanfattning	1
Inkomna synpunkter och Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer	5
Kommunala nämnder och bolag m.fl.	5
1. Exploateringsnämnden	5
2. Nämnden för funktionsstöd	8
3. Miljöförvaltningen.....	10
4. Förskoleförvaltningen	20
5. Socialförvaltningen Hisingen (Socialnämnden Hisingen?).....	20
6. Idrotts- och föreningsförvaltningen.....	23
7. Kretslopp och vatten.....	23
8. Göteborg Energi	26
9. Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG)	26
Statliga och regionala myndigheter m.fl.	31
10. Lantmäterimyndigheten Göteborgs Stad.....	31
11. Länsstyrelsen	32
12. Trafikverket.....	43
13. Försvarsmakten	46
14. Vattenfall eldistribution AB	46
15. Swedavia AB.....	46
Sakägare	46
16. Boende på Granåsgatan	46
17. Fastighetsägare intill Komedigatan	50
18. Fastighetsägare intill Anekdotgatan	52
19. Fastighetsägare intill Anekdotgatan (samma avsändande som till yttrande	
18) 58	
20. Fastighetsägare på Grindstugegränd.....	60
21. Brunnbo Radhus Samfällighetsförening	64
Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende	69
22. Boende på Folkvisegatan.....	69
23. Boende på Folkvisegatan.....	69
24. Boende på Berättelsegatan	70
25. Boende på Folkvisegatan.....	70
26. Boende på Memoargatan.....	72
27. Boende på Folkvisegatan.....	72

28.	Boende på Balladgatan	73
29.	Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)	74
30.	Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)	75
31.	Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)	75
32.	Boende på Folkvisegatan.....	77
33.	Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)	79
34.	Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)	79
35.	Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)	79
36.	Boende på Berättelsegatan	80
37.	Boende på Folkvisegatan (samma avsändare som till yttrande 32).....	82
38.	Boende på Folkvisegatan (samma avsändare som till yttrande 32).....	82
39.	Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)	83
40.	Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)	83
	Övriga.....	84
41.	Boende på Backebogatan	84
42.	Boende på Börsåsgatan.....	84
43.	Boende på Börsåsgatan.....	90
44.	Föreningen Fasad och Centrum för byggnadskultur	91
	Revideringar	97
	Bilagor.....	98

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. Exploateringsnämnden

Har följande synpunkter:

Beslut

Enligt exploateringsförvaltningens tjänsteutlåtande:

1. Exploateringsnämnden tillstyrker förslaget till detaljplan för stadsutveckling i Brunnsbo inom stadsdelen Backa och översänder tjänsteutlåtandet till stadsbyggnadsnämnden som exploateringsnämndens eget yttrande.
2. Exploateringsnämnden justerar ärendet omedelbart.

Justering

Omedelbar justering

Handling

Exploateringsförvaltningens tjänsteutlåtande 2025-03-19

Förslag till beslut

I exploateringsnämnden

1. Exploateringsnämnden tillstyrker förslaget till detaljplan för stadsutveckling i Brunnsbo inom stadsdelen Backa och översänder tjänsteutlåtandet till stadsbyggnadsnämnden som exploateringsnämndens eget yttrande.
2. Exploateringsnämnden justerar ärendet omedelbart.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har översänt förslag till detaljplan för stadsutveckling i Brunnsbo med begäran om exploateringsnämndens yttrande senast den 2 september 2025. Stadsbyggnadsförvaltningen har gjort bedömningen att planförslaget utifrån det allmänna intresset, påverkan på stadsbilden och bostadsbeståndet, ska handläggas med ett utökat planförfarande och antas av kommunfullmäktige.

Syftet med detaljplanen är att stärka Brunnsbo som bebyggelseområde och centrumpunkt i mellanstaden där Brunnsbotorget utpekats som ett kraftsamlingsområde och kollektivtrafiknod med trafikering av både citybuss och ny spårvagnsdragning samt ny pendeltågstation, vilket ämnar öka både tillgänglighet och attraktiviteten till området som ny tänkt entrépunkt till Brunnsbo och till Göteborgs innerstad.

Projektet syftar till att bidra till bostadsförsörjningsmålet genom att möjliggöra cirka 1300 nya bostäder, varav ca 50 studentbostäder, samt medverka till näringslivet och kommunala behov i form av verksamheter/kontor och åtta

avdelningar förskola. Exploatörer inom kvartersmarken är Stena Fastigheter AB och Framtiden Byggutveckling AB (Bostadsbolaget och Egnahemsbolaget) vars markinnehav motsvarar ungefär hälften av den exploaterbara ytan som detaljplanen medger. Göteborgs Stad äger resterande mark, vilken kommer att markanvisas under olika skeden utifrån individuellt bedömd lämplighet.

Planförslaget innebär ett positivt projektnetto för exploateringsnämnden.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Exploateringsnämnden får inkomster för försäljning av mark genom kommande markanvisningar, samt försäljning av tillskottsmark till exploatörer. Exploateringsnämnden får utgifter för fastighetsbildning, inlösen och byggnation av allmän plats, ledningsflyttar samt kostnader för kompensationsåtgärder och skyfallsanläggningar. Totalt sett är det ett positivt projektnetto för exploateringsnämnden.

För spårväg (spåranläggning, hållplatslägen, vändslinga samt kringliggande arbeten som krävs för det nya mittförlagda kollektivtrafikkörfälten) inom planområdet täcks investeringen genom statlig och regional medfinansiering via Sverigeförhandlingen.

Sedan samrådet har underlag till projektekonomi bearbetas utifrån fokus på ekonomisk genomförbarhet, samt uppdatering av de kommunala byggrätternas möjliga intäkter. Konsekvens av detta är ett lägre men fortsatt positivt projektnetto för exploateringsnämnden. Kalkylen är dock en kostnadsbedömning framtagen i ett tidigt skede i projektet och är därmed förenad med stora osäkerheter.

Stadsmiljöförvaltningen får ökade driftskostnader för tillkommande allmän platsmark samt höjd standard på befintliga anläggningar.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förslaget bedöms ha neutral inverkan sett ur ett ekologiskt perspektiv. Att uppföra nya byggnader innebär en viss negativ påverkan ur ett klimatperspektiv, och andra sidan möjliggör detaljplanen verksamheter och bostäder i ett kollektivtrafikhögt läge. Det här skapar goda förutsättningar för hållbart resande, vilket i sin tur kan bidra till att minska utsläpp av växthusgaser från transporter.

Förslaget innebär att kollektivtrafiken mellan Brunnsbo station och Hjalmar Brantingsplatsen förstärks med ny spårväg. Detta förbättrar möjligheten för stadens invånare att resa med andra färdmedel än bil och bidrar till ökade möjligheter för att hållbara resor med kollektivtrafik kan bli ett naturligt val. Åtgärden bidrar till att uppfylla trafikstrategins effektmål två att minst 55% av de motoriserade resorna ska ske med kollektivtrafik år 2035.

I Stadens rapport 2020:11 Uppföljning av Göteborgs lokala miljömål 2019 finns senaste sammanställningen av utveckling och analys av de lokala miljömålen, men även koppling till nationella och internationella mål. Rapporten beskriver att ”Stadsplanering och andra styrmedel behöver användas för att minska biltrafiken och för att främja alternativen, som kollektivtrafik och cykel.” Åtgärden går i linje med denna rekommendation.

Förslaget bedöms förhålla sig som nedan till de tre övergripande målen i Miljö- och klimatprogrammet (stadens verktyg för arbetet med den ekologiska dimensionen).

Naturen

Detaljplanen innebär i vissa delar en försämring för livsmiljöer samt biologisk mångfald i och med exploaterade grönytor, samt fällning av träd. Till största del sker dock exploateringen på den mark som idag är markparkering. Förluster av ekologiska värden ska kompenseras inom planområdet. Att vissa ytor planläggs som allmän plats natur är ett positivt bidrag. Bedömning är att detaljplanen innebär en oförändrad påverkan.

Klimatet Detaljplaneförslaget bidrar till att möjliggöra ett hållbart resande med utbyggd kollektivtrafik samt förbättrade gång- och cykelvägar. Bedömning är att detaljplanen innebär en förbättring på sikt.

Människan Större variation av bostäder planerade på nuvarande markparkering, förbättring av tillgången på kvalitativa grönytor. Bedömning är att detaljplanen innebär en förbättring.

Bedömning ur social dimension

Föreslagen utveckling ger ett positivt tillskott av bostäder i blandade upplåtelseformer vilket innebär att fler kan få en bostad i ett kollektivtrafikhögt område i mellanstan. En förtätning och omvandling till en mer stadsmässig boendemiljö innebär att fler människor kommer att mötas i området och en befolkningsökning ger ett bättre underlag för service i närområdet. Planförslaget innebär också nya bostäder på parkeringsplatser, vilket pekats ut som otrygga miljöer, vilket bedöms positivt ur ett trygghetssperspektiv. Fler bostäder innebär att området befolkas under fler tider på dygnet vilket kan bidra till en generellt ökad trygghet.

En utveckling av trafikstrukturen kommer att ge en ökad tillgänglighet och möjliggöra trygga och säkra kollektivtrafikhållplatser samt gång- och cykelförbindelser inom och i anslutning till området. Förslaget möjliggör för ett tillskott av arbetsplatser, vilket är positivt för den sociala dimensionen.

Förslaget bedöms delvis bidra till mål fem i Göteborgs grönplan (god tillgång till parker och naturområden). Förslaget bedöms bidra till delmålet god tillgång till parker och naturområden i och med en uppgradering av den bostadsnära parken i Brunnsbo till en stadsdelspark. Förslaget bidrar till att de gröna kvalitéerna i området bibehålls.

Litteraturgatan föreslås kompletteras med separerad gång- och cykelbana längs båda sidor. Cykelbanorna byggs ut enligt standard för pendelcykel för att bygga ut det planerade nätet enligt Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025 som är en fördjupning och konkretisering av stadens trafikstrategi, Trafikstrategi för en nära storstad. Cykelbanan knyter an cykelnätet från Backaplan samt stråken som leds vid Lundbyleden.

Planförslaget planerar för två nya hållplatslägen för spårvagn i anslutning till korsningen mellan Litteraturgatan och Tingstadsvägen, samt ett vid det nya torget. Detta möjliggör resande med kollektivtrafik för fler vilket är positivt för ett ökat hållbart resande.

Samverkan

Samverkan med de fackliga organisationerna har inte bedömts aktuell i detta ärende.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar gjorda bedömningar.

2. Nämnden för funktionsstöd

Har följande synpunkter:

Beslut

Nämnden för funktionsstöd tillstyrker Detaljplan för stadsutveckling i Brunnsbo inom stadsdelen Backa med de synpunkter som framgår av detta remissvar.

Bakgrund

Samrådet för Detaljplan för stadsutveckling i Brunnsbo genomfördes under augusti och september 2024. Därefter har planförslaget reviderats och befinner sig nu i granskningsskedet. Nämnden för funktionsstöd tillstyrkte detaljplanen under samrådsskedet och betonade Göteborgs Stads behov av att planera för fler bostäder med särskild service (BmSS). Nämnden förutsatte att sådana bostäder kommer att inkluderas i planområdet. Dessutom framhölls vikten av att de antagna strategierna i Göteborgs Stads program ”För full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021–2026” följs.

Samrådsredogörelse

Inkomna synpunkter berör i huvudsak frågor om risker kopplat till buller, skyfall och farligt gods samt frågor om naturvärden och artskydd. Flera boende önskar behålla markparkeringar och ta bort/minska exploateringen vilket är synpunkter som inte har kunnat tillgodoses då merparten av exploateringen föreslås på just befintliga markparkeringar. Stadsbyggnadsförvaltningen har bedömt att övriga synpunkter till stor del har kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna och ytterligare utredningar.

Nämnden för funktionsstöd tillstyrkte detaljplanen under samrådet och påpekade att de antagna strategierna i Göteborgs Stads program ”För full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021–2026” ska följas. Nämnden lyfte även stadens behov av att fler lägenheter inom BmSS byggs, och att den föreslagna detaljplanen inte uttryckligen innehåller BmSS. Efter dialog med de stadsutvecklande förvaltningarna förutsätter nämnden dock att BmSS kommer att planeras in. Vilket stadsbyggnadsförvaltningen har kommenterat med:

Synpunkterna noteras och frågor gällande universell utformning BmSS skickas vidare till exploateringsförvaltningen som ska bygga ut allmän plats och sälja kommunala fastigheter vidare.

Granskningshandling

Planområdet är beläget vid Litteraturgatan i Brunnsbo på Hisingen, cirka 3 km norr om Göteborgs centrum, och sträcker sig mellan Oskar Rings plats i norr till Brunnsbomotet i söder. Planområdet består i huvudsak av markparkeringar, impedimentytor och mindre värdefulla grönytor längs Litteraturgatan. Marken inom planområdet ägs i huvudsak av Göteborgs stad och kommunala bolag. Markparkeringarna i norra delen av planområdet är privatägda.

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för en större stadsutveckling i Brunnsbo, där Brunnsbo blir del av den utvidgade innerstaden med högre täthet

och funktionsblandning. Den nya bebyggelsen omfattar cirka 1300 nya lägenheter varav 200 studentlägenheter, förskola, kontor, parkeringshus och centrumverksamheter.

Litteraturgatan omvandlas till ett stadsmässigt stråk med en blandad stadsbebyggelse och entréer mot gatan där Brunnsbotorget blir en stärkt tyngdpunkt på centrala Hisingen med kontors-, handels- och mötesplatser intill den nya pendeltågstationen och spårvagnshållplatsen.

Detaljplanen innebär att det befintliga gatunätet förändras och får en delvis ny struktur och en mer stadsmässig utformning. Hela Litteraturgatan får en ny gestaltning med separata kollektivtrafikkörfält, åtskilda bilkörfält, gång- och cykelvägar på båda sidor gatan samt trädtrader för att skapa en grön inramning. Även mindre gator i Brunnsbo föreslås byggas om och utformas för att skapa attraktiva och trafiksäkra miljöer för både boende och besökare. Framtagna trafik- och utformningsförslag bedöms öka tillgängligheten inom och i anslutning till planområdet. Detta med avseende på bland annat tillgänglighetsanpassade passager men även bredare gång- och cykelbanor.

Detaljplanen föreslår en stadsdelspark i de centrala delarna av Brunnsbo. Parken uppgår till cirka 17 500 kvadratmeter och planeras innehålla rekreationsmöjligheter för både befintliga och nya bostäder inom området. Bedömningen är att stadsdelsparken tillsammans med de andra kommunala ytor såsom torgytor, grönområden och lekplatser säkerställer behovet av friytor i området även efter utbyggnaden.

Detaljplanen följer intentionerna i gällande översiktsplan som medger förtätning längs det stadsmässiga stråk som Litteraturgatan ska omvandlas till och en utvidgning av innerstaden som omfattar södra Brunnsbo.

I detaljplaneförslaget ingår inga utpekade lokaler eller bostäder för förvaltning för funktionsstöds verksamheter.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen ser positivt på föreslagen detaljplan och de förbättringar den medför för redan befintliga och framtida boende samt besökare i området. Det är värdefullt att en redan ianspråktagen yta vidareutvecklas med fler bostäder, förbättrad kollektivtrafik och nya ytor för möten och rekreation. Att planen innehåller åtgärder för att skapa attraktiva och trafiksäkra miljöer är positivt.

Det är av stor vikt att offentliga platser och stråk utformas på ett inkluderande och tillgängligt sätt för personer med olika funktionsvariationer. Förvaltningen ser därför positivt på att det framtagna förslaget bedöms främja ökad tillgänglighet. Dessa aspekter behöver även beaktas under genomförandefasen. Detta bidrar till ökad trygghet och stärker möjligheterna till självständighet för förvaltningens målgrupper.

Förvaltningen betonar vikten av att stadens verksamheter tillämpar och ställer krav på universell utformning vid stadsplanering, samt vid ny- och ombyggnation av stadens inne- och utemiljöer, inklusive bostäder. ”Göteborgs stads Program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021–2026”, som gäller för samtliga nämnder och styrelser, ska ligga till grund för arbetet och säkerställa att relevanta rättighetsområden uppfylls. Tillgängliga, lättorienterade, trygga och inkluderande offentliga platser samt närhet till grönområden är viktiga aspekter av

en god livsmiljö för alla människor – inklusive de målgrupper som förvaltningen för funktionsstöd riktar sig till.

Förvaltningen understryker att stadens lokalförsörjningsplan konstaterar ett omfattande behov av BmSS inom nämnden för funktionsstöd, både ur ett nutidsperspektiv och med fokus på geografisk närhet. Under de kommande tio åren beräknas ett tillskott på cirka 550 BmSS-lägenheter behövas. För att möta detta behov måste produktionstakten öka, och varje möjlighet att bygga fler BmSS-lägenheter bör noggrant ses över. Mot bakgrund av detta anser förvaltningen att en detaljplan som omfattar 1300 nya lägenheter också bör inkludera ett antal BmSS-lägenheter. Förvaltningen förutsätter att minst en sammanhåller BmSS-enhet inkluderas i något av de tillkommande flerfamiljshusen.

Delegerad beslutanderätt enligt delegationsordningen

Beslut i ärendet fattas av förvaltningsdirektör enligt nämndens delegationsordning avsnitt 5.4.7

Kommentar:

Synpunkterna noteras och har skickats vidare till exploateringsförvaltningen som ska bygga ut allmän plats och sälja kommunala fastigheter vidare.

3. Miljöförvaltningen

Har följande synpunkter:

Beslut

Miljöförvaltningen tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att deras synpunkter nedan beaktas.

Synpunkter

Miljöförvaltningen har tagit del av granskningshandlingen och samrådsredogörelsen och har följande kvarstående synpunkter:

Naturmiljö och kompensationsåtgärder

Miljö- och klimatnämnden hade följande synpunkt under samrådet: *Särskilt skyddsvärda träd och naturvärdesobjekt ska bevaras och skyddas i så hög utsträckning som möjligt. Målsättningen ska vara att dessa träd ska bevaras. Om det finns särskilt skyddsvärda träd som visar sig helt omöjliga att bevara, så ska det inför granskningen utredas om det är möjligt att flytta de träd som påverkas av exploateringen.*

Stadsbyggnadsförvaltningen skriver i samrådsredogörelsen att:

- *Bedömningen är att detaljplanen har utformats för att i första hand skydda värdefulla naturområden och träd. Kompensationsåtgärder har tagits fram och beskrivs i en särskild rapport – PM för skydds-, förstärknings- och kompensationsåtgärder – där också miljöförvaltningen har varit delaktiga i arbetet.*
- *Exploateringsförvaltningens trädspecialister har gjort bedömningen att de skyddsvärda träd som behöver avverkas ej är lämpliga att flytta. Flera av de berörda träden har uppnått en livslängd som innebär att de inte är*

livskraftiga nog att flyttas. Det bedöms som ett bättre alternativ att i stället kompensera genom plantering av nya träd i närområdet. Skyddsvärda träd samt rödlistade träd föreslås kompenseras genom att ett träd ersätts av tre nya.

Enligt PM kompensationsåtgärder bedöms 22 av 30 skyddsvärda träd kunna skyddas från exploatering. Fyra av dessa träd är grova hålträd som ligger på/vid den norra delen av Tingstadsberget längs Tingstadsvägen.

Miljöförvaltningen ser att nya bostäder som föreslås längs Tingstadsvägen hamnar väldigt nära dessa träd. Miljöförvaltningen bedömer att det finns en påtaglig risk att de skadas i byggfasen av projektet. Miljöförvaltningen bedömer att dessa fyra träd, och de övriga skyddsvärda träden som har identifierats som möjliga att skyddas, också behöver skyddas i plankartan med planbestämmelser, inte bara de träd som finns i detaljplanens västra del vid förskolan.

Miljöförvaltningen påtalar att förlust av de olika ekosystemtjänster som särskilt skyddsvärda träd ger, inte kan kompenseras med nyplantering av unga träd. Miljöförvaltningen har i arbetet med kompensationsåtgärder haft synpunkt/lämnat förslag på att, förutom de skyddsvärda träden, även några av de 80 alléträden som kommer avverkas behöver utredas för möjlig trädflytt. Förvaltningen bedömer att det finns platser i planområdet där stora träd, som tillför en mångfald av ekosystemtjänster, kan göra nytta både för den biologiska mångfalden och människors hälsa. Exempel på platser är park och förskolegård där skugga är viktig.

Stadsbyggnadsförvaltningen skriver i samrådsredogörelsen att *Flera av de berörda träden har uppnått en livslängd som innebär att de inte är livskraftiga nog att flyttas*. Miljöförvaltningen noterar att det står "flera" träd, inte alla. Miljöförvaltningen önskar en redovisning av träd som behöver avverkas och träd som kan flyttas, med en motivering till varför i värsta fall inga av träden kan eller är värda att flytta.

Miljöförvaltningen bedömer att det är nödvändigt att fler träd bevaras inom området genom planbestämmelser i plankartan såsom vid förskolan.

Det finns två bestämmelser för skydd av träd i plankartan. Miljöförvaltningen föreslår att formuleringen av bestämmelser *n₁ Träd inom egenskapsområdet får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk samt a₁ marklov krävs även för fällning av träd* kompletteras. Dessa formuleringar kan tolkas som att det är oreglerat att döda eller allvarligt skada träden genom att till exempel gräva sönder rötterna eller ringbarka. För att bestämmelserna ska vara verkningsfulla anser miljöförvaltningen att bestämmelserna ska formuleras så att träden även skyddas från dödliga skador. Miljöförvaltningen föreslår följande två kompletteringar: *n₂ Markens nivå får inte förändras* och *a₂ marklov krävs för grävning och utfyllnad intill träden*.

Ljudmiljö

Miljö- och klimatanmänden hade synpunkt under samrådet att bullersituationen i området behöver utredas vidare och att det behöver säkerställas att samtliga byggnader som ges beteckning B i plankartan kan uppfylla riktvärdena enligt trafikbullerförordningen. Miljöförvaltningen bedömer att detta fortfarande inte har gjorts för samtliga bostäder.

Bullerutredningen behöver uppdateras med förslag på lösningar och lämpliga planlösningar behöver föreslås så det kan visas att riktvärdena är möjliga att nå. Planbeskrivningen behöver uppdateras med information om hur riktvärden för buller kommer att klaras vid samtliga bostäder.

Enligt planbeskrivningen överskrider inte riktvärdena för den planerade bebyggelsen där bostäder medges. Miljöförvaltningen bedömer att detta inte helt stämmer, varken vid fasad eller uteplats. Vid fasad kan riktvärdena vara svåra att klara för hörnlägenheter eller lägenheter som inte är genomgående och där 65 dBA överskrider vid fasad. Detta förekommer på ett flertal ställen inom detaljplanen. Miljöförvaltningen bedömer att anpassade planlösningar inte kommer att räcka för samtliga lägenheter. Avseende uteplats har byggnad L inte ytor i byggnadens närhet som innehåller riktvärden för uteplats. Förslag på hur dessa överskridanden vid fasad och på uteplats ska åtgärdas behöver utredas och lösningen behöver framgå i detaljplanen. Miljöförvaltningen bedömer att det inte är möjligt att klara riktvärdena för samtliga bostäder utan åtgärd vid källan eller någon bulleravskärmande åtgärd som införs i detaljplanen. Detaljplanen behöver visa att alla bullerriktvärden kan klaras för samtliga bostäder.

Miljöförvaltningen anser att det är positivt för ljudmiljön att hastigheterna begränsas till 30 km/h inom delar av planområdet. Hastighetsbegränsning saknas dock på Litteraturgatan, som med dess högt trafikflöde och central placering inom planområdet har en stor påverkan på ljudmiljön. Miljöförvaltningen bedömer att en hastighetssänkning på denna gata skulle ha en betydelse för bullernivåer och att det är något som bör utredas och införas i detaljplanen. Det kan vara avgörande för om bostäder är lämpliga eller inte i delar av detaljplanen. Till exempel skulle en sänkning med 10 km/h (från 50 till 40) kunna minska bullernivån med cirka två decibel. Den högst beräknade bullernivån på Litteraturgatan är 67 dBA, vilket är 2 dBA över riktvärdet.

Ytterligare bullerskyddsåtgärder, såsom låga bullerskärmar vid busskörfältet och gräs mellan spårvagnsspåren, kan förbättra ljudmiljön och behöver utredas.

Förvaltningen konstaterar att ljudnivån i parken öster om Litteraturgatan har en ljudnivå som överskrider 50 dBA på större delen av ytan. Miljöförvaltningen anser att åtgärder bör införas för att minska bullernivåer i parken.

Vibrationer och stomljud

Miljö- och klimatanmännen hade synpunkt under samrådet att det behövs planbestämmelser för vibrationer och stomljud. Det har identifierats att åtgärder i form av en pålad grundläggning behövs för nya byggnader. Miljöförvaltningen saknar fortfarande planbestämmelser för vibrationer och stomljud. Utan sådana finns risk att byggnader uppförs på fel sätt eller att identifierade åtgärder uteblir. Detta riskerar då att bli en olägenhet för framtida boende.

Dagvatten

Miljöförvaltningen vill informera om att det finns ett åtgärdsförslag i Lokal åtgärdsprogram för Göta älvs avrinningsområde som berör utloppet av berört dagvattensystem (anläggande av skärmbassäng) som bör beaktas i fortsatt arbete.

Markmiljö

Miljö- och klimatanmännen hade följande synpunkt under samrådet: *att en miljöteknisk undersökning behöver utföras av bland annat klorerade kolväten,*

metaller, PCB, petroleum och asfalt. Detta bör göras innan planen antas, för att säkerställa att planområdet är lämpligt för dess ändamål. Det kan även ha använts PFAS vid släckning av bilbränder inom projektområdet.

Miljöförvaltningens bedömning är att kompletterande provtagning av klorerade lösningsmedel behöver utföras, eftersom den före detta kemtvätten ligger inom det detaljpanelagda området. Miljöförvaltningen anser att det finns en risk att halterna är betydande vid källan och att detta behöver utredas innan detaljplanen antas. Det kan även innebära betydande kostnader för avhjälpande åtgärder beroende på föroreningsituationen. Miljöförvaltningen anser att provtagning avseende klorerade lösningsmedel i grundvattnet av samma anledning ska utföras nedströms den före detta kemtvätten, som var belägen inom fastighet Backa 2:1. Även andra medier kan komma att behöva provtas avseende klorerade lösningsmedel.

Inom undersökningsområdet finns flera registrerade brandsläckningsplatser där skum som innehåller PFAS kan ha använts. I ett grundvattenrör påvisades PFAS. Föroreningen kan härröra från en tidigare släckinsats på parkeringen. Inför markarbeten, bygglov eller detaljplanens antagande anser miljöförvaltningen att kompletterande miljöteknisk markundersökning ska utföras och omfatta provtagning i grönytor runt parkeringen för att försäkra sig om att marken inte är förorenad avseende PFAS från släckinsatserna. Kompletterande miljöteknisk markundersökning ska också innefatta undersökning av PFAS i mark och grundvatten vid registrerade släckvatteninsatserna vid Folkvisegatan och Prologgatan.

Provtagningsplan för den kompletterande miljötekniska undersökningen ska samrådask med miljöförvaltningen i god tid före provtagningen genomförs.

Luftmiljö

En detaljerad luftmiljöutredning har tagits fram till granskningen. Miljöförvaltningen håller med om beskrivningen och slutsatserna.

Miljöförvaltningen håller med stadsbyggnadsförvaltningen om att med detaljplanen kommer befintliga bostäder få en bättre luftkvalitet och ljudmiljö. Detaljplanen ligger dock i ett område som enligt kommande skärpta lagstiftningen sannolikt inte kan klassas som hälsosam livsmiljö, då risken finns att gränsvärdet för PM10 tangeras eller överskrids. Planen innefattar en större stadsutveckling med cirka 1300 nya lägenheter, centrumverksamhet och förskola, vilket innebär att många fler människor kommer att bo och vistas i områden nära stora trafikleder där det finns risk för bristfällig luftkvalitet.

För luftmiljön är det positivt med utbyggd kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. Det kommer dock krävas kraftfulla insatser för att staden ska nå delmålet om att Säkra en god luftmiljö för Göteborgarna i detta planområde.

Kommentar:

Avseende naturmiljö:

Under samrådet inkom miljöförvaltningen med en bedömning om ”att särskilt skyddsvärda träd och naturvärdesobjekt i första hand bör bevaras och skyddas”. Stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen bedömer att denna synpunkt har hanterats i och med det arbete som beskrivs i PM för Skydds-,

förstärknings- och kompensationsåtgärder där också miljöförvaltningen har fått delta.

En redovisning av träd som behöver ersättas är listat i PM för Skydds-, förstärknings- och kompensationsåtgärder. En bedömning för varje enskilt träd finns inte, utan det är en sammanvägd bedömning i dialog med exploateringsförvaltningens trädspecialister samt ekolog. Bedömningen att flera av de berörda träden har uppnått en livslängd som innebär att de inte är livskraftiga nog att flyttas kvarstår. I den bedömningen ingår bland annat en särskild inventering och besiktning av den skyddsvärda poppeln i den planerade vändslangan. I besiktningsutlåtandet framgår det att det inte är lämpligt att flytta trädet. Merparten av alléträden väster om Litteraturgatan som påverkas av detaljplanen består av träd från 60-talet varav flera utgörs av oxlar (23 stycken) som särskilt har haft problem med plötsligt grenfall. Länsstyrelsen gav 2026-01-15 dispens för att på fastigheterna Backa 866:704, 866:576, 7:22, 866:393 och 866:694 i Göteborgs kommun ta bort 79 träd i fyra biotopskyddade alléer. Beslutet gäller under förutsättning att detaljplanen antas och vinner laga kraft. Åtgärderna ska vara utförda inom detaljplanens genomförandetid annars upphör dispensen att gälla. Då planområdet har minskat, genom att bebyggelse längs Tingstadsvägen utgår, kommer färre träd, 61 träd i alléform, att avverkas till följd av detaljplanens genomförande.

Även färre skyddsvärda träd kommer behöva avverkas när planområdet har minskat. 23 av 30 skyddsvärda träd inom/i närhet till planområdet bedöms kunna bevaras. Sju särskilt skyddsvärda träd kan komma att påverkas. Av de sju påverkade träden ingår ett av träden i en allé som omfattas av det generella biotopskyddet och hanteras inom ramen för dispensansökan för generellt biotopskydd. Två av träden kommer behöva tas bort vid genomförandet av redan beslutade trafikprojekt (Bytespunkt Brunnsbo och Citybuss Backastråket). Två av träden står på privat mark. Två skyddsvärda träd ska alltså kompenseras inom ramen för detaljplanens kompensationsarbete.

Göteborgs stad har i anmälan om samråd enligt 12 kap. 6 § MB framställt att 4 särskilt skyddsvärda träd behöver avverkas för att möjliggöra en ändamålsenlig exploatering enligt den aktuella detaljplanen. De avvercade träden föreslås kompenseras genom medplantering av 12 nya träd med avsikten att plantera dem i alléform. Länsstyrelsen bedömer att avverkning av de fyra särskilt skyddsvärda träden, utifrån behovet av genomförande av detaljplan för stadsutveckling, inte motiverar föreläggande om åtgärder för att begränsa eller motverka skada på naturmiljön. Att bygga ut spårvagnsnätet bedöms ha en mycket positiv inverkan på klimat, luft och miljö för hela stadsdelen. Den positiva effekten väger upp de negativa effekterna av att påverkan på befintliga alléer och solitära träd.

Skyddsvärda och rödlistade träd som bedöms kunna bevaras på Stadens mark har i första hand planlagts med användningen natur/park. De träd som skyddas står inom kvartersmark. Ytterliga skyddsbestämmelser bedöms inte vara nödvändigt. Övriga skyddsvärda eller rödlistade träd som bedöms kunna behållas inom framtida kvartersmark är ej lämpliga att skydda inom ramen för detaljplanen då det kan få en för stor påverkan på genomförbarheten. Exploateringsförvaltningen ska vid framtida försäljning säkerställa att berörda träd fångas upp i genomförandeavtalet.

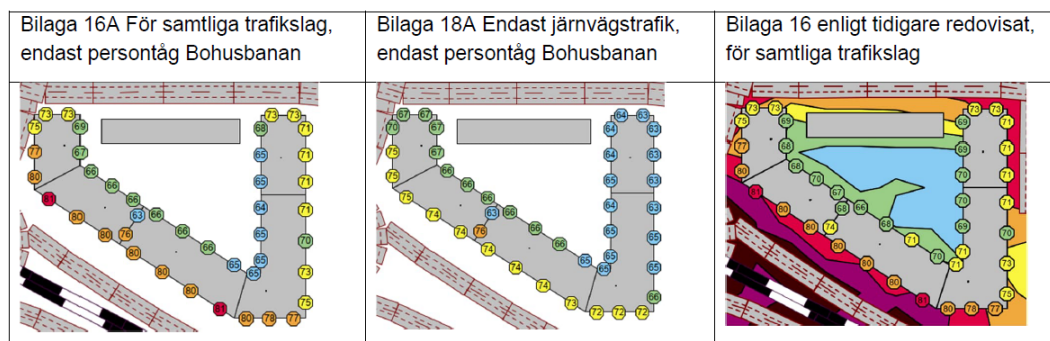
Avseende ljudmiljö:

Bostadsändamål tillåts endast inom områden där bullerutredningen visar på att det är möjligt att klara riktvärdena. Bestämmelse om markens utförande bedöms som en tillräcklig reglering för att säkerställa att gällande riktvärden ska efterföljas.

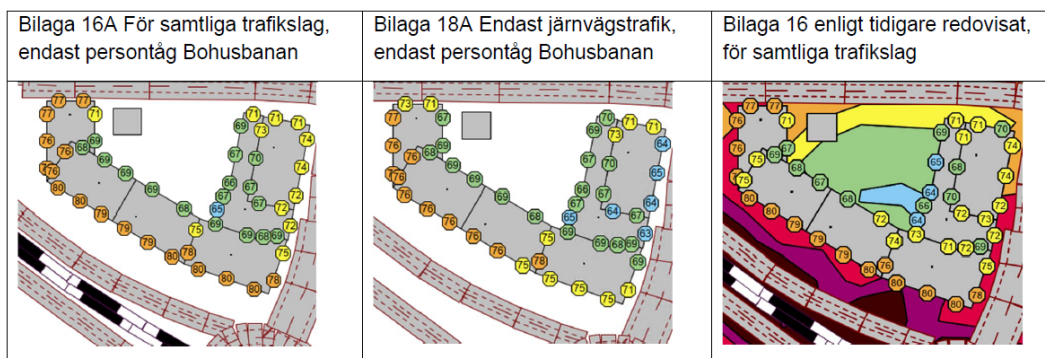
- b1: Om ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är >60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida. För små bostäder med boarea max 35 m² gäller i stället att minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot ljuddämpad sida om ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är >65 dBA. Vid en bygglovpliktig ändrad användning av en byggnad gäller 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.

Efter första granskningen togs ett antal kompletterande beräkningar fram (WSP, 2025) för att bland annat studera ljudmiljöerna vid ljuddämpad fasadsida ytterligare. Bedömningen är att riktvärdena fortsatt innehålls för planerad bostadsbebyggelse förutsatt att genomgående lägenheter och smålägenheter <35 m² uppförs alternativt att utrymmen där överskridande görs exempelvis används som trappuppgång eller förrådsutrymme (ej bostadsutrymmen). Det finns risk för överskridanden, särskilt vid hörnlägen, om inte genomtänka planlösningar tas fram i bygglovskedet.

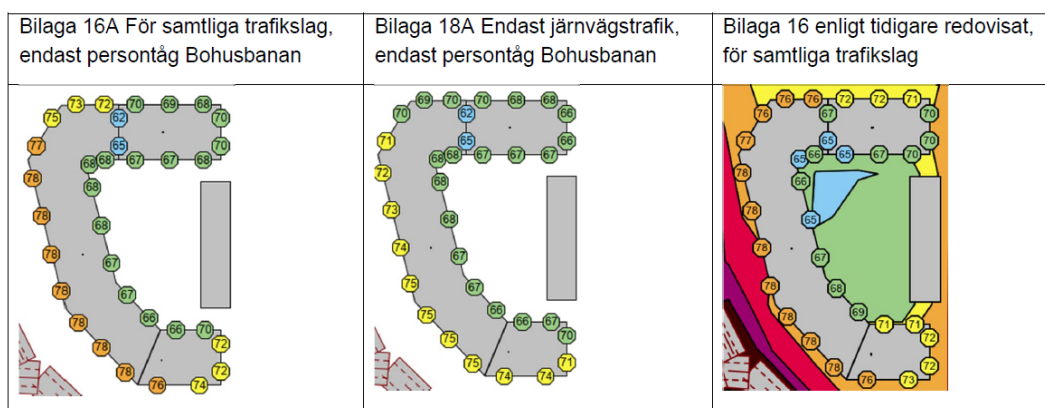
Efter dialog med Miljöförvaltningen fick Stadsbyggnadsförvaltningen till sig att det framför allt var maximal ljudnivå som Miljöförvaltningen hade synpunkter på varför frågan studerades vidare med nya beräkningar. Beräkningar för maximal ljudnivå från järnvägstrafik utan godstrafik från Bohusbanan har studerats utifrån att det i BBR (gäller även i BFS 2024:10 från 1 juli 2025) framgår att maximal ljudnivå inte ska överskrida gällande riktvärde fler än 5 gånger per natt inomhus. Då färre än 5 godstågpassager estimerats på Bohusbanan 2040 nattetid (10 per dygn varav 1 mellan kl. 22-06) bedöms passagerartåg på Bohusbanan vara den dimensionerande faktorn för beräkningar av maximal ljudnivå nattetid. Nya beräkningar visar på att Bohusbanans maximala bidrag (med endast persontåg) inte ger någon större inverkan avseende byggnader A-F i norra planområdet. Resultaten visar dock på att godstågets inverkan av maximala ljudnivå är stor för övriga byggnader G-P i södra planområdet. För vissa innergårdar (där ljuddämpad sida föreslås) blir resultaten utan godstrafiken avstegsskiljande, se nedan bilder.



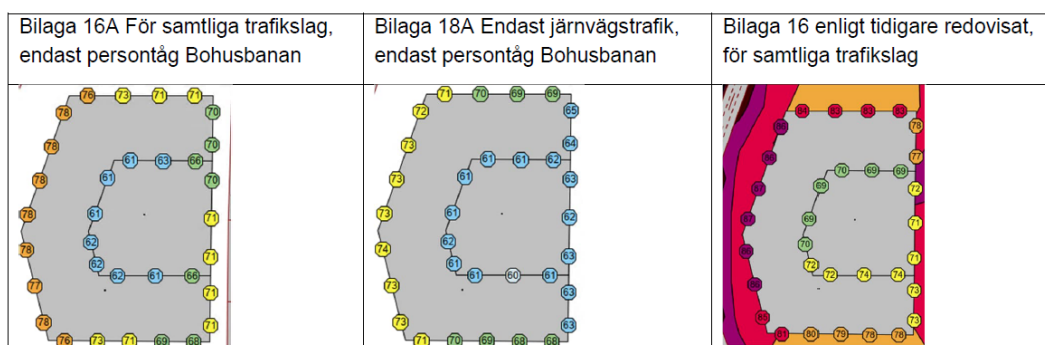
Figur 1 - För byggnad H visar beräkningar av maximal ljudnivå på en förbättrad ljudmiljö på innergården om godstågen exkluderas i beräkningarna (WSP, 2025)



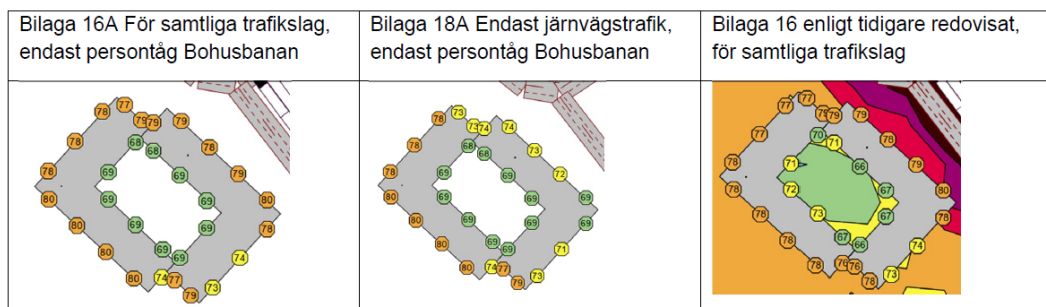
Figur 2 - För byggnad I visar beräkningar av maximal ljudnivå på att godstrafiken från Bohusbanan har en betydande inverkan på innergårdens bullerbidrag (WSP, 2025)



Figur 3 - För byggnad K medför beräkningarna av maximal ljudnivå utan godstrafiken, ett lägre bidrag mot fasader mot innergården (WSP, 2025)



Figur 4 - För byggnad M visar beräkningar på att godstrafikens bidrag till maximala ljudnivåer emot innergård är stor. Godstrafiken påverkar 8-10 dB för innergårdens mest utsatta fasadsida. Beräkningar utan godståg visar på att maximala ljudnivåer för innergård innehåller 70 dBA, som ställs som krav för ljuddämpad sida. (WSP, 2025)



Figur 5 - För byggnad P visar resultatet på att godstrafiken har stor betydelse av godstrafikens bidrag till maximala ljudnivåer vid fasader på innergården. Beräkningar utan godståg visar på att maximala ljudnivåer för innergård innehåller 70 dBA, som ställs som krav för ljuddämpad sida. (WSP, 2025)

Som redovisats i bilderna ovan överskrids maximala ljudnivå vid den ljuddämpade sidan en gång per natt för några få lägenheter (när ett godståg trafikerar Bohusbanan nattetid). Boverkets byggregler/föreskrifter i BBR/BFS 2024:10 bedöms dock klaras då det är färre än fem överskridanden nattetid.

Beräkningar för uteplatser i anslutning till planerad bebyggelse visar att samtliga planerade byggnader utom byggnad L (har ytor i byggnadens närhet som innehåller riktvärden för uteplats. Uteplats för byggnad L kan ordnas inom närliggande kvarter (antingen intill byggnad M eller K) som avses uppföras av samma exploatör. Då det inom byggnad L endast är möjligt att uppföra smålägenheter <35 m² och avsikten är att uppföra studentbostäder så bedöms ett samnyttjande vara en godtagbar lösning.

Resultaten för delstudie rörande en hastighetssänkning på Litteraturgatan/Lillhagsvägen, från 50 km/h till 30 km/h, visar att det inte kommer bli någon skillnad utmed huvudgatan avseende maximala ljudnivåer. Detta beror på att maximala ljudnivåer från vägtrafik inte är hastighetsberoende vid låga hastigheter. Ekvivalent ljudnivå beräknas dock minska med ca 1-2 dB om hastigheten sänks på Litteraturgatan/Lillhagsvägen. Med tanke på att Staden arbetat med att succesivt införa nya hastighetsgränser 30, 40 och 60 km/h kan det i kommande bygglovsskeden vara aktuellt att utgå från den kompletterande utredningens fasadberäkningar.

Gräs mellan spårvagnsspåren är fortsatt ej möjligt då utrymmet ska samsas med busstrafik.

Avseende vibrationer:

En vibrations- och stomljudsutredning har upprättats och bilagts planhandlingarna (Norconsult, 2024). Efter första granskningen togs även en förtydligande utredning (Norconsult, 2025) fram som kompletterar den tidigare utredningen. Nya beräkningar visar att föreslagna åtgärder kan vibrationsnivåer minimeras och därmed efterleva aktuella riktvärden.

Den första utredningen baserades dock på äldre standard och riktvärden från Trafikverket. Både standard och riktvärden från Trafikverket har uppdaterats och dess påverkan beaktas i den kompletterande utredningen (Norconsult, 2025).

Att standard och Trafikverkets riktlinjer ändrats påverkar i sig inte ambitionen att vibrationsnivåer maximalt ska uppgå till 0,4 mm/s vägd RMS för att minimera risk för störningar i de planerade byggnaderna. Men de nya riktlinjerna innefattar

ej ett maxnivåkrav för enstaka händelse under 7 dygn utan riktvärdena gäller endast nattetid (22–06) samt får överskridas 5 gånger per trafikårsmedelnatt. Detta medför att enstaka händelser under de 7 dygn mätningar avser inte bör vara dimensionerande för byggnadskonstruktion eller grundläggning på samma sätt.

I detaljplanen säkerställs att gällande standard och riktlinjer från Trafikverket avseende vibrationsnivåer ska klaras med följande planbestämmelse:

- *b₅: Bostadsbyggnader ska utföras så att maximal vibrationsnivå inomhus inte överstiger 0,4 mm/s vägd RMS. Detta avser vibrationsnivå nattetid (122-06) och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt.*

Avseende dagvatten:

Synpunkten har skickats vidare till Kretslopp- och vatten.

Avseende markmiljö:

Stadsbyggnadsförvaltningen har haft vidare dialog med miljöförvaltningen, exploatörerna och markmiljökonsulterna i frågorna. Bedömningen är att kompletterande undersökningar kan göras i samband med exploateringen.

I detaljplanen säkerställs att markföroreningar avhjälpes till nivåer som medger planerad markanvändning med följande planbestämmelse:

- *Startbesked får inte ges för byggnader förrän markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom sanering av förorenad mark. Marken ska klara gällande krav för aktuell markanvändning.*

Mail (21 oktober 2025) från miljöinspektör på Miljöförvaltningen:

”Yttrande avseende förorenade områden, Detaljplan Brunnsbo

Miljöförvaltningen har utgått från följande undersökningar som har utförts i samband med planarbetet vid yttrandet:

- *Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Stadsdel Brunnsbo, Hisingen, Göteborgs Stad, daterad 2025-03-26 (Rejlers)*
- *Översiktlig miljöteknisk markundersökning del av Detaljplan för bostäder och förskola i Brunnsbo inom stadsdelen Backa, Göteborgs Stad, daterad 2025-04-01 (Relement)*

Klorerade lösningsmedel

Backa 866:578

Analys av porgas från två provpunkter och inomhusluft (passiv provtagning) har utförts inom byggnaden där tidigare kemtvätt var belägen. Även två grundvattenrör har installerats nedströms och provtagits för analys. Det finns indikation på klorerade lösningsmedel men ingen indikation på att det förekommer i klorerade lösningsmedel i fri fas (SGFs rapport Klorerade lösningsmedel i mark och grundvatten, rapport 2:2011). Miljöförvaltningen bedömer att inga ytterligare undersökningar i samband med planprocessen behöver utföras inom denna fastighet. Kompletterande undersökningar kan göras i samband med exploatering.

Backa 2:1

Inom fastigheten Backa 2:1 har det tidigare funnits en kemtvätt med riskklass 2. Fastigheten är inte tidigare undersökt avseende klorerade lösningsmedel vad miljöförvaltningen känner till i dagsläget och försiktighetsprincipen bör tillämpas. Norr om denna fastighet planeras i detaljplanen en förskola.

Uppskattad grundvattenriktning inom området är syd - sydöst. Fastigheten Backa 866:704 som ingår i detaljplanen ligger ungefär sydväst om tidigare kemtvätt. I den första utförda miljötekniska undersökningen uttogs ett grundvattenprov norr om fd kemtvätten där inga halter påvisades.

Eftersom det inte finns några tidigare undersökningar utförda avseende klorerade lösningsmedel för fd kemtvätten anser miljöförvaltningen att det kan finnas en risk för förorening då grundvattnets strömningsriktning sannolikt är åt söder.

Klorerade lösningsmedel behöver beaktas inför exploatering inom fastigheten Backa 866:704. Detta för att framtida installationer, ledningsarbeten mm inte ska riskera att bilda nya spridningsvägar av klorerade lösningsmedel om tekniska schakter utförs inom grundvattennivån.

Övriga föroreningar

Inom detaljplaneområdet förekommer förorening av PAH-H över haltgränsen för farligt avfall och även aromater och PAH-M i halter över mindre känslig markanvändning. Avgränsning av dessa behöver utföras vilket kan göras i samband med exploatering.

Det finns idag fyra registrerade släckinsatser inom detaljplaneområdet. Provtagning av PFAS i grundvatten har endast utförts i en provpunkt där analysrapporten redovisade halt av PFAS11 om 33 ng/L. I området där PFAS har påvisats i grundvatten behöver även kringliggande mark undersökas i samband med masshantering. Miljöförvaltningen anser att även övriga släckpunkter i detaljplaneområdet behöver omfattas av undersökning i mark och grundvatten då det finns en risk för förhöjda halter av PFAS. Kompletterande provtagningar anses kunna utföras inför kommande exploatering.

Markarbeten inom detaljplanområdet är generellt anmälningspliktigt enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd."

Svar från miljökonsult på Relement:

"Sannolikheten för förekomst av klorerade lösningsmedel inom fastigheten 866:704 från det tidigare objektet belägen i bostadshus inom Backa 2:1 bedöms vara i princip obefintlig. Detta baseras på följande:

- Det finns inga uppgifter om att objektet "Golvmopp Ramströms Nilsson" belägen inom bostadshuset Anekdotgatan 19 skulle ha använt klorerade lösningsmedel i sådan omfattning, eller överhuvudtaget, att det föreligger risker. Inventeringen enligt MIFO fas 1 har avslutats och någon förstudie (provtagningar) har av myndigheten ej bedömts behövas.*
- De naturliga jordlagren mellan bostadshusen inom Backa 2:1 och planområdet 866:704 utgörs av lera. Strömning av grundvatten genom lera är extremt långsam och leran kan i praktiken betraktas som tät. Avståndet mellan Ankedotgatan 19 och planområdet (parkering) är ca 85 m. Detta är ett mycket stort avstånd vad gäller föroreningsspridning av klorerade lösningsmedel i lera.*

- *De markarbeten som planeras inom planområdet bedöms till största delen vara ytliga (ny parkering mm). Mindre djupare schakt för anläggning av t ex dagvatten eller andra ledningar kan ske. Några djupa tekniska schakter som påverkar grundvattenströmning eller innebär betydande grundvattenuttag är vad vi förstår inte planerat, men parkeringen är inte detaljprojekterad.*
- *Provtagning för avfallsklassning samt länsvattenhantering bör utföras i områden där det kan förväntas bli schaktarbeten. Detta utförs lämpligen i samband med detaljprojektering när schaktområden etc. identifierats. Arbetena kommer sannolikt att vara anmälningspliktiga i genomförandefasen.”*

Avseende dagvatten:

Synpunkten har diskats vidare till Kretslopp- och Vatten.

4. Förskoleförvaltningen

Har följande synpunkter:

Förvaltningen bedömer att detaljplanen kommer att ge goda förutsättningar för en ny förskola och kommer att ge förutsättningar för att stärka området och därmed kunna bli en bra plats för barn att växa upp på. Förskolenämndens yttrande i samrådsskedet har beaktats.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar bedömningen.

5. Socialförvaltningen Hisingen (Socialnämnden Hisingen?)

Har följande synpunkter:

Socialförvaltningen avstyrker förslaget då flera av de synpunkter som förvaltningen lyft i samrådet inte besvarats eller omhändertagits.

Tidigare ställningstaganden

Socialförvaltningen Hisingen (och tidigare stadsdelsförvaltning Norra Hisingen) har lämnat synpunkter i samband med planbesked, startmöte och samråd. Vid samrådet, som genomfördes i augusti-september 2024, tillstyrkte socialnämnden Hisingen detaljplanen under förutsättning att socialnämndens synpunkter beaktades i det fortsatta planarbetet. För omhändertagande av dessa synpunkter se *Synpunkter från genomfört samråd* nedan.

Synpunkter från genomfört samråd

Inkomna yttranden berör i huvudsak frågor om risker kopplat till buller, skyfall och farligt gods samt frågor om naturvärden och artskydd. Flera boende önskar också behålla markparkeringar och ta bort/minska exploateringen vilket är synpunkter som inte har kunnat tillgodoses då merparten av exploateringen föreslås på just befintliga markparkeringar. Stadsbyggnadsförvaltningen har bedömt att övriga synpunkter till stor del har kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna och utifrån att ytterligare utredningar har tagits fram.

Socialnämnden Hisingen tillstyrkte detaljplan för stadsutveckling i Brunnsbo i samrådet men lämnade synpunkter kring; behov av större variation i bostadsbeståndet i Brunnsbo, analys av vilken typ av verksamheter som förväntas i bottenplan med fokus på trygghet i gaturummet, boendemiljö i bottenplan, att öppna förskolans verksamhet saknar ny plats, tillgång till fritidsaktiviteter i Brunnsbo, att tillkommande bebyggelse skymmer Folkets hus (House of Possibilitas), flytt av Brunnsbotorget, att föreslagen stadsdelspark är för liten, orienterbarhet, kopplingar över Litteraturgatan, att biltrafik tillförs ett idag bilfritt stråk, omsättning av social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys i planhandlingarna samt tydlighet i illustrationskarta.

Stadsbyggnadsförvaltningen har besvarat socialförvaltningens yttrande genom att beskriva att förvaltningen delar mycket av synpunkterna som bedöms vara omhändertagna i planarbetet.

Förvaltningens överväganden

Socialförvaltningen avstyrker förslaget då flera av de synpunkter som förvaltningen lyft i samrådet inte besvarats eller omhändertagits.

Förvaltningen anser att påverkan på Folkets hus ska beskrivas. Förvaltningen har inför planbesked och i samråd påpekat att planförslaget berör ytan framför Folkets hus (House of Possibilitas). Byggnaden omfattas av Bevaringsprogram 1987 och är en nutida och historisk mötesplats i området. Byggnaden ligger utanför planområdet men då tillkommande bebyggelse inom detaljplanen skymmer Folkets hus anser förvaltningen anser att planförslagets påverkan på Folkets hus ska beskrivas.

Idag råder brist på närhet till stadsdelspark i delar av Backa, och det är mycket positivt att en stadsdelspark utvecklas i Brunnsbo. Den föreslagna stadsdelsparken är dock mindre än de riktvärden för stadsdelspark som anges i Göteborgs grönsplan. Socialförvaltningen saknar en beskrivning av varför en fullstor stadsdelspark inte kan anordnas i Brunnsbo, och en beskrivning av konsekvenserna av en för liten stadsdelspark.

Förvaltningen anser att illustrationsplanen ska kompletteras med en fullständig innehållsförteckning (legend) för att stärka förståelsen av handlingen. I kommande skeden anser förvaltningen att upplåtelseformer och bostadsstorlekar som bidrar till variation i området ska eftersträvas. Dessutom krävs ett aktivt arbete med innehåll i bottenplan för att bidra till upplevd trygghet i gaturummet.

Dagsljusförhållanden och god boendemiljö i bottenplan samt i studentlägenheter behöver säkerställas. Öppna förskolan har en viktig funktion i området idag och en ny lokalisering behöver hittas.

Förvaltningen ser positivt på att antalet studentbostäder i området ökat sedan samrådet och att mötesplatser som "asfaltsplanen" inte bebyggs. I dag anordnas evenemang på Brunnsbotorget, och det är viktigt att exempelvis torgdagar fortsatt kan anordnas i området.

Förvaltningen anser att illustrationsplanen ska kompletteras med en fullständig innehållsförteckning (legend) för att stärka förståelsen av handlingen. I kommande skeden anser förvaltningen att upplåtelseformer och bostadsstorlekar som bidrar till variation i området ska eftersträvas. Dessutom krävs ett aktivt arbete med innehåll i bottenplan för att bidra till upplevd trygghet i gaturummet.

Dagsljusförhållanden och god boendemiljö i bottenplan samt i studentlägenheter behöver säkerställas. Öppna förskolan har en viktig funktion i området idag och en ny lokalisering behöver hittas.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen har haft dialog med Socialförvaltningen gällande synpunkterna som skickades i under första granskningen.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att gjorda förtydliganden i planhandlingarna innebär att synpunkterna är omhändertagna.

Planbeskrivningen har kompletterats med vybilder som visar på hur ny bebyggelse (illustrerade i gult) upplevs vid gamla Folkets hus (House of Possibilitas) som fortsatt är synlig från del av Litteraturgatan.

Stadsbyggnadsförvaltningen har också haft dialog med kulturförvaltningen under planarbetet som inte har haft några synpunkter på att marken framför gamla Folkets hus bebyggs.



Figur 6 - Vy Från Litteraturgatan mot öster med Folkets hus i fonden. Illustration: Okidoki Arkitekter

Brunnsbo saknar idag parkytor som uppfyller kraven för stadsdelspark. Detaljplanen syftar därför till att utveckla den befintliga grönytan inom området för att möta behoven på offentliga friytor i området. En förslagshandling till utformning av stadsdelsparken har tagits fram (White, 2025). Förslaget innebär en upprustning av parkytan med mer grönska, stärkta gångstråk och fler ytor för lek och rekreation. Stadsdelsparken utformas även med skyfallsytor som kan hantera stora mängder dagvatten som inkorporeras med dess rekreativa funktioner. Gångstråken förses med utökad belysning

Den sammanhållna ytan för stadsdelspark uppgår totalt till 17 500 m² (1,75 ha) när den öppna förskolan rivs och utvecklas till parkmark. Att utöka parkmarken ytterligare, för att komma upp till 2,0 ha, bedöms inte vara lämpligt då en utökning skulle behöva ske på bekostnad av att lösa in mark från omkringliggande bostadsgårdar eller genom att ta en populär evenemangplats och aktivitetsyta i anspråk som idag nyttjas av allmänheten för just rekreation. Framtaget parkförslag bedöms möta behoven på offentliga friytor i området på tillfredsställande sätt.

Illustrationsplanen har kompletterats med en fullständig innehållsförteckning (legend) för att stärka förståelsen av handlingen.

Stadsfastighetsförvaltningen undersöker nya lägen för att ersätta den öppna förskolan.

6. Idrotts- och föreningsförvaltningen

Har följande synpunkter:

Idrotts- och föreningsförvaltningen har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

7. Kretslopp och vatten

Har följande synpunkter:

Kretslopp och vattens bedömning

Avfall

Detaljplanen innebär exploatering över ett stort område och mestadels finns goda förutsättningar att kunna lösa en välfungerande avfallshantering. Ett antal av de planerade byggrätterna kommer dock ha väldigt begränsade möjligheter att lösa sin avfallshantering. Avfallshantering har diskuterats på flera olika avstämningsmöten, planmaterialet har utvecklats sedan samrådet men det framgår inte tydligt att avfallshanteringen kommer kunna lösas på ett godtagbart sätt för samtliga byggrätter.

För några av de tillkommande byggrätterna har endast en möjlig lösning för avfallshantering presenterats så det är ur ett avfallsperspektiv en oflexibel och sårbar lösning.

Ur ett avfallsperspektiv är det viktigt att säkerställa att:

- Avfallsutrymmen ska vara lättillgängliga både för dem som lämnar avfall och för avfallsfordon som hämtar. Både arbetsmiljö och trafiksäkerhet behöver beaktas och avstånd mellan avfallsutrymmen och angöring ska vara så kort som möjligt.
- Avfallsfordon, så väl sopbil som slambil för fettavskiljare, ska kunna nå alla avfallsutrymmen utan att behöva backa. Backning är aldrig tillåtet vid skola eller förskola och är i övrigt enbart tillåtet vid backvändning.
- Körvägar och angöringsplatser ska vara trafiksäkra och avfallsfordon får inte köra på gång- och cykelbanor eller i gårdsmiljö.
- Avfallskärl får inte dras över pendelcykelstråk vilket begränsar var avfallsutrymmen kan placeras.

Särskilt svårlösta byggrätter

Delar av planerad bebyggelse har extra utmanande förutsättningar för sin avfallshantering. Det framgår inte av planhandlingarna att, och hur, det är säkerställt att avfallshanteringen kommer gå att lösa.

Två byggrätter söder om Lillhagsvägen har beteckning CKP. Den västra byggrätten kommer enbart kunna angöras från angöringsficka längs gatan. Det

kommer sannolikt vara många gående som rör sig här och avfallshämtningen sker över cykelbanan. I planbeskrivningen, figur 48, visas en angöringsficka 2,5 m bred och extra yta 0,8 m. Här önskar vi så bred angöringsficka som möjligt, särskilt eftersom chauffören kommer öppna dörren ut i körbanan. Går det att bredda angöringsfickan här och utnyttja även ytan bredvid för angöring skulle det förbättra förutsättningarna. Den östra fastigheten kommer vara helt avhängig av en fungerande angöring från u-området, öster om byggnaden. Fastigheten kommer alltså behöva lösa framkomlighet och angöring för avfallsfordon på kvartersmark. I fortsatt projekteringsarbete och inför bygglov är det väldigt viktigt att säkerställa att avfallsutrymmen och angöringsytor placeras på ett sätt så att en välfungerande avfallshantering säkerställs.

De nya bostäder som planeras norr om Brunnsbokyran kan angöras från Monologgatan norrifrån. Avfallsfordon får inte köra i gårdsmiljö så om avfallstransporter ska ske på kvartersmark behöver körmönster, angöring och utformning av kvartersmark förankras med Kretslopp och vatten innan detaljplanen antas.

Återvinningsstationer, ÅVS

Ett flertal återvinningsstationer påverkas av planförslaget och det framtida bedömda behovet i området, två ÅVS:er, säkras i detaljplanen. Eftersom det är exploatering i området som är orsaken till behovet att flytta ÅVS:erna så ska exploateringen stå för kostnaden av flytt. Detta bör förtydligas i planbeskrivningen, under Anläggningar inom allmän plats.

VA, dagvatten och skyfall

Kretslopp och vatten bedömer att det framgår i planhandlingar att det finns förutsättningar att ordna VA, dagvatten- och skyfallshantering.

Ekonomisk bedömning

Kretslopp och vatten har kostnader för utbyggnad av nya VA-ledningar samt för uppdimensionering och förnyelse av befintliga VA-ledningar. Kretslopp och vatten har intäkter i form av anläggningsavgifter enligt VA-taxan.

Storleken på kostnader och intäkter går inte att bedöma i detta skede då det är avhängigt fastighetsindelningen.

Kostnad av allmänna dagvattenanläggningar fördelas utifrån ansvar enligt stadens Dagvattenöverenskommelse.

Kostnaderna för ledningsomläggningar fördelas mellan Exploateringsförvaltningen och exploatörer.

Kretslopp och vatten ser följande behov av ändringar i planhandlingarna

Avfall

- Delar av planerad bebyggelse kommer behöva lösa framkomlighet och angöring för avfallsfordon på kvartersmark. Detta framgår inte av planhandlingarna. Det behöver förtydligas att och hur det är säkerställt att avfallshanteringen kan lösas.
- Det behöver tydliggöras om avfallsfordon ska angöra bygggrätt norr om Brunnsbokyran via allmän gata eller kvartersmark. Om körning över

kvartersmark är aktuellt behövs en särskild diskussion kring utformning innan antagande av planen.

- Planbeskrivningen behöver förtydligas med att eftersom flytt av återvinningsstationer beror på exploatering i området så ska exploateringen stå för kostnaden för flytten.

VA, dagvatten och avfall

Kretslopp och vatten ser inga behov av förändringar i planhandlingarna.

Information till exploatör

Avfall

Det är fastighetsägaren som ansvarar för att avfall som uppkommer i fastigheten tas omhand på rätt sätt och att tillräckliga utrymmen finns för de verksamheters avfall. I kommande bygglovsansökan ska det för bostadshus redovisas en fungerande avfallshantering avseende rest- mat- och grovavfall samt förpackningar och tidningar. För verksamheter så behöver det inte finnas en lösning för grovavfall men i stället kan verksamheter behöva ha ytor för olika typer av verksamhetsavfall och fettavskiljare. Fettavskiljare töms med slambil vars maximala slanglängd är 20 meter, så det är viktigt att det finns en plats nära tömningspunkten för slambilen att stanna på.

Kretslopp och vatten har sammanställt goda råd och riktlinjer kring avfallshantering i skriften Gör rum för miljön som finns på www.goteborg.se. Till exempel anges att vägen mellan sopbil och sopkärl, dragvägen, ska vara lättframkomlig och avståndet så kort som möjligt eftersom kärl är tunga att dra. Dragvägen får vara max 25 meter.

Grovavfall

Hantering av grovavfall från bostäder kan lösas med antingen grovavfallsrum eller en tillfällig container. Grovavfallsrum är ett bra alternativ som medför en hög service för boende och kan med fördel dimensioneras för att inkludera ytor för bytesmöjligheter och återanvändning. Avståndet, från dörr på grovavfallsrum till baksida fordon, får vara max 10 meter. Om en lösning med utplacering av container väljs behöver det finnas en yta där containern kan stå och som det enkelt går att hämta ifrån. För uppställning och hämtning av container behövs en fri längd av upp till 15 meter utöver själva containerns längd.

Kretslopp och vatten står gärna till tjänst om det uppkommer frågor, kontakta vid behov ansvarig avfallshandläggare.

VA

Inga kommentarer. Information förmedlas i andra forum.

Kommentar:

Synpunkt om kostnad för flytt av befintliga återvinningsstationer har skickats vidare till exploateringsförvaltningen

Det bedöms vara okej för planens genomförande att den västra byggrätten utmed Lundbyleden endast har en möjlig lösning för avfallshantering (längs angöringsficka i norr). Alternativet är att inte bebygga tomten vilket går emot ÖP:s inriktning om att utveckla en tyngdpunkt och att utforma Litteraturgatan/nya

Backavägen som ett stadsmässigt stråk. Gällande Framtidens kvarter så får sophantering studeras vidare i bygglovskedet beroende på var soprummen hamnar, men det går att lösa angöring via allmän gata i norr.

I fortsatt projekteringsarbete och inför bygglov är det viktigt att säkerställa att avfallsutrymmen och angöringsytor placeras på ett sätt så att en välfungerande avfallshantering säkerställs

8. Göteborg Energi

Har följande synpunkter:

Vid schaktningsarbeten i närheten av i mark förlagda ledningar hänvisas till våra gällande Bestämmelser vid markarbeten som omfattar el-, fjärrvärme-, fjärrkyla-, signalkabel, optostyrkabel optofiber och gasledning tillhörande Göteborg Energi AB, Göteborg Energi Gothnet AB, Göteborg Energi Nät AB, Göteborg Energi Gasnät AB och Ale Fjärrvärme AB.

Det poängteras att det är för var tid gällande version som skall uppfyllas och att uppdaterade bestämmelser finns tillgängliga via länken:

https://www.goteborgenergi.se/Kundservice/Markarbeten_nara_ledning

Giltighetstiden för av oss lämnat projekteringsunderlag är begränsad, se uppgifter i ert utkvitterade svar. Göteborg Energi lämnar endast synpunkter på föreslagna ledningslägen baserat på utkvitterade underlag från oss.

Det är viktigt att korrekt ledningsanvisning av befintliga ledningar och anläggningar utförs och schaktning och andra markarbeten sker med stor försiktighet.

För ledningsanvisning, projekteringsunderlag, samordnings ärenden och samhällsplanerings ärenden hänvisas till:

<https://www.ledningskollen.se>

Kommentar:

Synpunkterna har skickats vidare till fastighetsägare och berörda exploatörer.

9. Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG)

Har följande synpunkter:

Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG) har tidigare yttrat sig i samband med samråd (RSG diariernr. 2025/519)

Granskade frågeställningar i ärendet

RSG har granskat följande frågeställningar i detta ärende:

- Riskhänsyn
- Framkomlighet
- Brandvattenförsörjning

Överväganden

Riskhänsyn

Farligt gods på Litteraturgatan och Tingstadsvägen

De oklarheter som rådde vid tidpunkten för startmöte och samråd gällande projektering av Kvillemotet och tillfällig omledning av farligt gods på Litteraturgatan har utretts. RSG delar Länsstyrelsens och Göteborgs stads uppfattning om att den tillfälliga omledningen av farligt gods inte behöver beaktas i den fysiska planeringen.

Kvarstående synpunkter

Följande synpunkter, som framfördes av RSG under samrådsskedet, har inte bemötts i granskade handlingar och kvarstår således:

Tillkommande led väster om planområdet

Farligt gods kommer efter Kvillemotets färdigställande att ledas norrut strax väster om planområdet. RSG saknar ett resonemang hur den tillkommande risken påverkar planområdets totala riskbild och eventuellt behov av riskreducerande åtgärder.

Rekommendation i översiktsplan

Enligt granskad riskutredning kan ett minsta avstånd om 15 meter mellan planerad bebyggelse och Lundbyleden accepteras i aktuellt fall. Det avviker från rekommendationen i Göteborgs översiktsplan, som anger ett lägsta bebyggelsefritt avstånd om 30 meter. Rekommendationen omnämns i inledningen av riskutredningen men hanteras inte vidare under avsnitten som berör resultat eller diskussion. RSG menar att en halvering av rekommenderat avstånd särskilt behöver utredas och bemötas i handlingen. Det vore exempelvis relevant med en diskussion kring skillnaden i resultat med ett större skyddsavstånd till Lundbyleden än föreslagna 15 meter, samt förhållandet mellan kostnad och nytta.

Bebyggelsefritt avstånd till Bohusbanan

I planbeskrivningen och samrådsredogörelsen anges att ett bebyggelsefritt avstånd om 27 meter säkerställs till Bohusbanan. Detta har dock inte implementerats på plankartan, där bebyggelse tillåts cirka 20 meter från järnvägen, vilket är inom oacceptabel risknivå enligt riskutredningen.

Båta utförandena innebär en avvikelse mot översiktsplanen (se rekommendation i översiktsplan ovan) och behöver hanteras.

Systemutredning farligt gods

RSG är införstådda med att klassningen av Lundbyleden som transportled för farligt gods medför problem i stadsplaneringen och är positiva till att konsekvenserna av en eventuell förändring eller borttagande av klassningen utreds. RSG har således en positiv ställning till att Lundbyledens klassning utreds, inte neutral vilket anges i utredningen. Rapporten är avsedd att användas som underlag för vidare utredning och RSG menar att den utgör en del av arbetet med översyn av den lokala trafikföreskriften. Utredningen gör således inte någon skillnad för den aktuella planen i det här skedet och har inte granskats i detalj av RSG inom ramarna för planärendet. Fram tills att eventuella åtgärder har beslutats och eventuell omklassning har skett av Lundbyleden utgör den fortsatt en riskkälla som behöver beaktas vid planläggning av områden inom 150 meter.

Framkomlighet

De synpunkter som RSG framförde vid samråd gällande framkomlighet och skyfall har till stor del hanterats under planarbetet. Problematiken med åtkomst till området via Backavägen (utanför planområdet) vid skyfall kvarstår dock och RSG instämmer i rekommendationen om fortsatt utredning och behov av åtgärder för att säkerställa framkomlighet på Backavägen över tid.

Brandvattenförsörjning

Avståndet mellan befintliga brandposter överstiger inte 150 meter inom någon del av planområdet, vilket uppfyller Svenskt vattens publikation P 114 avseende täckning. RSG rekommenderar att befintlig täckning kompletteras med brandpost i den del av planområdet som ligger söder om Brunnsbomotet. Detta för att undvika slangdragning över väg/spårväg, vilket skulle stoppa spårvagnstrafik, begränsa övrig trafik och ge sämre förutsättningar för släckinsats.

I granskningshandlingarna anges att kapaciteten på dricksvattennätet behöver utredas om det finns behov av brandvatten för sprinkler inom planområdet. Det erfordras normalt sprinkler inom vård- och omsorgsboende, vilket det planeras för i området.

Övrigt

RSG är positiva till att det tydligt framgår i planbeskrivningen att befintlig branddamm inom planområdet bevaras, vilket är i linje med MSB:s och Stadens ställning om bevarande av Branddammar.

Bedömning

Punkter under *Riskhänssyn* ovan behöver hanteras i det fortsatta planarbetet, undantaget *Farligt gods på Litteraturgatan och Tingstadsvägen*.

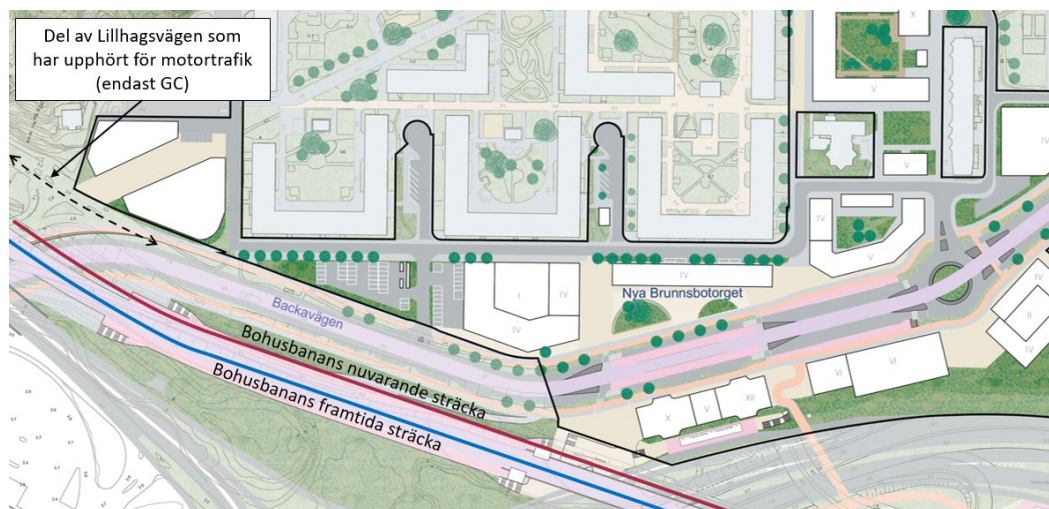
Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen och Länsstyrelsen diskuterade riskfrågor kopplat till farligt gods och skyfall på planberedningen den 16 december 2025 mot bakgrund av Länsstyrelsens granskningsyttrande. Räddningstjänsten Storgöteborg hade liknade synpunkter som Länsstyrelsen. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att diskussionerna under planberedning och efterföljande korrespondens med Länsstyrelsen gällande mötesantecknar har rätt ut de frågor som fanns kopplat till skyfall. Synpunkterna bedöms vara tillgodosedda i och med de förtydliganden som gjorts i planbeskrivningen samt genom framtagna planbestämmelser.

Detaljplanen för Brunnsbo kan inte genomföras förrän väg- och järnvägsplanen är fullt utbyggd, varför risker med farligt gods i detta planarbete bedöms utifrån projekterade och framtida förhållanden som nu är under utbyggnad vilket innebär att närmsta byggrätt till Bohusbanan ligger bortom 27 m, ej närmare som Räddningstjänsten hävdar.

Planbeskrivningen har förtydligats med information om att Bohusbanan ska byggas ut med nya dubbelspår söder om det befintliga järnvägsspåret, att en ny järnvägsbro ska uppföras i ett annat läge samt att pågående ombyggnationen av Lundbyleden innebär ett nytt vägområde med nya kantlinjer. Detaljplanen förhåller sig till nya lägen för både Bohusbanan och Lundbyleden. Då ombyggnationerna innebär att Brunnsbomotet tas bort och en del av Lillhagsvägen permanent stängs av för biltrafik (avstängd sedan 1 september

2025) bedöms inte den utpekade sekundära transportleden för farligt gods vara aktuell att studera i planarbetet. Planbeskrivningen har också kompletterats med förtydliganden av de olika torgen - där Brunnstorget ligger vid nya handelshus inom kvartersmark och ej i direkt anslutning till Bohusbanan.



Figur 7 – Illustration som visar på ungefärligt läge för Bohusbanans nuvarande sträckning (markerat i rött) och Bohusbanans framtida sträckning (markerat i blått). Illustrationen visar också på nya Backavägens sträckning som ersätter Lillhagsvägen. Även nya Brunnstorgets placering norr om nya Backavägens hållplatsläge redovisas i illustrationen.

Givet de inbördes lägena mellan Lundbyleden och Bohusbanan, är det endast ett fåtal punkter där den redovisade kumulativa risken är relevant. Redovisad riskkurva gäller för läget där Bohusbanan precis passerar Lundbyledens nordligaste körfält. Risk härrörande från Lundbyleden utgörs uteslutande av pölbränder och risk härrörande från Bohusbanan består primärt av mekanisk påverkan från urspärning. Öster om beräkningspunkten är Lundbyledens risknivå styrande. Hamnbanans bidrag till den kumulativa individrisken är låg med hänsyn till dess läge. Redovisade riskreducerande åtgärder i riskbedömningen bedöms vara relevanta för att hantera den kumulativa riskbilden, sådant att inga ytterligare åtgärder behöver vidtas. Avstånd från byggnad till Lundbyleden kan således vara 15 meter förutsatt att avståndet till Bohusbanan överstiger 27 meter.

Risk härrörande från Lundbyleden utgörs uteslutande av pölbränder vilket hanteras med brandtekniska åtgärder för bebyggelse inom 27 meter. Beräkningarna visar att ett skyddsavstånd på 15 meter mellan Lundbyleden och bebyggelse på planområdet inte medför oacceptabel risknivå.

Samhällsriskerna har beräknats för utredningsområdet avseende farligt godstransporter på Lundbyleden, Bohusbanan och Hamnbanan samt urspärning på Bohusbanan och Hamnbanan. Beräkningarna visar att samhällsriskerna med vidtagna åtgärder återfinns i den nedre delen av ALARP-området och kraftigt har reducerats i jämförelse med då inga åtgärder inarbetats.

Genom tillämpande av nedan föreslagna åtgärder samt efterföljande redovisade planbestämmelser görs bedömning att de förhöjda risknivåerna hanteras på ett tillfredsställande sätt.

För att reducera risknivån inom området rekommenderas att följande åtgärder vidtas:

- Utöka det bebyggelsefria avståndet mellan planområdet och Bohusbanan (framtida sträckning) från 15 meter till minst 27 meter.
- För de byggnader som är placerade mellan spårvägen och Lundbyleden bör fasader som vetter mot Bohusbanan, Lundbyleden och Hamnbanan som lägst vara av brandteknisk klass EI 30 och fönster som lägst EW 30. Åtgärden bör gälla inom 40 meter från Bohusbanans siktlinje och inom 27 meter från Lundbyledens väggkant.
- Placera friskluftsintag högt på oexponerad sida, d.v.s. på motsatt sida av Bohusbanan, Lundbyleden och Hamnbanan, på alla byggnader inom utredningsområdet. Riskbidrag härrörande från Hamnbanan hanteras genom placering av friskluftsintag.
- Säkerställ att utrymningsvägar möjliggör utrymning bort från Lundbyleden, Bohusbanan och Hamnbanan.
- Om topografin möjliggör utläckande vätska och fordon att komma in på planområdet ska en skyddsbarriär byggas mot Lundbyleden.
- Byggnadsdel för centrumändamål för sovande personer (Hotell, vandrarhem etc.) ska inte ha exponerad fasad inom 27 meter från Lundbyleden.
- Yta mellan Lundbyleden och första raden byggnader bör utformas sådant att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Angöring, kommunikation, parkering, entrémiljöer och annan liknande användning bedöms inte utgöra sådan vistelse.

I detaljplanen säkerställs att ny bebyggelse skyddas mot risker med farligt gods med följande planbestämmelser:

Allmän plats:

- Användning av mark och vatten:
 - SKYDD: *Skydd* - som säkerställer utrymmen på allmän plats för åtgärder som skyddar mot störning, olyckor och översvämning. Utrymmen för dagvatten- och skyfallshantering, bullerskydd, stödmurar, plank, vallar och planteringar är exempel på åtgärder som inryms inom användningen.
 - TORG₁: *Torg där byggnader ej får uppföras* – som säkerställer att ingen stadigvarande vistelse tillåts inom 27 m från Bohusbanan.
- Egenskapsbestämmelser för allmän plats:
 - skydd₁: *Skydd mot buller och spridning av farliga vätskor ska uppföras i form av vall, mur eller motsvarande inom användningsområdet.*

Kvartersmark:

- Användning av mark och vatten:

- Bebyggelsefritt avstånd är säkerställt med minst 27 m till Bohusbanan (framtida spårlägen) och minst 15 m till Lundbyleden (framtida kantlinjer) genom detaljplanens gränsbeteckningar.
- D₁: *Dagvård* – som säkerställer att inga patienter finns nattetid om utrymning behöver ske vid olycka. Den kompletterande bedömningen bedömer dock att användningar som medger övernattnings (bostäder, hotell m.m) är möjlig att uppföra om ett skyddsavstånd på 40 meter hålls från Bohusbanan. Bortom 40 meter från Bohusbanan är individrisken acceptabel.
- Egenskapsbestämmelser för kvartersmark (utformning, skydd mot störningar och byggnaders användning):
 - b₂: *Placera friskluftsintag högt på byggnad samt på motsatt sida av Bohusbanan och Lundbyleden.*
 - b₃: *Minst en utrymningsväg som möjliggör utrymning bort från Bohusbanan och Lundbyleden ska uppföras.*
 - b₄: *Fasader som vetter mot Bohusbanan (inom 40 meter) och Lundbyleden (inom 27 meter) ska som lägst vara av brandteknisk klass EI 30 och fönster som lägst EW 30.*
 - s⁶: *Byggnader ska inte användas för bostäder, hotell eller vandrarhem inom 27 meter från Lundbyleden.*
 - s⁷: *Byggnader ska inte användas för hotell eller vandrarhem inom 40 meter från Bohusbanan och inom 27 meter från Lundbyleden.*

Bestämmelserna, s⁶ och s⁷, som reglerar byggnaders användning, bygger på bedömningen att är individrisken är lågt inom ALARP bortom 27 meter från Bohusbanan, att individrisken är acceptabel bortom 40 meter från Bohusbanan samt att bostäder inte ska placeras i Lundbyledens siktlinje inom 27 meter från väggkant. Vid placering av bostäder bortom 27 meter från väggkant görs bedömning att inga ytterligare åtgärder (utöver b² och b³) behöver vidtas. Detta då risknivån bortom 27 meter från väg är explicit acceptabel med stor marginal.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

10. Lantmäterimyndigheten Göteborgs Stad

Har följande synpunkter:

Lantmäterimyndigheten har 2025-08-13 fått rubricerat förslag för yttrande. Lantmäterimyndigheten har fått anstånd att inkomma med yttrandet i efterhand. Lantmäterimyndigheten konstaterar att mycket av de synpunkter som framfördes i samrådet har blivit omhändertagna. Det som framförs nedan fångades inte upp av Lantmäterimyndigheten i samrådet.

I plankartan anges kvartersanvändningar som ska överbygga allmän plats med parentes. För både (B1) och (K1) står det att bostäder respektive kontor får underbyggas med huvudgata. En sådan formulering kan lätt tolkas som att det är

kvartersändamålet som är den huvudsakliga användningen medan det i själva verket är allmän plats som är huvudändamålet.

Lantmäterimyndigheten rekommenderar att (B1) och (K1) omformuleras på något sätt, exempelvis ”bostäder som får kraga ut över huvudgata”.

Det förekommer på vissa ställen i planen en kombination av så kallad allmän kvartersmark (kvartersmark för annat än enskilt bebyggande) och enskild kvartersmark. Exempelvis betraktas användningen E i de flesta fall som allmän kvartersmark och till sådan mark hör inlösenregler. Enligt 6 kap 13 § PBL har kommunen rätt att lösa sådan mark som ska användas för annat än enskilt bebyggande, om användningen för det avsedda ändamålet in kan anses säkerställd. Markägaren kan även begära att kommunen löser in sådan mark enligt 14 kap 14 § BBL.

Att kombinera allmän och enskild kvartersmark kan leda till problem, exempelvis kan det bli så att ingen byggnad för det allmänna byggs utan enbart för det enskilda. Inlösenrätten för det allmänna ändamålet finns då fortfarande kvar. I denna situation kan både fastighetsägaren och kommunen begära att det allmänna ändamålet ska lösas in av kommunen trots att området är utbyggt för det enskilda ändamålet.

Lantmäterimyndigheten rekommenderar att allmän och enskild kvartersmark så långt som möjligt skiljs åt. Genom att specificera var det allmän ändamålet ska vara beläget, exempelvis inom vilket våningsplan eller ange en maximal utbredning, blir avgränsningen tydligare.

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inget att erinra mot förslaget:

Kommentar:

Detaljplanens reglering följer gällande plankatalog samt stadsbyggnadsförvaltningens interna principer för reglering. Beteckningar för användningar ska läsas gemensamt och där det finns vertikal avgränsning gäller nedan:

- Ytterst visar färgläggningen vilken som är den huvudsakliga användningen varför kvartersmark inte borde kunna misstolkas som allmän plats.
- Den bestämmelse som gäller på marknivå anges utan parentes.
- Den bestämmelse som gäller under/ovan marknivå anges.

I legenden finns det också en informationstext som informerar om att planbestämmelser som är vertikalt avgränsade anges inom parentes.

Stadsbyggnadsförvaltningen är medveten om risker med en kombination av så kallad allmän kvartersmark (kvartersmark för annat än enskilt bebyggande) och enskild kvartersmark. Kombinationen är medveten gjord då det i detaljplanen inte var lämpligt att låsa ett läge för en transformatorstation (E1) inom det berörda området. Det hade kunnat påverka möjligheten till genomförande negativt.

11. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden gällande miljö kvalitetsnormer och hälsa/säkerhet att

planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv till bedömningen

Detta yttrande lämnas med stöd av 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (PBL). Enligt 5 kap. 22 § PBL ska det av yttrandet framgå om förslaget innebär strida mot någon av de fem ingripandegrunderna.

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt (både MB kap. 3 och 4)
- Mellankommunal samordning blir olämplig
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap.)

Länsstyrelsen befarar att:

- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs (MB 5 kap., luft och vatten)
- Bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Farligt gods

Bebyggelse placeras mycket nära transportleder för farligt gods. Avstånd mellan transportled och bebyggelse såväl som markanvändning bedöms vara en avvikelse från länsstyrelsens riskpolicy. Planområdets markanvändning avviker också från kommunens egen översiktsplan, där inriktningen är att ett bebyggelsefritt avstånd om 30 meter ska eftersträvas.

Lillhagsvägen är utpekad sekundär transportled för farligt gods. Bebyggelse är i plankartan placerad direkt intill Lillhagsvägen. Lillhagsvägen har inte ingått i kommunens riskutredningar. Kommunen måste utreda risker kopplat till farligt gods även på Lillhagsvägen.

I riskutredningen används DNV:s kriterier, där den beräknade risken klassas som acceptabel, inom ALARP och som oacceptabel. Oacceptabel risk indikerar att området inte är lämpligt för bebyggelse. Risknivåer inom ALARP-området betraktas inte heller som acceptabla utan ska begränsas i största möjliga mån. I riskutredningen framkommer att olycksrisken är oacceptabel inom 27 meter från Bohusbanan. I plankartan är bebyggelse belägen närmare än 27 meter från Bohusbanan (kontor, centrum och parkering samt även torg). Oacceptabel risk indikerar att området inte är lämpligt för bebyggelse. Det är också rekommendationen i riskutredningen att utöka det bebyggelsefria området till 27 meter från Bohusbanan. Kommunen behöver säkerställa det bebyggelsefria avståndet i plankartan i enlighet med riskutredningen, alternativt visa på att tillräckligt med åtgärder kan införas så att risken blir acceptabel.

I riskutredningen beskrivs att den kumulativa individrisken överstiger DNV:s övre kriterium till och med 27 meter från Bohusbanan/Lundbyleden. Den totala risken på platsen måste beaktas. Kommunen behöver beskriva hur hänsyn tas till den kumulativa effekten av flera riskkällor. Om den totala risken inte medger bebyggelse inom 27 meter från båda dessa transportleder måste kommunen säkerställa bebyggelsefritt område.

Kontor och centrum (särskilt i byggnader med ett större våningsantal vilket möjliggörs i aktuell plan) medför att ett större antal människor kommer att vistas så nära som 15 meter från primär transportled och direkt intill sekundär transportled.

I direkt närhet till Lundbyleden placeras en torgyta. Torg uppmuntrar till vistelse av människor i oskyddad miljö, och betraktas därför inte som en lämplig användning av marken närmast transportlederna.

Kommunen har infört en bestämmelse (m5) om att bostäder ska skyddas mot risker med farligt gods genom skärmande bebyggelse. Länsstyrelsen bedömer att bestämmelsen är otydlig och att risk föreligger att den avsedda skyddseffekten inte uppnås. Det behöver säkerställas att den skyddande bebyggelsen uppförs innan bostäder kan uppföras. Det behöver också tydliggöras vilka krav som ställs på den avskärmande bebyggelsens utformning.

Den sydligaste delen i väster av planområdet är inte utförd med några skyddsåtgärder för farligt gods. Risknivåerna är inom ALARP-området och rimliga åtgärder ska vidtas för att minska riskerna. Kommunen behöver införa skyddsåtgärder alternativt motivera varför åtgärder inte behöver införas trots att risknivåerna är förhöjda. Markanvändningen möjliggör bland annat centrum.

Kommunen behöver beskriva vilka fler skyddsåtgärder än de som har införts i plankartan som har övervägts. Åtgärder som kan minska riskerna kan vara att minska bruttoarean, disponera området annorlunda, minska våningsantalet, byggnader dimensionerade för explosionslaster, disposition inom byggnaderna eller ändra till mindre känsliga verksamheter.

Vätska riskerar även att rinna mot planområdet vid en olycka på Bohusbanan och därmed behöver kommunen göra bedömningen om motsvarande barriär krävs även mot Bohusbanan. Beräkningarna för konsekvensavstånd utgår från en cirkulär pöl med centrum på spåret, men om vätskan kan rinna mot området bedöms konsekvensområdet kunna bli större.

Översvämning - skyfall

Kommunen beskriver att det generellt är möjligt att uppfylla TTÖP inom planen (med vissa avsteg). Enligt TTÖP ska säkerhetsmarginalen mellan vattenyta vid ett 100-årsregn och grundläggningsnivån vara 0,2 meter. I dagvattenutredningen beskrivs endast de byggnader som exponeras för vattendjup på >0,2 meter (kapitel 4.1.2.2 i skyfallsutredningen). Länsstyrelsen tolkar det som att kommunen i det här fallet accepterar att byggnader får stående vatten upp till 0,2 meter utan att utreda det vidare. Detta utgör ett avsteg från riktlinjerna i TTÖP:n. Kommunen redogöra för vilka konsekvenser det blir för de byggnader där vatten blir stående upp till 0,2 meter och tydligare motivera avsteg från TTÖP.

Inom planområdet och i direkt angränsande områden sker översvämning i lågpunkter och vatten blir stående invid både ny och befintlig bebyggelse. Vatten ansamlas även inom planområdet från uppströms områden. Även vid simulering med föreslagna skyfallsanläggningar översvämmas ytor invid bebyggelse (ny och befintlig) samt vägar som påverkar framkomligheten. För delar av befintlig bebyggelse ser översvämningsdjupet ut att förvärras i och med exploateringen. Länsstyrelsen tolkar resultatet som att fler åtgärder kommer att krävas. Åtgärder måste verifieras och säkerställas på ett plantekniskt godtagbart sätt.

Vid flera av byggnaderna uppger kommunen att fastighetsägare måste ta fram höjdsättning för att undvika översvämning. Den höjdsättning som krävs för att skyfallet ska hanteras behöver vara säkerställd i plankartan.

Framkomligheten är problematisk för flera vägar i planområdet och dess närhet. Kommunen har beskrivit alternativa framkomliga vägar inom planområdet, vilket är bra. För vissa områden utgörs den alternativa framkomliga vägen av gång- och cykelvägar. Gång- och cykelvägar behöver inte vara utformade för att kunna klara belastning av fordon/räddningsfordon. Om kommunen ska kunna tillgodoräkna sig gång- och cykelvägar för framkomligheten vid skyfall måste kommunen också säkerställa att utformningen av dessa klarar av belastning av fordon/räddningsfordon.

Skyfallsleder inom (och delvis utanför) planområdet är enligt skyfallsutredningen nödvändiga för att hantera skyfall. Kommunen behöver reglera skyfallsleder i plankartan på sådant sätt att det är säkerställt att vattnet på ett säkert sätt leds rätt.

Skyfallsåtgärder är även placerade inom kvartersmark (bestämmelse m1). Bestämmelsen m1 är inte tydlig nog och medför inte att erforderlig volym omhändertas. Kommunen måste säkerställa genomförandet av åtgärder inom kvartersmark, exempelvis genom att koppla åtgärden till villkor för startbesked.

Vibrationer

Inom kvartersmarken mellan Berättelsegatan och Lillhagsvägen föreligger det enligt vibrationsutredningen risk för komfortstörande vibrationer med avseende på bostäder. Trots det saknas det en motivering för att bostäder kan planläggas i det kvarteret. Länsstyrelsen anser att det behöver beskrivas om det finns tekniska lösningar som innebär att vibrationerna minskar till en acceptabel nivå samt vid behov säkerställa med planbestämmelser.

Förorenade område

Föroreningssituationen är översiktligt utredd och har utifrån resultatet inte visat på någon allvarigare föroreningssituation inom planområdet. Förorenade fyllnadsmassor med haltnivåer av PAH som överskrider haltgränsen för farligt avfall (FA) har dock påträffats i ytliga bärlager inom asfalterade ytor. Länsstyrelsen ser positivt på att dessa fyllnadsmassor i samband med exploatering byts ut och att samtliga fyllnadsmassor med föroreningshalter över Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM), omhändertas på godkänd mottagningsanläggning.

Länsstyrelsens anser att kommunen, genom planbestämmelse, behöver säkerställa att markföroreningar avhjälpes till nivåer som medger planerad markanvändning innan startbesked för byggnation ges.

Miljökvalitetsnormer för luft

Luftutredningen för detaljplanen hade inte tagits fram till samrådet utan redovisades först i granskningsskedet. Slutsatsen från beräkningarna är att ”*ytan mellan Lundbyleden och Lillhagsvägen samt områden närmast Lillhagsvägen och Litteraturgatan inte är lämplig till stadigvarande vistelse t.ex. bostäder och förskolor/skolor, medan övriga ytor inom planområdet klarar MKN och MKM i beräkningarna för planalternativet (2040)*”.

Planhandlingarna behöver tydligt visa och förklara att fasader och fönster är helt täta där MKN beräknas överskridas och att människor inte ska vistas på ytor där MKN överskrids.

Kvävedioxid

Beräkningarna visar att i nuläget överskrids miljökvalitetsnormens dygns- och timvärde längs Lundbyleden, i området mellan Lundbyleden och Lillhagsvägen samt längs delar av Lillhagsvägen och Litteraturgatan. Området för överskridande av dygnsvärdet är större för dygnsvärdet än för timvärdet. Till år 2040 beräknas halterna sjunka, men dygnsvärdet överskrids fortsatt vid de södra fasaderna på de planerade husen mellan Lundbyleden och Lillhagsvägen.

Det förklaras i luftutredningen att orsaken till de sjunkande halterna av kvävedioxid är de kraftigt sjunkande utsläppen från vägtrafiken. Detta innebär att halterna sannolikt är som högst i dagsläget och avtar framåt i tiden trots den ökande mängden trafik. Men eftersom prognosåret för framtiden har satts till 2040 framgår det inte hur haltnivåerna i området är vid inflyttning i området. Det anser Länsstyrelsen behöver förtydligas.

Länsstyrelsen vill i sammanhanget uppmärksamma på att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid har klarats på mätstationerna i Göteborg 2020–2024. Det är därför något oväntat att både dygns- och timnormen beräknas överskridas längs stora delar av Litteraturgatan i nuläget. Det kan finnas anledning att titta närmare på anledningen till detta beräkningsresultat. Att halterna är höga kring Brunnsbomotet och ytan mellan Lundbyleden och Lillhagsvägen är mer väntat.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen och Länsstyrelsen diskuterade riskfrågor kopplat till farligt gods och skyfall på planberedningen den 16 december 2025 mot bakgrund av Länsstyrelsens granskningsyttrande. Det var många delar av yttrandet som Stadsbyggnadsförvaltningen ställde sig frågande till inför mötet.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att diskussionerna under planberedning och efterföljande korrespondens gällande mötesantecknar har rätt ut de frågor som fanns kopplat till skyfall och farligt gods. Även Länsstyrelsens andra synpunkter bedöms vara tillgodosedda i och med de förtydliganden som gjorts i planbeskrivningen samt genom framtagna planbestämmelser.

Avseende farligt gods:

Detaljplanen för Brunnsbo kan inte genomföras förrän väg- och järnvägsplanen är fullt utbyggd, varför risker med farligt gods i detta planarbete bedöms utifrån projekterade och framtida förhållanden som nu är under utbyggnad vilket innebär att närmsta byggrätt till Bohusbanan ligger bortom 27 m.

Planbeskrivningen har förtydligats med information om att Bohusbanan ska byggas ut med nya dubbelspår söder om det befintliga järnvägsspåret, att en ny järnvägsbro ska uppföras i ett annat läge samt att pågående ombyggnationen av Lundbyleden innebär ett nytt vägområde med nya kantlinjer. Detaljplanen förhåller sig till nya lägen för både Bohusbanan och Lundbyleden. Då ombyggnationerna innebär att Brunnsbomotet tas bort och en del av Lillhagsvägen permanent stängs av för biltrafik (avstängd sedan 1 september 2025) bedöms inte den utpekade sekundära transportleden för farligt gods vara aktuell att studera i planarbetet. Planbeskrivningen har också kompletterats med

förtydliganden av de olika torgen - där Brunnsbotorget ligger vid nya handelshus inom kvartersmark och ej i direkt anslutning till Bohusbanan.

Riskutredningen har också kompletterats med ett kompletterande PM som visar på att förhöjda risknivåerna hanteras på ett tillfredsställande sätt med de föreslagna åtgärder som regleras genom planbestämmelser.

”Torg uppmuntrar till vistelse av människor i oskyddad miljö, och betraktas därför inte som en lämplig användning av marken närmast transportlederna.” Ett ”entrétorg” som utgör yta för kommunikation upp intill pendeltågstationen och som inte innehåller byggrätter bedöms inte utgöra stadigvarande vistelse.

”Kommunen behöver beskriva hur hänsyn tas till den kumulativa effekten av flera riskkällor. Om den totala risken inte medger bebyggelse inom 27 meter från båda dessa transportleder måste kommunen säkerställa bebyggelsefritt område.” Givet de inbördes lägena mellan Lundbyleden och Bohusbanan, är det endast ett fåtal punkter där den redovisade kumulativa risken är relevant. Redovisad riskkurva gäller för läget där Bohusbanan precis passerar Lundbyledens nordligaste körfält. (läs mer i PM Risk).

”Vätska riskerar även att rinna mot planområdet vid en olycka på Bohusbanan och därmed behöver kommunen göra bedömningen om motsvarande barriär krävs även mot Bohusbanan.” Risk för att brandfarlig vätska rinner mot planområdet bedöms vara hanterad i och med uppförandet av ny perrong/station (läs mer i PM Risk).

”Kommunen har infört en bestämmelse (m5) om att bostäder ska skyddas mot risker med farligt gods genom skärmande bebyggelse. Länsstyrelsen bedömer att bestämmelsen är otydlig.” Stadsbyggnadsförvaltningen håller med och ersätter med bestämmelserna s6 och s7.

Risk härrörande från Lundbyleden utgörs uteslutande av pölbränder vilket hanteras med brandtekniska åtgärder för bebyggelse inom 27 meter. Beräkningarna visar att ett skyddsavstånd på 15 meter mellan Lundbyleden och bebyggelse på planområdet inte medför oacceptabel risknivå.

Samhällsriskerna har beräknats för utredningsområdet avseende farligt godstransporter på Lundbyleden, Bohusbanan och Hamnbanan samt urspärning på Bohusbanan och Hamnbanan. Beräkningarna visar att samhällsriskerna med vidtagna åtgärder återfinns i den nedre delen av ALARP-området och kraftigt har reducerats i jämförelse med då inga åtgärder inarbetats.

Genom tillämpande av nedan föreslagna åtgärder samt efterföljande redovisade planbestämmelser görs bedömning att de förhöjda risknivåerna hanteras på ett tillfredsställande sätt.

För att reducera risknivån inom området rekommenderas att följande åtgärder vidtas:

- Utöka det bebyggelsefria avståndet mellan planområdet och Bohusbanan (framtida sträckning) från 15 meter till minst 27 meter.
- För de byggnader som är placerade mellan spårvägen och Lundbyleden bör fasader som vetter mot Bohusbanan, Lundbyleden och Hamnbanan som lägst vara av brandteknisk klass EI 30 och fönster som lägst EW 30.

Åtgärden bör gälla inom 40 meter från Bohusbanans siktlinje och inom 27 meter från Lundbyledens väggkant.

- Placera friskluftsintag högt på oexponerad sida, d.v.s. på motsatt sida av Bohusbanan, Lundbyleden och Hamnbanan, på alla byggnader inom utredningsområdet. Riskbidrag härrörande från Hamnbanan hanteras genom placering av friskluftsintag.
- Säkerställ att utrymningsvägar möjliggör utrymning bort från Lundbyleden, Bohusbanan och Hamnbanan.
- Om topografin möjliggör utläckande vätska och fordon att komma in på planområdet ska en skyddsbarriär byggas mot Lundbyleden.
- Byggnadsdel för centrumändamål för sovande personer (Hotell, vandrarhem etc.) ska inte ha exponerad fasad inom 27 meter från Lundbyleden.
- Yta mellan Lundbyleden och första raden byggnader bör utformas sådant att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Angöring, kommunikation, parkering, entrémiljöer och annan liknande användning bedöms inte utgöra sådan vistelse.

I detaljplanen säkerställs att ny bebyggelse skyddas mot risker med farligt gods med följande planbestämmelser:

Allmän plats:

- Användning av mark och vatten:
 - SKYDD: *Skydd* - som säkerställer utrymmen på allmän plats för åtgärder som skyddar mot störning, olyckor och översvämning. Utrymmen för dagvatten- och skyfallshantering, bullerskydd, stödmurar, plank, vallar och planteringar är exempel på åtgärder som inryms inom användningen.
 - TORG₁: *Torg där byggnader ej får uppföras* – som säkerställer att ingen stadigvarande vistelse tillåts inom 27 m från Bohusbanan.
- Egenskapsbestämmelser för allmän plats:
 - skydd₁: *Skydd mot buller och spridning av farliga vätskor ska uppföras i form av vall, mur eller motsvarande inom användningsområdet.*

Kvartersmark:

- Användning av mark och vatten:
 - Bebyggelsefritt avstånd är säkerställt med minst 27 m till Bohusbanan (framtida spårlägen) och minst 15 m till Lundbyleden (framtida kantlinjer) genom detaljplanens gränsbeteckningar.
 - D₁: *Dagvård* – som säkerställer att inga patienter finns nattetid om utrymning behöver ske vid olycka. Den kompletterande bedömningen bedömer dock att användningar som medger övernattnig (bostäder, hotell m.m) är möjlig att uppföra om ett

skyddsavstånd på 40 meter hålls från Bohusbanan. Bortom 40 meter från Bohusbanan är individrisken acceptabel.

- Egenskapsbestämmelser för kvartersmark (utformning, skydd mot störningar och byggnaders användning):
 - *b₂: Placera friskluftsintag högt på byggnad samt på motsatt sida av Bohusbanan och Lundbyleden.*
 - *b₃: Minst en utrymningsväg som möjliggör utrymning bort från Bohusbanan och Lundbyleden ska uppföras.*
 - *b₄: Fasader som vetter mot Bohusbanan (inom 40 meter) och Lundbyleden (inom 27 meter) ska som lägst vara av brandteknisk klass EI 30 och fönster som lägst EW 30.*
 - *s⁶: Byggnader ska inte användas för bostäder, hotell eller vandrarhem inom 27 meter från Lundbyleden.*
 - *s⁷: Byggnader ska inte användas för hotell eller vandrarhem inom 40 meter från Bohusbanan och inom 27 meter från Lundbyleden.*
- Bestämmelserna, s⁶ och s⁷, som reglerar byggnaders användning, bygger på bedömningen att är individrisken är lågt inom ALARP bortom 27 meter från Bohusbanan, att individrisken är acceptabel bortom 40 meter från Bohusbanan samt att bostäder inte ska placeras i Lundbyledens siktlinje inom 27 meter från vägkant. Vid placering av bostäder bortom 27 meter från vägkant görs bedömning att inga ytterligare åtgärder (utöver b² och b³) behöver vidtas. Detta då risknivån bortom 27 meter från väg är explicit acceptabel med stor marginal.

Avseende skyfall:

Kommunen bedömer att översvämningsfrågan är väl utredd och beskriven i både utredningen och planbeskrivningen. Att reglera en höjdsättning i plankartan är vanskligt i ett område med stora höjdskillnader. Det är också frågor som bedöms kunna hanteras i kommande projektering. Detaljplanen har likväl följt upp med nya planbestämmelser som bedöms svara upp till Länsstyrelsens synpunkter. Se bestämmelserna nedan:

Allmän plats:

- Användning av mark och vatten (allmän plats):
 - SKYDD: Skydd som säkerställer utrymmen på allmän plats för åtgärder som skyddar mot störning, olyckor och översvämning.
- Egenskapsbestämmelser för allmän plats (utformning av allmän plats):
 - + 8.4: *Markens höjd över angivet nollplan.*
 - skyfallsyta¹⁻⁴: *Yta för skyfallshantering ska anordnas med en minsta kapacitet på 000 m³ (varierar från 300 till 1500 m³).*

Kvartersmark:

- Egenskapsbestämmelser för kvartersmark (markens anordnande och vegetation samt skydd mot störningar):
 - +0.0: *Markens höjd (varierar från 7,2 till 8,6 m) över angivet nollplan.*
 - m₂: *Yta för magasinering av dagvatten ska anordnas inom användningsområdet.*
 - m³⁻⁵: *Yta för skyfallshantering ska anordnas med en minsta kapacitet på 000 m³ (varierar från 100 till 200 m³).*
 - a¹: *Startbesked får inte ges för byggnadsdelar ovan entréplanet förrän åtgärden enligt bestämmelse m³ har kommit till stånd.*
 - a²: *Startbesked får inte ges för byggnadsdelar ovan entréplanet förrän åtgärden enligt bestämmelse m⁴ och m⁵ har kommit till stånd.*
- Sekundära egenskapsbestämmelser för kvartersmark (utförande):
 - b⁶⁻¹¹: *Byggnad ska utföras för att klara stående vatten till nivån 00.0 m (varierar från 8,1 m till 24,9 m beroende på läge) över angivet nollplan. Öppningar i byggnad på en lägre nivå än 00.0 m ska anordnas med översvämningsskydd.*

"I dagvattenutredningen beskrivs endast de byggnader som exponeras för vattendjup på >0,2 meter. Länsstyrelsen tolkar det som att kommunen i det här fallet accepterar att byggnader får stående vatten upp till 0,2 meter utan att utreda det vidare." Kommunen ställer sig frågande kring Länsstyrelsens bedömning. I både dagvatten- och skyfallsutredningen och i planbeskrivningen beskrivs framtida översvämningssrisker för hela planområdet. Det är inte "endast" de exponerade byggnaderna som beskrivs. De delar av planen där det finns risk för översvämning beskrivs särskilt noggrant med kommentarer för respektive kvarter och på vilken maxnivå som vattennivån riskerar att ställa sig på. Det är också ett fåtal av många kvarter som utgörs av byggnader som riskerar att exponeras för vattendjup på >0,2 meter och då är det mindre delar av respektive kvarter som riskerar översvämning. Kommunen följde också upp med följande bestämmelse inför granskningen vilket Länsstyrelsen inte kommenterade i sitt granskningsyttrande: m₄ - *Byggnader och tekniska anläggningar ska utföras så att de skyddas mot översvämning vid ett skyfall med återkomsttid 100 år.* Bestämmelsen har dock ersatts av en ny b-bestämmelse: b⁶⁻¹¹. Att reglera färdig golvnivå är inte heller lämpligt då byggnader kan utföras för att klara stående vatten med flera olika lösningar. Kommunen bör inte ställa egna krav på ett byggnadsverks tekniska egenskaper vid planläggning om det finns flera möjliga lösningar. Föreslagna utförandebestämmelse (b6-11) har tidigare använts vid planläggning för skydd mot översvämning vid högvatten.

"Åtgärder måste verifieras och säkerställas på ett plantekniskt godtagbart sätt.", "Den höjdsättning som krävs för att skyfallet ska hanteras behöver vara säkerställd i plankartan." och "Kommunen behöver reglera skyfallsleder i

plankartan på sådant sätt att det är säkerställt att vattnet på ett säkert sätt leds rätt.” Det är inte lämpligt att i plankartan ange en höjdsättning för kvarter som lutar kraftigt längs Litteraturgatan. Skyfallsleder har säkerställts med prickmark, men det är befintliga marknivåer som ska bevaras. Stadsbyggnadsförvaltningen vill också trycka på att volym och flöden minskar i befintliga skyfallsleder vid ett genomförande detaljplanen, se exempel i bilden nedan.



”Om kommunen ska kunna tillgodoräkna sig gång- och cykelvägar för framkomligheten vid skyfall måste kommunen också säkerställa att utformningen av dessa klarar av belastning av fordon/räddningsfordon.” Stadsmiljöförvaltningen har, efter att ha tittat på plats, gjort bedömningen att det inte är några problem med att trafikera utpekade gång- och cykelvägar med utryckningsfordon när det så skulle krävas.

”Skyfallsåtgärder är även placerade inom kvartersmark (bestämmelse m1). Bestämmelsen m1 är inte tydlig nog och medför inte att erforderlig volym omhändertas. Kommunen måste säkerställa genomförandet av åtgärder inom kvartersmark, exempelvis genom att koppla åtgärden till villkor för startbesked.” Kommunen har kompletterat bestämmelser med volymkrav. Kommunen bedömer att det är olämpligt att komplettera skyddsbestämmelser med villkor för startbesked då det riskerar att påverka genomförandet av detaljplanen och innebära risker för människors säkerhet under byggnationen. Om skyfallsanläggningar skulle uppföras innan byggnation kan bland annat pålning, schaktningar och spontning runt byggarbetsplatsen komma att försvåras. Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår nedan bestämmelse som bedöms kunna möta upp Länsstyrelsens krav samtidigt som det inte riskerar att försvåra utbyggnaden.

- a2: Startbesked får inte ges för byggnadsdelar ovan entréplanet förrän åtgärden enligt bestämmelse mx har kommit till stånd med syfte att säkerställa att ingen inflyttning sker förrän skyfallsåtgärden är uppförd

Avseende vibrationer

En vibrations- och stomljudsutredning har upprättats och bilagts planhandlingarna (Norconsult, 2024). Efter första granskningen togs även en förtydligande utredning (Norconsult, 2025) fram som kompletterar den tidigare utredningen. Nya beräkningar visar att föreslagna åtgärder kan vibrationsnivåer minimeras och därmed efterleva aktuella riktvärden.

Den första utredningen baserades dock på äldre standard och riktvärden från Trafikverket. Både standard och riktvärden från Trafikverket har uppdaterats och dess påverkan beaktas i den kompletterande utredningen (Norconsult, 2025).

I tidigare utredning utfördes responsspektraberäkningar med en faktor 0,8 som övergång från mark till byggnad. I redovisade riskområden för pålade grundläggning användes en faktor 0,4 för denna övergång från mark till byggnad för att visa resultat oberoende om mantelburna pålar eller spetsburna pålar användes. Gränserna avsåg då när komfortnivåer över 0,7 mm/s vägd RMS överskrids vilket ej finns kvar inom de nya riktvärdena från Trafikverket. I den kompletterande utredningen har alltså avståndsjusterings samt lite av en maximal åtgärd för grundläggning genom pålad grundläggning (mantelburna respektive spetsburna pålar) beaktats för att visa på effekt av åtgärder.

Att standard och Trafikverkets riktlinjer ändrats påverkar i sig inte ambitionen att vibrationsnivåer maximalt ska uppgå till 0,4 mm/s vägd RMS för att minimera risk för störningar i de planerade byggnaderna. Men de nya riktlinjerna innefattar ej ett maxnivåkrav för enstaka händelse under 7 dygn utan riktvärdena gäller endast nattetid (22–06) samt får överskridas 5 gånger per trafikårsmedelnatt. Detta medför att enstaka händelser under de 7 dygn mätningar avser inte bör vara dimensionerande för byggnadskonstruktion eller grundläggning på samma sätt.

I detaljplanen säkerställs att gällande standard och riktlinjer från Trafikverket avseende vibrationsnivåer ska klaras med följande planbestämmelse:

Kvartersmark:

- Egenskapsbestämmelser för kvartersmark (utförande):
 - *b₅: Bostadsbyggnader ska utföras så att maximal vibrationsnivå inomhus inte överstiger 0,4 mm/s vägd RMS. Detta avser vibrationsnivå nattetid (22-06) och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt.*

Avseende förorenade område:

I detaljplanen säkerställs att markföroreningar avhjälpes till nivåer som medger planerad markanvändning med följande planbestämmelse:

- *Startbesked får inte ges för byggnader förrän markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom sanering av förorenad mark. Marken ska klara gällande krav för aktuell markanvändning.*

Avseende luftmiljö:

Luftmiljöutredningens (Norconsult, 2025) beräkningar påvisar att merparten av ytan mellan Lundbyleden och Litteraturgatan/Lillhagsvägen (framtida Backavägen) samt områden närmast Lillhagsvägen och Litteraturgatan inte är lämplig att nyttja för stadigvarande vistelse, till exempel uteplats och lekplatser.

Vid samtliga fasader klaras dock MKN men MKM och EU:s förslag på nya riktvärde överskrids vid några fasader. Det nya kvartershuset mellan Lundbyleden och Lillhagsvägen/Litteraturgatan beräknas klara samtliga normer och mål för luftmiljö på innergården och där bör stadigvarande vistelse accepteras.

För planerad torgyta strax norr om Lillhagsvägen beräknas MKN och EU:s förslag på nya riktvärde klaras men årsmedelvärde för PM10 beräknas överskrida MKM något. Övriga ytor inom planområdet klarar MKN, MKM och EU:s förslag på nya riktvärde för planalternativet vilket medför att med det inte behövs ytterligare åtgärder sett ur ett luftmiljöperspektiv.

Om det behövs åtgärder ur andra hänseenden, till exempel bullerskärm, kan detta även ge positiva effekter även för luftmiljön. Men eftersom bedömningen är att inga åtgärder krävs för att klara MKN eller EU:s förslag på nya riktvärde har inga beräkningar genomförts med skärm vid Lundbyleden.

Trafiken på Lundbyleden har antagits öka enligt Trafikverkets uppräkningsstatistik. Detta har valts som ett konservativt antagande och om Göteborgs stads ambition att minska biltrafiken klaras så blir det i praktiken mindre luftföroreningar.

Byggnader som planeras i lägen med höga luftföroreningar rekommenderas utföras med täta fasader och ventilationssystem med friskluftsintag på tak eller på motstående sida från trafikled.

Reglering:

I detaljplanen säkerställs att ny bebyggelse utmed Lundbyleden skyddas mot risker med farligt gods bland annat med följande planbestämmelser vilka också bedöms ha en positiv effekt för att säkerställa en god luftmiljö:

Kvartersmark:

- Egenskapsbestämmelser för kvartersmark (utformning, skydd mot störningar och byggnaders användning):
 - b2: Placera friskluftsintag högt på byggnad samt på motsatt sida av Bohusbanan och Lundbyleden.
 - b4: Fasader som vetter mot Bohusbanan (inom 40 meter) och Lundbyleden (inom 27 meter) ska som lägst vara av brandteknisk klass EI 30 och fönster som lägst EW 30.

12. Trafikverket

Har följande synpunkter:

Vibrationer

Enligt vibrationsutredningen så finns det risk för att riktvärdet för vibrationer överskrids, benämnd huskropp 2 i vibrationsutredning, där man enligt plankartan tillåter bostäder. Trafikverkets tidigare ställningstagande från samrådet kvarstår att Staden ska utföra vibrationsmätning innan byggnation för att säkerställa riktvärdet för vibrationer gällande bostäder.

Metrobusshållplats

Trafikverket noterar att föreslagen metrobusshållplats för Brunnsbo är med på plankartan för inte omöjliggöra en framtida byggnation. Nyttan av en framtida metrobusshållplats på aktuell plats måste utredas och motiveras för att en sådan investering ska vara befogad i framtiden. Trafikverket bedömer utifrån lokaliseringen att det finns utmaningar i att hitta ett effektivt trafikeringsupplägg för kollektivtrafik. Exempelvis bedöms trafikeringslösning mellan föreslagen hållplats och Tingstadstunneln inte möjlig utifrån rådande förutsättningar.

Trafikverket anser inte att föreslagen metrobuslösning är möjlig utan avsteg från regelverket, Vägar och gators utformning (VGU) utifrån planerad trafiklösning för Lundbyleden. Vid ombyggnation av befintliga väganläggningar kan det vara svårt att uppfylla alla krav som i vissa fall kan innebära orimliga konsekvenser, exempelvis vid ombyggnadsåtgärder belägna i storstadsområden, där ytorna kan vara är begränsade. I dessa fall kan dispens från regelverket sökas. Det finns dock ska-krav som normalt inte kan frångås. Konsekvenserna av att göra avsteg ska bedömas och vägas mot nyttan. Dispens från regelverket söks och hanteras internt på Trafikverket enligt särskild ordning.

Trafikverket ser även tekniska utmaningar med föreslagen lösning utifrån förutsättningarna på aktuell plats.

Planläggning

Trafikverket anser inte att planläggning inom Trafikverkets vägområde, det vill säga överlappa gällande vägplan för Lundbyleden, är nödvändig.

Detta medger inte per automatik att en eventuellt kommande metrobuslösning med av- och påfartsramper kan byggas utan en sådan åtgärd måste hanteras enligt Väglagen, byggande av väg.

Lundbyledsprojektet

Eftersom produktion pågår måste detaljplanen och plankartan anpassas efter projekt Lundbyleden och ska ses som befintliga förutsättningar för detaljplanen. Synkning och uppdatering av projektet är fortsatt nödvändigt då produktion pågår.

Kommentar:

Avseende vibrationer

En vibrations- och stomljudsutredning har upprättats och bilagts planhandlingarna (Norconsult, 2024). Efter första granskningen togs även en förtydligande utredning (Norconsult, 2025) fram som kompletterar den tidigare utredningen. Nya beräkningar visar att föreslagna åtgärder kan vibrationsnivåer minimeras och därmed efterleva aktuella riktvärden.

Den första utredningen baserades dock på äldre standard och riktvärden från Trafikverket. Både standard och riktvärden från Trafikverket har uppdaterats och dess påverkan beaktas i den kompletterande utredningen (Norconsult, 2025).

I tidigare utredning utfördes responsspektraberäkningar med en faktor 0,8 som övergång från mark till byggnad. I redovisade riskområden för pålade grundläggning användes en faktor 0,4 för denna övergång från mark till byggnad för att visa resultat oberoende om mantelburna pålar eller spetsburna pålar användes. Gränserna avsåg då när komfortnivåer över 0,7 mm/s vägd RMS överskrids vilket ej finns kvar inom de nya riktvärdena från Trafikverket. I den kompletterande utredningen har alltså avståndsjusteringar samt lite av en maximal

åtgärd för grundläggning genom pålad grundläggning (mantelburna respektive spetsburna pålar) beaktats för att visa på effekt av åtgärder.

Att standard och Trafikverkets riktlinjer ändrats påverkar i sig inte ambitionen att vibrationsnivåer maximalt ska uppgå till 0,4 mm/s vägd RMS för att minimera risk för störningar i de planerade byggnaderna. Men de nya riktlinjerna innefattar ej ett maxnivåkrav för enstaka händelse under 7 dygn utan riktvärdena gäller endast nattetid (22–06) samt får överskridas 5 gånger per trafikårsmedelnatt. Detta medför att enstaka händelser under de 7 dygn mätningar avser inte bör vara dimensionerande för byggnadskonstruktion eller grundläggning på samma sätt.

I detaljplanen säkerställs att gällande standard och riktlinjer från Trafikverket avseende vibrationsnivåer ska klaras med följande planbestämmelse:

Kvartersmark:

- Egenskapsbestämmelser för kvartersmark (utförande):
 - b₅: *Bostadsbyggnader ska utföras så att maximal vibrationsnivå inomhus inte överstiger 0,4 mm/s vägd RMS. Detta avser vibrationsnivå nattetid (22-06) och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt.*

Avseende metrobuss, Lundbyledsprojektet och planläggning:

Möten med Trafikverket har också hållits under planarbetet för att säkerställa att detaljplanen är förenlig med gällande väg- och järnvägsplan. Område för SKYDD är justerat till VÄG längs en större sträcka, och egenskapsbestämmelser säkerställer att avåknings- och bullerskydd kan uppföras längs Lundbyleden så att detaljplanens markanvändning är lämplig både med och utan en metrobusshållplats. Stadsbyggnadsförvaltningen delar inte Trafikverkets bedömning om att planläggning inom Trafikverkets vägområde, det vill säga överlappa gällande vägplan för Lundbyleden, inte skulle vara nödvändig. Det är av stor betydelse att det i detaljplanen framgår hur markanvändningarna VÄG, SKYDD och kvartersmark (C, K, P, B m.m.) förhåller sig till varandra för att kunna hantera riksfrågor kopplat till farligt gods.

Kommunen och berörda exploatörer är fullt medvetna om att stora delar av detaljplanen inte kommer att kunna byggas ut innan projekt Lundbyleden, projekt Bohusbanan och Brunnsbo station är utbyggd enligt gällande väg- och järnvägsplan. Bytespunkt Brunnsbo – projekt Kvilleleden, gator vid Backaplan (DP0) – är ett samarbetsprojekt mellan Göteborg Stad och Trafikverket.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer, trots de utmaningar som rådande förutsättningarna innebär för en Metrobuss-station i Brunnsbo, att det är motiverat att inte omöjliggöra den framtida möjligheten att tillskapa en station längs med Lundbyleden. Brunnsbo pekas ut som en systemviktig bytespunkt i både Målbild Koll2035, samt i stadens översiktsplan med objektsbeskrivningen att "säkerställ möjligheten att bytespunkten även omfattar framtida metrobuss". Brunnsbo station har potential att bli en samlande bytespunkt för regionala och lokala resor på Hisingen och kan få en viktig roll för att avlasta Centralstationen från kollektivtrafik. Linjenätsutredningen för Metrobuss är ett första steg i att identifiera framtida linjedragningar och detta nät lägger grund för framtida

utredningar och även med i stadens framtida GSM-modeller (Göteborgs Strategiska trafikmodell).

Utvecklingen av kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft är ett centralt verktyg för att uppnå de transportpolitiska målen, särskilt när det gäller att minska klimatpåverkan, öka tillgängligheten och främja ett hållbart samhälle.

13. Försvarsmakten

Har följande synpunkter:

Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

Kommentar:

Noteras.

14. Vattenfall eldistribution AB

Har följande synpunkter:

Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom område för aktuell detaljplan eller inom dess direkta närområde och har därmed inget att erinra i rubricerat ärende.

Kommentar:

Noteras.

15. Swedavia AB

Har följande synpunkter:

Nuvarande planförslag bedöms inte innebära någon negativ påverkan på Göteborg Landvetter Airport.

Swedavia har inga övriga synpunkter och därmed inget att erinra i denna granskning.

Kommentar:

Noteras.

Sakägare

Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet hos Stadsbyggnadsförvaltningen.

16. Boende på Granåsgatan

Förra gången detta var ute på remiss var jag skeptisk till höjden på husen som byggs så nära intill befintlig låg-bebyggelse.

Jag ser ingen förändring gjord alls ang detta i denna senare detaljplanen. 44,5 meter över angivet nollplan blir ca 19 meter över mark på angiven plats.

Detta i förhållande till villor i närheten på ca 10 meters höjd ovan mark.

Vi som bor i närheten kommer att få direkt insyn in i våra hus och solen lär försvinna bra mycket tidigare på kvällarna.

Ett sådant högt bygge lär sänka värdet på våra hus och tomter, samt inskränka på vårt privatliv.

Logisk höjd på ett bygge på denna plats borde vara liknande höjd som befintlig bebyggelse runt omkring har.

Jag vänder mig emot detta bygge så som planerna ser ut idag.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen kvarhåller att planförslaget är lämpligt – både i dess val av markanvändning och i sin utformning av ny bebyggelse. Nytt bostadshus utmed Litteraturgatan och Blankversgatan har därför ej justerats inför varken granskning 1 eller granskning 2.

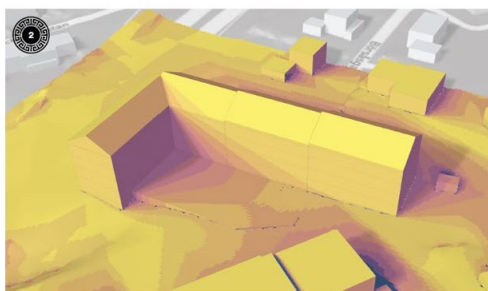
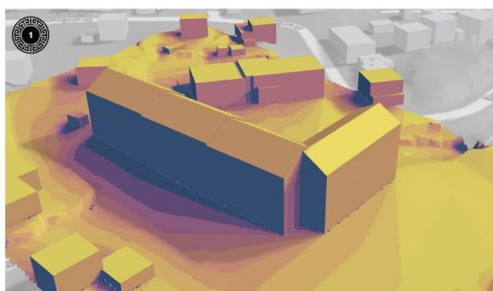
Detaljplanen medför att ny bebyggelse kommer till i ett centralt och kollektivtrafikhärläge. Den nya bebyggelsen placeras främst på markparkeringslängs Litteraturgatan och på andra impedimentytter. Konsekvenserna av byggnationen blir att boende i de befintliga bostäderna blir av med sina parkeringsplatser och främst behöver använda de tillskapade parkeringsplatserna i parkeringshus eller i garage. Kostnaderna för parkeringsplatser kommer att öka då markparkeringsarna i dagsläget har relativt låg hyra. Gällande krav på dagsljus och direkt solljus bedöms klaras med marginal för en majoritet av den planerade och befintliga bebyggelsen. För vissa kvarter behöver dock dagsljusförhållandena studeras närmare med detaljerade beräkningar i bygglovsskedet. För vissa befintliga bostäder begränsas utblickarna genom att siktlinjer mot skogsområden eller mot innerstaden i Göteborg delvis påverkas. Den omgivningspåverkan som detaljplanen innebär i form av skymd sikt samt ökad skuggning och insyn bedöms inte utgöra en betydande olägenhet eller en fara för människors hälsa eller säkerhet. Det är en omgivningspåverkan som närboende har att förvänta sig vid den förtätning som pekas ut i gällande översiktsplan. Det allmänna intresset att tillskapa bostäder i Brunnsbo i samband med utbyggnad av spårväg och pendeltågstation bedöms också väga tyngre än den begränsande negativa omgivningspåverkan som uppstår för enskilda.

Nytt bostadshus utmed Litteraturgatan och Blankversgatan avgränsas mot befintlig bostadsbebyggelse av befintliga gator (Litteraturgatan, Blankversgatan samt Börsåsgatan) vilka också består av allmän plats. Avsändaren till ovan synpunkt (från Granåsgatan) avgränsas därtill av både gamla Folkets hus (House of Possibilities) och andra bostadsfastigheter. Avståndet mellan bostadsfastigheten och närmsta byggrätt ligger bortom 50 m. Merparten av närmsta småhusbebyggelse befinner sig därtill på en marknivå som ligger på en högre höjd än ny bostadsbebyggelse.

Nedan bilder från studien (Brunnsbo Dagsljus & Solljus, Okidoki, 2025) visar att det är vid ett genomförande av detaljplanen fortsatt finns goda sol- och dagsljusförhållanden för befintlig bostadsbebyggelse i området.

SOLINSTRÅLNING, 20 MARS 09-17

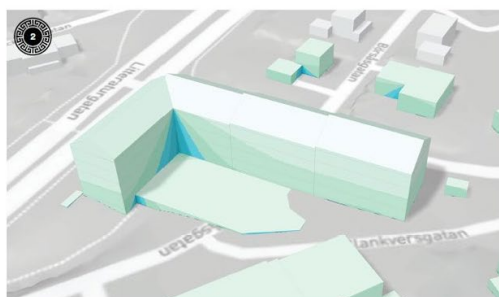
SOLINSTRÅLNING, 20 MARS 09-17



Simulering av soltimmar den
20 Mars mellan kl. 09 - 17 från
Autodesk Forma.

DAGSLJUSSTUDE

DAGSLJUS



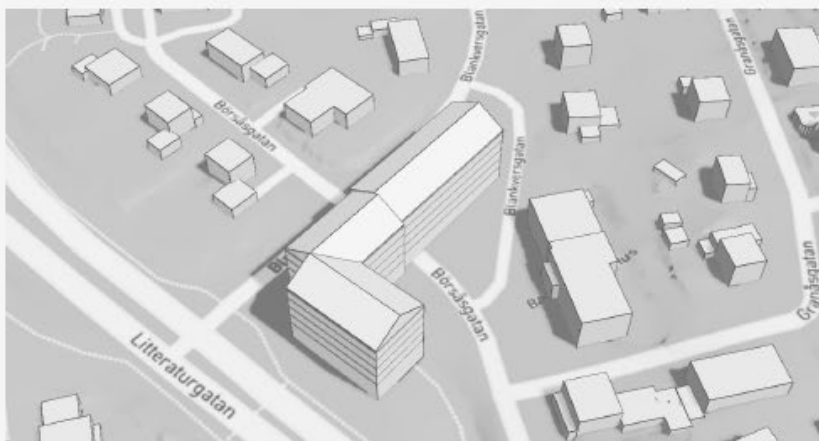
Simulering av dagsljuspotential
från Autodesk Forma.

SKUGGSTUDIE 21 JUNI 12-21

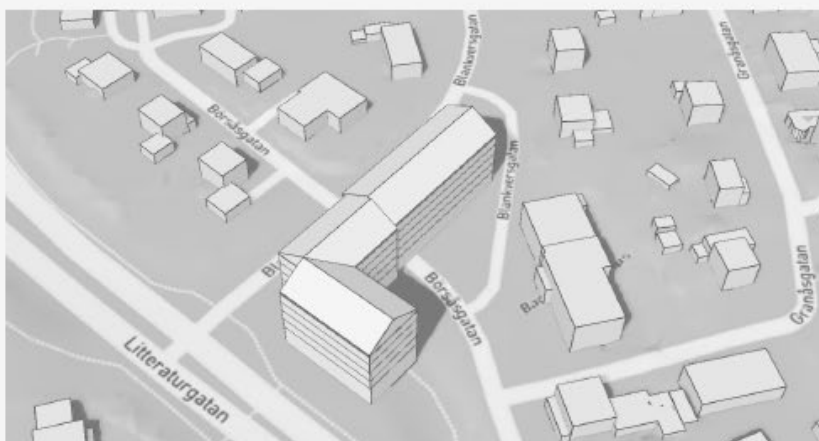
DP BRUNNSBO
FÖRTYDLIGANDE MATERIAL
- DAGSLJUS

DATUM
2025.11.06

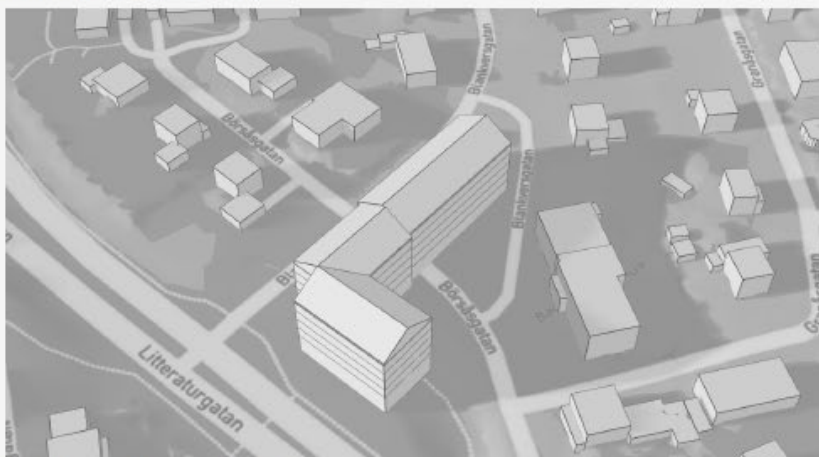
4/8



Simulering av skuggor kl 12.00



Simulering av skuggor kl 16.00



Simulering av skuggor kl 20.00

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger blandad stadsbebyggelse med inriktningen utvidgad innerstad för den södra delen av planområdet och inriktningen mellanstadens centrala områden för den norra delen av planområdet. Inom blandad stadsbebyggelse ryms bostäder, kontor, samhällsservice, handel och andra anläggningar för service. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, olika typer av allmänna platser såsom parker, naturområden och torg, det vill säga sådana funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. Inriktningen för innerstaden som helhet är hög täthet och funktionsblandning. Vid förtätning i mellanstadens centrala delar ska funktionsblandning och blandade boende- och upplåtelseformer eftersträvas.

I översiktsplanen pekas även "Brunnsbo torg" ut som en tyngdpunkt på centrala Hisingen och Litteraturgatan pekas ut som ett framtida omvandlingsstråk där angöring till ny bebyggelse ska ske direkt från gatan. I anslutning till torget planeras för en framtida pendeltågstation som kommer utgöra en viktig regional koppling och framtida entré till Backaplan och centrala Hisingen. Omvandlingsstråk ska möjliggöra utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt öka de lokala stadskvaliteterna. Vid omvandlingsstråk har exploateringspotential identifierats, till stor del på intilliggande impedimentytor, parkeringsplatser och mindre värdefulla grönytor.

17. Fastighetsägare intill Komedigatan

Hej!

Vill lämna några synpunkter på förslaget om detaljplan för stadsutveckling i Brunnsbo.

Huset som ska byggas där Tingstads trafikskola ligger idag kommer att ligga väldigt nära de radhus som ligger där. Vad ska den byggnaden användas som/till? Hur hög är den? Är det nödvändigt att klämma in en byggnad så nära befintliga hus?

Det kommer att försvinna många gröna ytor. Jag ser att det är en park inplanerad men den kan knappast kompensera alla gröna ytor som försvinner. Det misstaget är ju gjort vid Selma Lagerlöfs torg där det t o m har blivit varmare p g a att det är mycket sten och betong.

Och på tal om Selma Lagerlöfs torg så är det svårt att få lägenheterna sålda/uthyrd där så varför bygga ännu fler lägenheter i närområdet. Hela Frihamnen ligger öde medans det här ska det förtätas så det knappt finns en endaste liten gräsplätt över.

Det byggs stora huskolosser så att färre får tillgång till det dagsljus som är så viktigt för oss. Tänk om och gör det luftigare istället.

Kommentar:

Planförslaget har till första granskningen justerats så att det nya kvarteret intill Litteraturgatan och Romangatan har minskat i utbredning sedan samrådet. Den nya bebyggelsen placeras är placerad längre ifrån befintlig bostadsbebyggelse längs Lyrikgatan än vad som var fallet i samrådet. Ett genomförande av

detaljplanen innebär att gällande krav på dagsljus och direkt solljus fortsatt klaras för den befintlig bebyggelsen i berört område. Se bilder nedan från utredningen: Brunnbo Dagsljus & Solljus, Okidoki, 2025. Röd markering visar att befintlig radhusbebyggelse får goda solförhållanden (mellan 7-9 soltimmar den 20 mars mellan klockan 09-17) även vid uppförande av ny bebyggelse i området.



Simulering av soltimmar och skuggor på befintlig och planerad bebyggelse vid Romangatan 21 juni mellan kl. 12-21 i (Okidoki, 2025):



Det möjliggörs för flera olika användningar (bostäder, kontor, centrumändamål kontor och idrottshall) inom kvarteret då marken har en central placering i Brunnbo i och med närheten till den nya bytespunkten och till det nya torgläget. Exploateringsförvaltningen arbetat utifrån att innehållet i kvarteret ska bli blandat och med en mindre andel parkeringsplatser. Den kommunala kvartersmarken kommer dock att markanvisas av exploateringsnämnden till någon extern exploatör/byggherre varför det ännu inte går att säga fullt ut hur byggnaden kommer att nyttjas.

Till första granskningen infördes nedan bestämmelse (f14) med syftet att minska insynen på befintliga intilliggande fastigheter. Fönster och balkonger hade dock kunnat ge fler "ögon på plats" vilket hade kunnat öka den upplevda tryggheten,

men då flera boenden tyckte till om oro för insyn har detta tagits hänsyn till i granskningsförslagen.

- fl4: Balkong och fönster får ej uppföras på fasader som vetter direkt mot angränsande radhusbebyggelse.

Detaljplanen medför att ny bebyggelse kommer till i ett centralt och kollektivtrafikhärläge. Den nya bebyggelsen placeras främst på markparkeringar längs Litteraturgatan och på andra impedimentytor. Inför granskning 2 togs planerad bebyggelse vid Tingstadvägen bort vilket innebar att befintlig grönska och två större grönytor kan bevaras.

Gällande krav på dagsljus och direkt solljus bedöms klaras med marginal för en majoritet av den planerade och befintliga bebyggelsen. För vissa kvarter behöver dock dagsljusförhållandena studeras närmare med detaljerade beräkningar i bygglovsskedet. För vissa befintliga bostäder begränsas utblickarna genom att siktlinjer mot skogsområden eller mot innerstaden i Göteborg delvis påverkas. Den omgivningspåverkan som detaljplanen innebär i form av skydd sikt samt ökad skuggning och insyn bedöms inte utgöra en betydande olägenhet eller en fara för människors hälsa eller säkerhet. Det är en omgivningspåverkan som närboende har att förvänta sig vid den förtätning som pekas ut i gällande översiktsplan. Det allmänna intresset att tillskapa bostäder i Brunnsbo i samband med utbyggnad av spårväg och pendeltågstation bedöms också väga tyngre än den begränsande negativa omgivningspåverkan som uppstår för enskilda.

Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger blandad stadsbebyggelse med inriktningen utvidgad innerstad för den södra delen av planområdet och inriktningen mellanstadens centrala områden för den norra delen av planområdet. Inom blandad stadsbebyggelse ryms bostäder, kontor, samhällsservice, handel och andra anläggningar för service. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, olika typer av allmänna platser såsom parker, naturområden och torg, det vill säga sådana funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. Inriktningen för innerstaden som helhet är hög täthet och funktionsblandning. Vid förtätning i mellanstadens centrala delar ska funktionsblandning och blandade boende- och upplåtelseformer eftersträvas.

I översiktsplanen pekas även "Brunnsbo torg" ut som en tyngdpunkt på centrala Hisingen och Litteraturgatan pekas ut som ett framtida omvandlingsstråk där angröring till ny bebyggelse ska ske direkt från gatan. I anslutning till torget planeras för en framtida pendeltågstation som kommer utgöra en viktig regional koppling och framtida entré till Backaplan och centrala Hisingen. Omvandlingsstråk ska möjliggöra utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt öka de lokala stadskvaliteterna. Vid omvandlingsstråk har exploateringspotential identifierats, till stor del på intilliggande impedimentytor, parkeringsplatser och mindre värdefulla grönytor.

18. Fastighetsägare intill Anekdotgatan

Synpunkter på detaljplan för statsutveckling i Brunnsbo inom stadsdelen Backa i Göteborg

Som ombud för XXX och XXX får jag inkomma med följande synpunkter på föreslagen detaljplan för statsutveckling i Brunnsbo inom stadsdelen Backa i Göteborg.

A Synpunkter

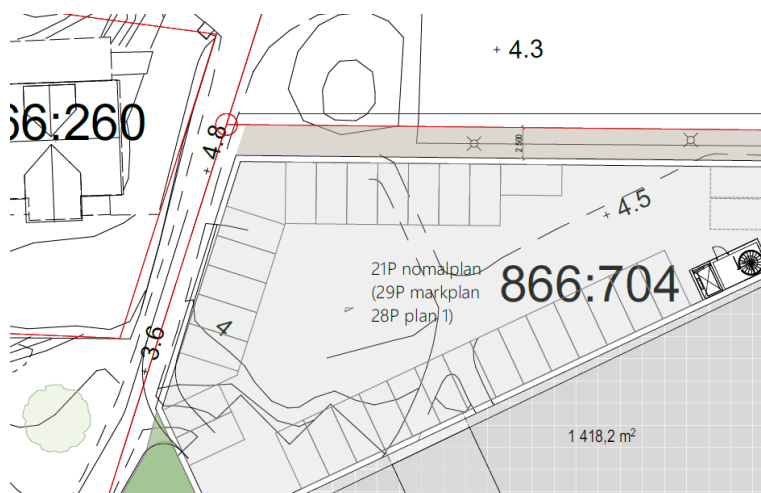
1. XXX och XXX äger fastigheten Göteborg Backa 866:266. Rakt söder om fastigheten ligger fastigheten Göteborg Backa 866:704.
2. XXX och XXX uppfattar att den föreslagna detaljplanen ger byggrätt för ett parkeringshus på fastigheten Göteborg Backa 866:704 och att någon reglering av parkeringshusets placering inte gjorts i planen; detaljplanen ger således byggrätt för ett parkeringshus ända ut till den norra fastighetsgränsen mot fastigheten Göteborg Backa 866:266.
3. XXX och XXX bedriver idag parkeringsverksamhet på fastigheten Göteborg Backa 866:266. Parkeringen sträcker sig ända ut till den södra fastighetsgränsen mot fastigheten Göteborg Backa 866:704.
4. Skulle ett parkeringshus uppföras på fastigheten Göteborg Backa 866:704 vid den norra fastighetsgränsen mot fastigheten Göteborg Backa 866:266 skulle det således medföra problem från ett tillgänglighets- och brandsäkerhetsperspektiv. Det skulle exempelvis inte vara möjligt för räddningstjänst att ta sig fram till den delen av parkeringshuset, och fastighetsägaren skulle inte heller kunna utföra underhåll på parkeringshuset utan att ta fastigheten Göteborg Backa 866:266 i anspråk.
5. Det får även framhållas att XXX och XXX i juni 2023 ansökte om planbesked för ändring av detaljplanen med ändamålet att uppföra flerfamiljshus med 55 lägenheter och en BTA om cirka 6 000 m² på fastigheten Göteborg Backa 866:266. Ett positivt planbesked meddelades av stadsbyggnadsförvaltningen i Göteborgs stad den 8 maj 2024.
6. Uppförandet av ett parkeringshus på fastigheten Göteborg Backa 866:704 vid den norra fastighetsgränsen mot fastigheten Göteborg Backa 866:266 är inte förenligt med planbeskedet. Sådan bebyggelse skulle få stor påverkan på boendemiljön i de flerfamiljshus som ska uppföras på där. Det skulle medföra begränsat dagsljusinsläpp, skuggning, skymd sikt och en känsla av instängdhet för de boende.
7. Mot denna bakgrund är det XXX och XXX uppfattning att detaljplanen ska reglera placeringen av ett parkeringshus på fastigheten Göteborg Backa 866:704 på så sätt att sådan bebyggelse inte får uppföras närmare än 4,5 m från fastighetsgränsen mot Göteborg Backa 866:266.

Kommentar:

Utnyttjandegraden regleras i detaljplanen med bestämmelser om största bruttoarea och högsta nockhöjd. Parkeringshusets placering regleras vidare av egenskapsområden då ett större ledningsstråk med ledningsrätt går tvärsigenom fastigheten – vilket säkerställs med ett markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Markreservatet innebär att parkeringshuset behöver vara uppdelat i två byggnadskroppar då en betydande del av fastigheten ej får förses med byggnad (e₂₁: största bruttoarea är 20% inom egenskapsområdet till en fri höjd av 4,5 meter). För att kunna uppföra ett ändamålsenligt parkeringshus

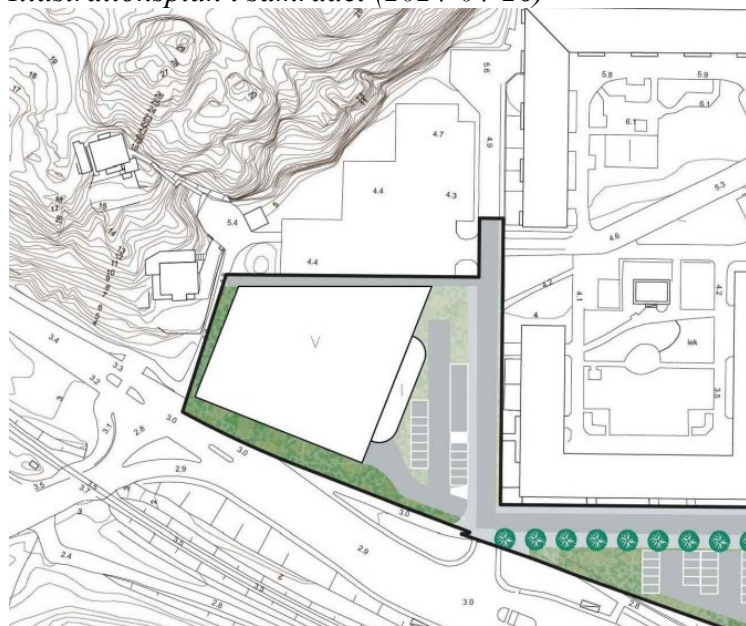
bedöms det vara nödvändigt att tillåta byggnation i nära anslutning till fastighetsgränserna både norr och söder om markreservatet.

Det är fastighetsägares ansvar att se till så att underhåll kan skötas från egen mark, men då synpunkterna just innehåller oro kring detta har antagandehandlingarna kompletterats med ytterligare bestämmelser – som innebär att bebyggelse inte får uppföras närmare än 2,5 m från fastighetsgränsen mot Backa 866:266 (prickmark: marken får inte förses med byggnad). Ett bebyggelsefritt avstånd på 4,5 m ger för stor påverkan på möjligheten att uppföra ett rationellt och ändamålsenligt parkeringshus. Se bild nedan bild som visar på de markanspråk som behövs för att tillskapa ett funktionellt parkeringshus på platsen. Frågor om brand och tillgänglighet provas vidare i samband med kommande bygglov, men förvaltningen bedömer att planförslaget har förutsättningar att klara gällande krav.

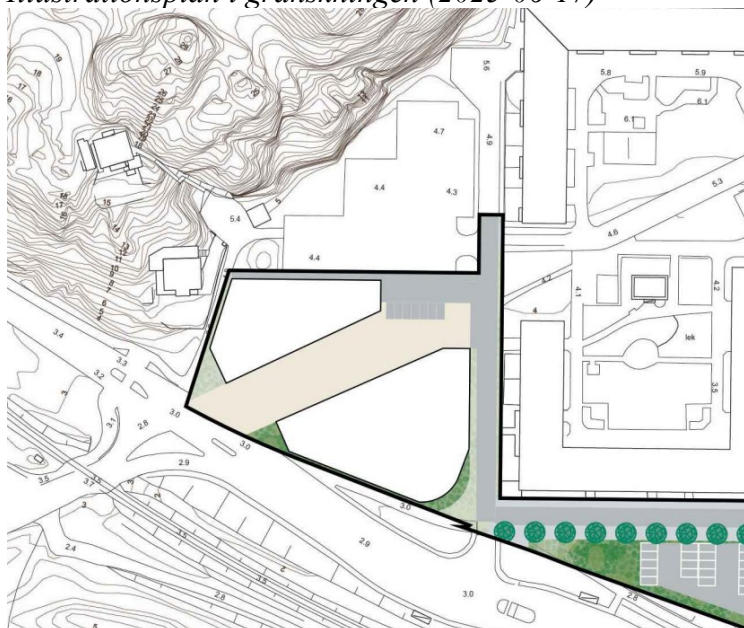


I samrådet reglerades ej parkeringshusets placering utöver regleringar om största bruttoarea och högsta nockhöjd. Det var först i granskningen som plankartan kompletterades med ett markreservat, se bilderna nedan. Fastighetsägare för Backa 866:266 inkom ej med synpunkter under samrådet.

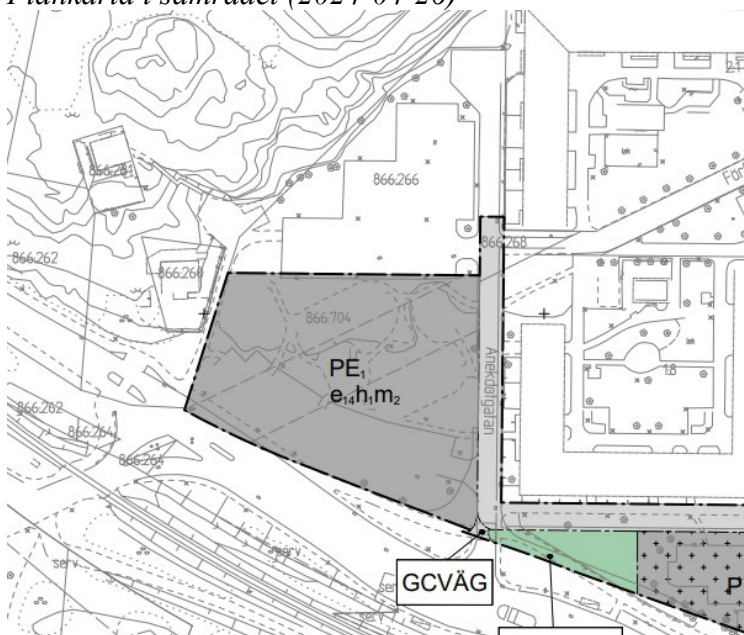
Illustrationsplan i samrådet (2024-04-26)



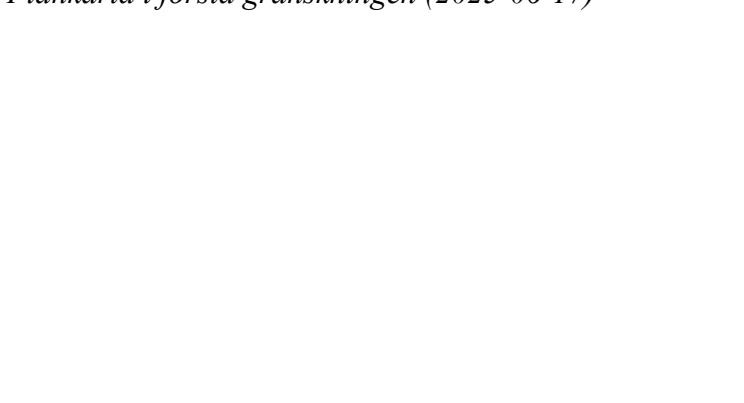
Illustrationsplan i granskningen (2025-06-17)

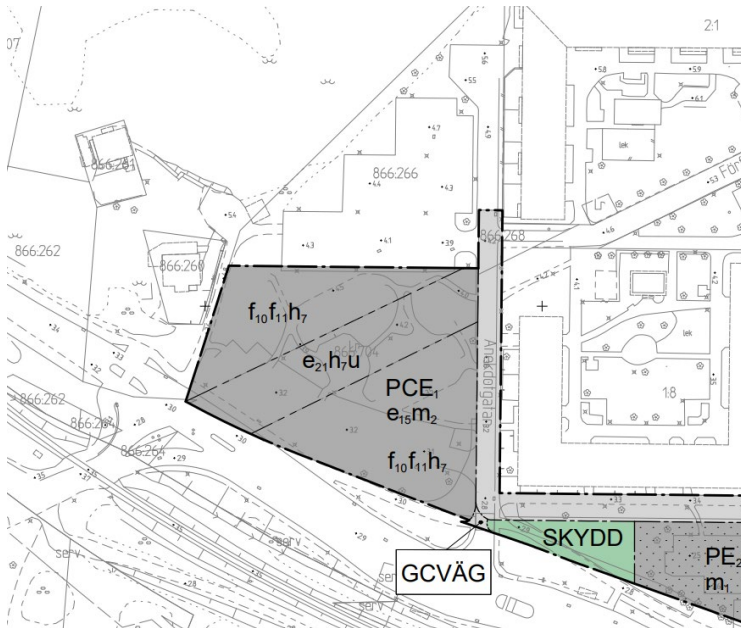


Plankarta i samrådet (2024-04-26)



Plankarta i första granskningen (2025-06-17)





Stadsbyggnadsförvaltningen delar inte bilden av att det föreslagna parkeringshuset inte är förenligt med planbeskedet för fastigheten Backa 866:266. När stadsbyggnadsnämnden, 2024-04-23, fattade beslut om positivt planbesked framgick det tydligt i beslutsunderlaget (tjänsteutlåtande, ärenderepresentation och förprövningsrapport) att det redan pågick en planläggning för ett parkeringshus på fastigheten Backa 866:704. Det fanns också illustrationer med i beslutsunderlaget, se nedan bilder, som refererade till den pågående planprocessen. Det är också den befintliga markanvändningen för omgivningen, vilket är parkering, som främst prövas i pågående planarbete. Detaljplanen prövar inte lämpligheten mot en markanvändning, i detta fall bostäder, som idag ej är tillåten på platsen. Ett positivt planbesked är ett första steg i en detaljplaneprocess, men är ingen garanti för att det i slutändan blir en antagen detaljplan. Det blir upp till kommande detaljplan att pröva lämpligheten för bostäder inom fastigheten Backa 866:266. Frågor om dagsljusinsläpp, skuggning, skydd mot sikthinder behöver således prövas vidare i kommande detaljplan utifrån de förutsättningar som är aktuella under planarbetet. Synpunkterna har likväl förmedlats vidare till fastighetsägare och exploatör till Backa 866:704 att ta med sig till fortsatt planering och projektering. Den pågående detaljplanen innehåller också flertalet utredningar som med fördel kan nyttjas av kommande planläggning. Utifrån den framtagna solstudien för området (Solstudie Brunnsbo, Liljewall Arkitekter, 2025-03-28) kan det bland annat utläsas att fastigheten Backa 866:266 påverkas av skugga från det planerade parkeringshuset men att påverkan är begränsad och påverkar olika delar av fastigheten under dagen utifrån tid på dygnet och olika årstiden.



Bild 4. Volymstudie från sydost

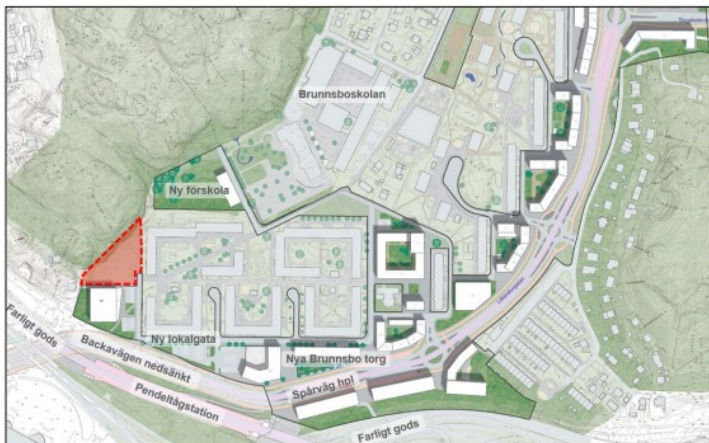


Bild 5. Skissunderlag från pågående planarbete för stadsutveckling i Brunnsbo

Avslutningsvis är det av allmänt intresse att få till ett ändamålsenligt parkeringshus inom fastigheten då det är nödvändigt att hitta en fungerande parkeringslösning utifrån den stora stadsbyggnadsutveckling som föreslås i detaljplanen och som redan är påbörjad i och med utbyggnaden av pendeltågstationen och spårvägen.

Utifrån den inriktning och markanvändning som är beslutad i Översiktsplan för Göteborg kan man som boende och fastighetsägare i Brunnsbo förvänta sig en förtätning i området och då särskilt kring den framtida bytespunkten.

Detaljplanen stämmer överens med gällande översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19. Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger blandad stadsbebyggelse med inriktningen utvidgad innerstad för den södra delen av planområdet och inriktningen mellanstadens centrala områden för den norra delen av planområdet. Inom blandad stadsbebyggelse ryms bostäder, kontor, samhällsservice, handel och andra anläggningar för service.

Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, olika typer av allmänna platser såsom parker, naturområden och torg, det vill säga sådana funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö.

Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. Inriktningen för innerstaden som helhet är hög täthet och funktionsblandning. Vid förtätning i mellanstadens centrala delar ska funktionsblandning och blandade boende- och upplåtelseformer eftersträvas.

I översiktsplanen pekas även "Brunnsbo torg" ut som en tyngdpunkt på centrala Hisingen och Litteraturgatan pekas ut som ett framtida omvandlingsstråk där angoring till ny bebyggelse ska ske direkt från gatan. I anslutning till torget planeras för en framtida pendeltågstation som kommer utgöra en viktig regional koppling och framtida entré till Backaplan och centrala Hisingen. Omvandlingsstråk ska möjliggöra utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt öka de lokala stadskvaliteterna. Vid omvandlingsstråk har exploateringspotential identifierats, till stor del på intilliggande impedimentytor, parkeringsplatser och mindre värdefulla grönytor.

19. Fastighetsägare intill Anekdotgatan (samma avsändande som till yttrande 18)

Synpunkter på detaljplan för statsutveckling i Brunnsbo inom stadsdelen Backa i Göteborg

Som ombud för XXX och XXX får jag inkomma med följande synpunkter på föreslagen detaljplan för statsutveckling i Brunnsbo inom stadsdelen Backa i Göteborg. Notera att XXX och XXX även den 27 augusti 2025 har lämnat synpunkter på detaljplanen.

A Synpunkter

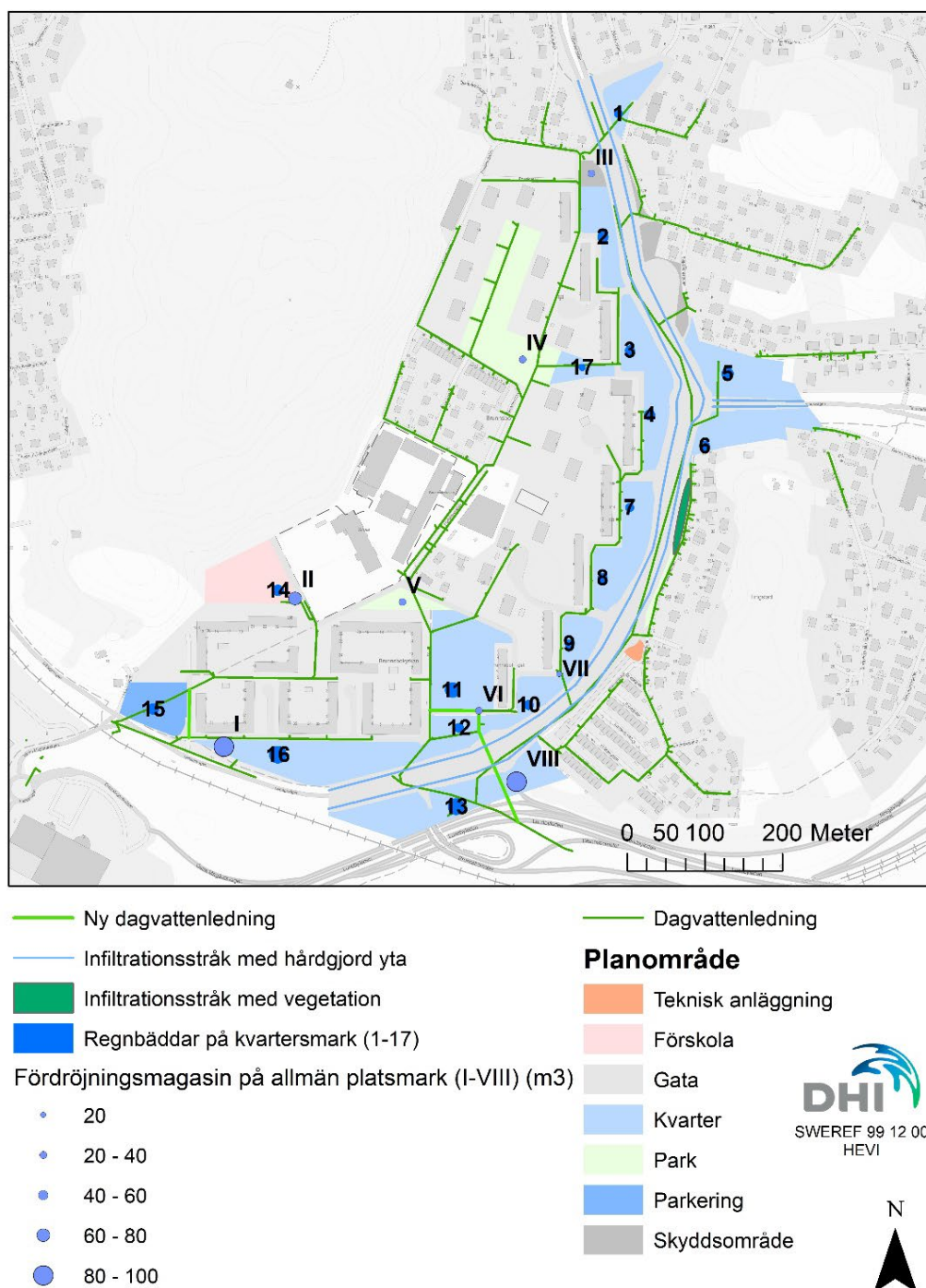
1. XXX och XXX äger fastigheten Göteborg Backa 2:1. Direkt norr om fastigheten ligger fastigheten Göteborg Backa 866:267.
2. XXX och XXX uppfattar att den föreslagna detaljplanen innebär att en yta för magasinering av dagvatten ska anordnas på fastigheten Göteborg Backa 866:267.
3. I ett pågående bygglovsärendel avseende fastigheten Göteborg Backa 2:1 har Stadsbyggnadsförvaltningen den 27 juni 2025 lämnat ett granskningsyttrande och anført följande avseende det pågående detaljplanearbetet.

"Det bör även uppmärksammas att det pågår ett detaljplanearbete i området. I det nya planförslaget planeras dagvattenledning att ledas mot aktuell fastighet, vilket riskerar att orsaka framtida fukt- och dagvattenproblem, särskilt för de föreslagna bostäderna i källarplan."
4. Inom ramen för det pågående detaljplanearbetet tycks man således planera för åtgärder och dagsvattenhantering som riskerar negativa konsekvenser för fastigheten Göteborg Backa 2:1.
5. XXX och XXX har ingen närmare förståelse för vilka specifika åtgärder Stadsbyggnadsförvaltningen avser i sitt yttrande, men får framhålla att man motsätter sig åtgärder som riskerar fukt- och dagvattenproblem på fastigheten Göteborg Backa 2:1. Vidare får framhållas att, mot bakgrund av vad Stadsbyggnadsförvaltningen har anført, ytterligare utredning bör redovisas avseende dagvattenhantering i området.

Kommentar:

Ett genomförande av detaljplanen innebär att en ökad mängd dagvatten eller vatten vid skyfallsregn leds in på fastigheter nedströms. Nya dagvattenledningar

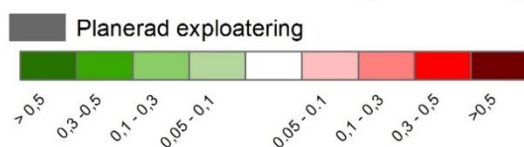
hanteras inom kommunal mark eller inom mark som ägs av de exploatörer som ingår i planarbetet.



Figur 8 - Förslagen dagvattenhantering inom planområdet med numrering av kvarter inom planområdet. Fördröjningsmagasin numrerade I-VIII och regnbäddar på kvartersmark 1-17. (DHI, 2025)



Skillnad i maximalt översvämningsdjup (m)
Rött visa var översvämnning ökat och grönt var den minskat



SWEREF 99 12 00
 LOER

Figur 9 - Skillnad i maximalt översvämningsdjup jämfört med nuläge (DHI, 2025)
 Se även Stadsbyggnadsförvaltningen kommentar till yttrande 18. ovan.

20. Fastighetsägare på Grindstugegränd

Det som oroar mig är att utsikten & utblicken försvinner från vår övervåning (idag ser vi hela vägen till Läppstiftet), istället så planeras ett flerbostadshus utanför våra fönster som blockerar utsikten och skapar insyn till vår trädgård. Idag är trädgården väldigt privat.

Istället för de vackra träden och skogsmiljön som skapar en fin och harmoniserad känsla för oss så förslås det ett flerbostadshus samt vändplats för spårvagn. Den vackra gröna horisonten försvinner likaväl som utsikten.

Vore det möjligt att behålla större delen av de befintliga träden trots att man bygger vändplatsen. Grönskan från dessa träd lyfter verkligen området.

Ljud och vibration från spårvagnen, framförallt nattetid vid vändning kommer påverka oss negativt. Det kommer låta och kännas dygnet runt eftersom vår fastighet är så nära den tänkta vändplatsen.

Idag är trafiken redan kännbar i området, min förhoppning hade varit att man väljer att sänka hastigheten i området för att minska ljud och vibrationer till byggnaderna som är närmast vägen. De befintliga hus har svårare att göra åtgärder för detta. Slutsats är att de förslag som finns bäddar in vår fastighet och försämrar den avsevärt, upplevelse, harmoni, miljö, nattsömn, välmående, privat. Detta är värden som påverkar vår hälsa samt fastighetens ekonomiska värde.

För att iaf minska den ekonomiska effekten av förändringarna så hoppas jag att vi kan få en mindre väg till fastigheten. Vägen gör ingen större skillnad för allmänheten men kan påverka fastigheten positivt och minimera inverkan av de försämringar som sker.







Kommentar:

Detaljplanen medför att ny bebyggelse kommer till i ett centralt och kollektivtrafiknära läge. Den nya bebyggelsen placeras främst på markparkeringar längs Litteraturgatan och på andra impedimentytor. Inför granskning 2 togs planerad bebyggelse vid Tingstadvägen bort vilket innebär att befintlig grönska och två större grönytor kan bevaras. Synpunkterna att bevara utblickar och grönska bedöms därmed vara tillgodosedda.

En vibrations- och stömljudsutredning har upprättats och bilagts planhandlingarna (Norconsult, 2024). Efter första granskningen togs även en förtydligande utredning (Norconsult, 2025) fram som kompletterar den tidigare utredningen. För tung trafik längs Litteraturgatan bedöms mycket liten risk för komfortstörningar föreligga för befintliga byggnader. För planerad spårväg bedöms risk för vibrationsstörningar till befintliga fastigheter som liten. Normalt är det passager av tung trafik i eller över spår som kan medföra den kraftigaste vibrationsalstringen. Mätningar med korsande trafik har beaktats i dessa beräkningar och resultaten visar på mycket liten risk vid avstånd större än 38 meter från spår (förutsatt grundläggning genom platta på mark) vilket gäller de befintliga fastigheterna inom utredningsområdet. För överfarter över spår är det viktigt att minimera ojämnheter i den mån det är möjligt för att därmed också minimera vibrationsalstring till omgivningen.

För vissa befintliga bostäder begränsas utblickarna genom att siktlinjer mot skogsområden eller mot innerstaden i Göteborg delvis påverkas. Den omgivningspåverkan som detaljplanen innebär i form av skydd sikt samt ökad skuggning och insyn bedöms inte utgöra en betydande olägenhet eller en fara för människors hälsa eller säkerhet. Det är en omgivningspåverkan som närboende

har att förvänta sig vid den förtätning som pekas ut i gällande översiktsplan. Det allmänna intresset att tillskapa bostäder i Brunnsbo i samband med utbyggnad av spårväg och pendeltågstation bedöms också väga tyngre än den begränsande negativa omgivningspåverkan som uppstår för enskilda.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger blandad stadsbebyggelse med inriktningen utvidgad innerstad för den södra delen av planområdet och inriktningen mellanstadens centrala områden för den norra delen av planområdet. Inom blandad stadsbebyggelse ryms bostäder, kontor, samhällsservice, handel och andra anläggningar för service. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, olika typer av allmänna platser såsom parker, naturområden och torg, det vill säga sådana funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. Inriktningen för innerstaden som helhet är hög täthet och funktionsblandning. Vid förtätning i mellanstadens centrala delar ska funktionsblandning och blandade boende- och upplåtelseformer eftersträvas.

I översiktsplanen pekas även "Brunnsbo torg" ut som en tyngdpunkt på centrala Hisingen och Litteraturgatan pekas ut som ett framtida omvandlingsstråk där angräning till ny bebyggelse ska ske direkt från gatan. I anslutning till torget planeras för en framtida pendeltågstation som kommer utgöra en viktig regional koppling och framtida entré till Backaplan och centrala Hisingen. Omvandlingsstråk ska möjliggöra utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt öka de lokala stadskvaliteterna. Vid omvandlingsstråk har exploateringspotential identifierats, till stor del på intilliggande impedimentytor, parkeringsplatser och mindre värdefulla grönytor.

21. Brunnsbo Radhus Samfällighetsförening

Har följande synpunkter:

1. Placeringen påverkan på angränsande fastigheter

Den föreslagna byggnationen vid Lyrikgatan innebär uppförandet av en fyravånings vägg i direkt anslutning till angränsande tomter på Lyrikgatan 1 och 3. En sådan placering riskerar att i väsentlig grad försämra boendemiljön genom att skugga fastigheterna från kl. 11.00 och framåt, vilket leder till avsevärt minskat ljusinsläpp och en påtagligt mörkare utemiljö.

2. Otillräcklig solstudie

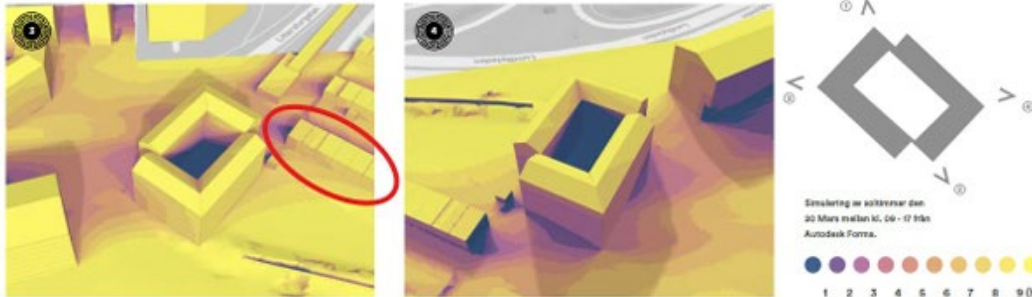
Den solstudie som hittills redovisats avser endast månad mars. En sådan begränsad analys ger inte en rättvisande bild av hur projektet påverkar närliggande fastigheter över tid. Vi anser därför att kompletterande studier måste genomföras för övriga delar av året, så att en samlad och korrekt bedömning kan göras av ljusförhållanden och skuggpåverkan. Den är dessutom gjord under dagtid också då de flesta inte befinner sin hemma, den största påverkan sker under sommarhalvåret och på eftermiddag och kvällstid då de boende är hemma och kan vistas i sina trädgårdar och bostäder.

3. Utformning och materialval för garage

Vi efterfrågar tydlig information kring placeringen av det planerade garaget i fastigheten och om den kommer placeras mot Lyrikgatan. Om väggen uppförs i reflekterande material kan detta medföra betydande ljudstörningar för närliggande bostäder. Vi vill därför understryka vikten av att materialval och utformning sker med hänsyn till både ljudnivåer och den visuella miljön.

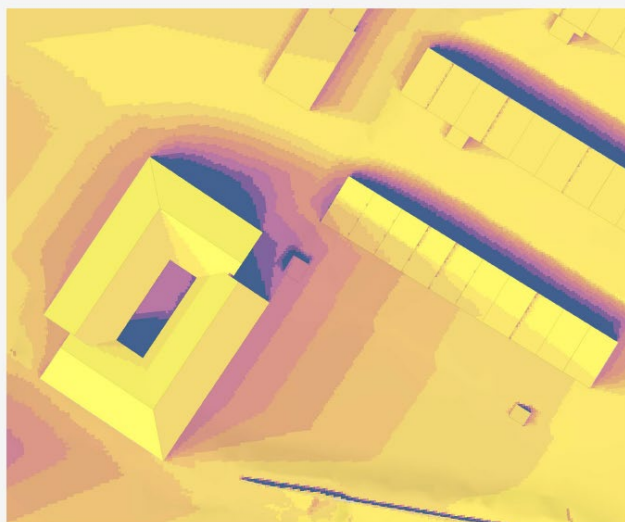
Kommentar:

Planförslaget har till första granskningen justerats så att det nya kvarteret intill Litteraturgatan och Romangatan har minskat i utbredning sedan samrådet. Den nya bebyggelsen placeras är placerad längre ifrån befintlig bostadsbebyggelse längs Lyrikgatan än vad som var fallet i samrådet. Ett genomförande av detaljplanen innebär att gällande krav på dagsljus och direkt solljus fortsatt klaras för den befintlig bebyggelsen i berört område. Se bilder nedan från utredningen: Brunnsbo Dagsljus & Solljus, Okidoki, 2025. Röd markering visar att befintlig radhusbebyggelse får goda solförhållanden (mellan 7-9 soltimmar den 20 mars mellan klockan 09-17) även vid uppförande av ny bebyggelse i området.



Mot bakgrund av synpunkterna som kom in under första granskningen har simulering av soltimmar och skuggor på befintlig och planerad bebyggelse vid Romangatan även gjorts för sommaren (21 juni mellan kl. 12-21), se även utredningen: Brunnsbo Dagsljus & Solljus, Okidoki, 2025.

ROMANGATAN - SOL OCH SKUGGOR, 21 JUNI 12-21



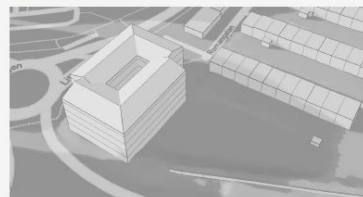
Simulering av soltimmar den 21:e juni mellan kl. 12 - 21
från Autodesk Forma.



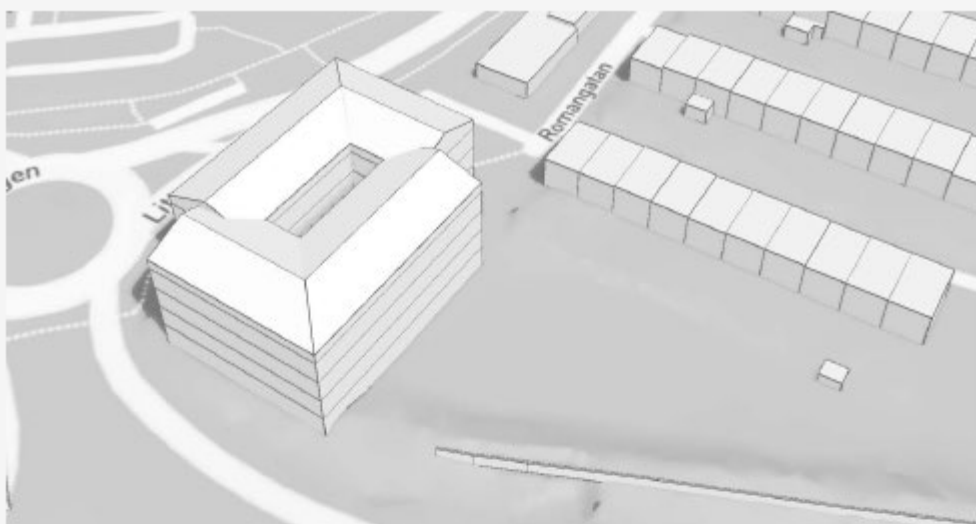
Simulering av skuggor kl 12.00 - från Autodesk Forma.



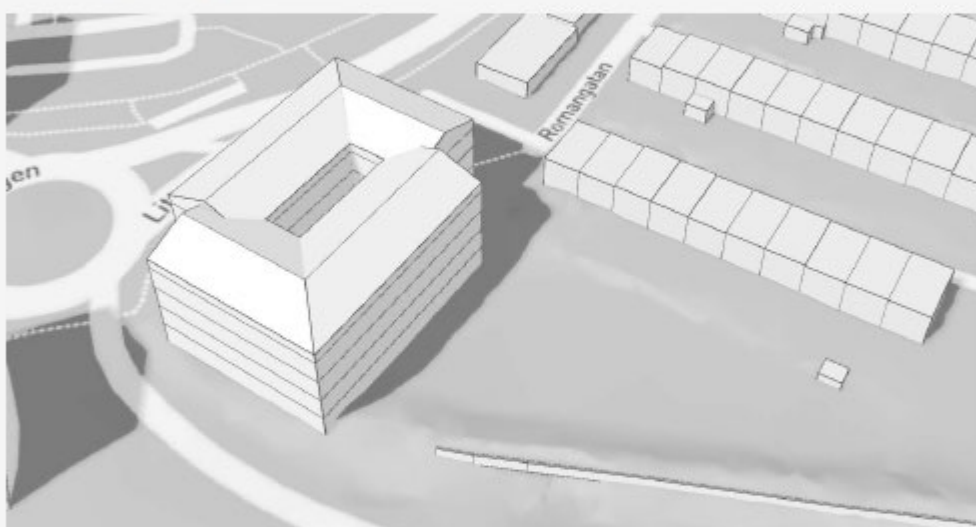
Simulering av skuggor kl 16.00 - från Autodesk Forma.



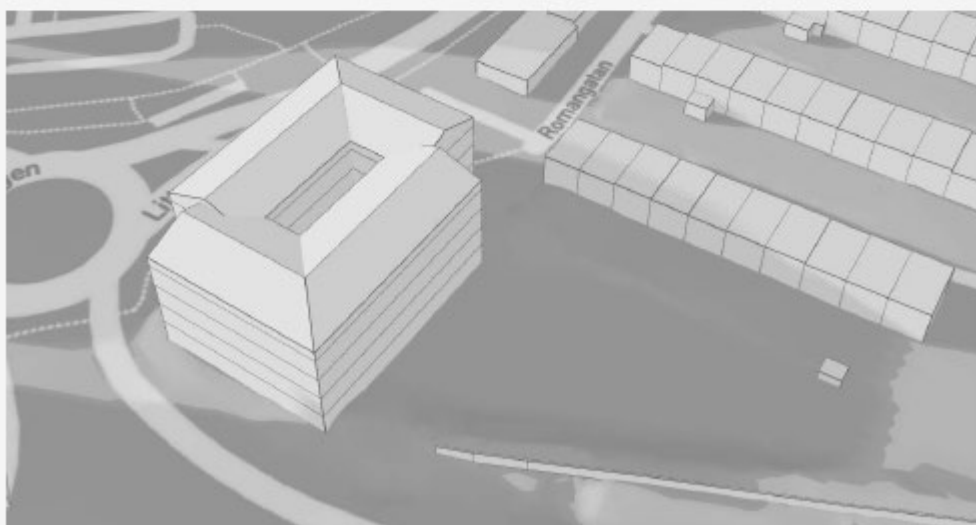
Simulering av skuggor kl 20.00 - från Autodesk Forma.



Simulering av skuggor kl 12.00 - från Autodesk Forma.



Simulering av skuggor kl 16.00 - från Autodesk Forma.



Simulering av skuggor kl 20.00 - från Autodesk Forma.

Det möjliggörs för flera olika användningar (bostäder, kontor, centrumändamål kontor och idrottshall) inom kvarteret då marken har en central placering i Brunnsbo i och med närheten till den nya bytespunkten och till det nya torgläget. Exploateringsförvaltningen arbetat utifrån att innehållet i kvarteret ska bli blandat och med en mindre andel parkeringsplatser. Den kommunala kvartersmarken kommer dock att markanvisas av exploateringsnämnden till någon extern exploatör/byggherre varför det ännu inte går att säga fullt ut hur byggnaden kommer att nyttjas. Huvudsaklig angöring till kvarteret planeras ske från Litteraturgatan, ej från Romangatan. Exploateringsförvaltningen har informerats om synpunkterna och att materialval och utformning ska ske med hänsyn till närmsta bostadsbebyggelse i fortsatt projektutveckling och markanvisning.

Till första granskningen infördes nedan bestämmelse (f14) med syftet att minska insynen på befintliga intilliggande fastigheter. Fönster och balkonger hade dock kunnat ge fler ”ögon på plats” vilket hade kunnat öka den upplevda tryggheten, men då flera boenden tyckte till om oro för insyn har detta tagits hänsyn till i granskningsförslagen.

- f14: Balkong och fönster får ej uppföras på fasader som vetter direkt mot angränsande radhusbebyggelse.

Detaljplanen medför att ny bebyggelse kommer till i ett centralt och kollektivtrafikhärläge. Den nya bebyggelsen placeras främst på markparkeringar längs Litteraturgatan och på andra impedimentytor. Inför granskning 2 togs planerad bebyggelse vid Tingstadsvägen bort vilket innebar att befintlig grönska och två större grönytor kan bevaras.

Gällande krav på dagsljus och direkt solljus bedöms klaras med marginal för en majoritet av den planerade och befintliga bebyggelsen. För vissa kvarter behöver dock dagsljusförhållandena studeras närmare med detaljerade beräkningar i bygglovsskedet. För vissa befintliga bostäder begränsas utblickarna genom att siktlinjer mot skogsområden eller mot innerstaden i Göteborg delvis påverkas. Den omgivningspåverkan som detaljplanen innebär i form av skymd sikt samt ökad skuggning och insyn bedöms inte utgöra en betydande olägenhet eller en fara för människors hälsa eller säkerhet. Det är en omgivningspåverkan som närboende har att förvänta sig vid den förtätning som pekas ut i gällande översiktsplan. Det allmänna intresset att tillskapa bostäder i Brunnsbo i samband med utbyggnad av spårväg och pendeltågstation bedöms också väga tyngre än den begränsande negativa omgivningspåverkan som uppstår för enskilda.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger blandad stadsbebyggelse med inriktningen utvidgad innerstad för den södra delen av planområdet och inriktningen mellanstadens centrala områden för den norra delen av planområdet. Inom blandad stadsbebyggelse ryms bostäder, kontor, samhällsservice, handel och andra anläggningar för service. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, olika typer av allmänna platser såsom parker, naturområden och torg, det vill säga sådana funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. Inriktningen för innerstaden som helhet är hög täthet och funktionsblandning. Vid förtätning i mellanstadens centrala delar ska funktionsblandning och blandade boende- och upplåtelseformer eftersträvas.

I översiktsplanen pekas även "Brunnsbo torg" ut som en tyngdpunkt på centrala Hisingen och Litteraturgatan pekas ut som ett framtida omvandlingsstråk där angoring till ny bebyggelse ska ske direkt från gatan. I anslutning till torget planeras för en framtida pendeltågstation som kommer utgöra en viktig regional koppling och framtida entré till Backaplan och centrala Hisingen. Omvandlingsstråk ska möjliggöra utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt öka de lokala stadskvaliteterna. Vid omvandlingsstråk har exploateringspotential identifierats, till stor del på intilliggande impedimentytor, parkeringsplatser och mindre värdefulla grönytor.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

22. Boende på Folkvisegatan

Där jag bor anser jag att parkeringsmöjligheterna för mig hamnar orimligt långt bort oavsett om jag väljer det norra eller södra parkeringshuset. Speciellt vid halka, mörker eller regn kommer det försvåra min tillgång till bilen betydligt. Det borde finnas någon sorts fast parkeringslösning för oss som bor mitt emellan. Känns orättvist att nybyggnationerna får garage i källaren och vi får gå långt.

Kommentar:

Synpunkten har skickats vidare till fastighetsägare och exploatörer inom detaljplanen.

Exploatörerna har tagit fram en gemensam mobilitets- och parkeringsutredning (Brunnsbo MoP-utredningar alla byggaktörer, 2026). Varje exploatör redovisar separata parkerings- och mobilitetsutredningar för detaljplaneskedet.

Parkering för bilar föreslås i första hand ske i separata parkeringshus eller i garage under respektive byggrätt. Det är exploatörerna tillsammans med befintliga fastighetsägare som ansvarar för slutliga parkeringslösningar, men finns behov av tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser så ska detta lösas inom 25 m från bostadsentrén. Detaljplanen möjliggör också för fler nya markparkeringar längs Berättelsegatans återvändsgator som ligger närmare befintlig bostadsbebyggelse än dagens markparkeringar.

Brunnsbo står inför en stor förändring de kommande åren. Utifrån ett trafikperspektiv omfattar omvandlingen bättre kopplingar till övriga Göteborg i form av bland annat tydligare stråk till Backaplan, bättre kollektivtrafik i form av spårväg i Litteraturgatan och ny tågstation på Bohusbanan.

23. Boende på Folkvisegatan

Fick höra att parkeringar på Folkvisegatan skall försvinna i samband med västlänken . Vi kommer att få parkera i nån slags garage långt ifrån vårt hem tänk när det är kallt. Snö, halka, regn .

Åhh Näää .Varför ska vi få lida detta ..När man måste ha bil när kollektiv trafiken inte fungerar heller vi har enbart lenda buss till stan 18 där är man som sardiner 24 \7 .. Så tänk på oss Brunnsbo boarna .??

Kommentar:

Synpunkten har skickats vidare till fastighetsägare och exploatörer inom detaljplanen.

Exploatörerna har tagit fram en gemensam mobilitets- och parkeringsutredning (Brunnsbo MoP-utredningar alla byggaktörer, 2026). Varje exploatör redovisar separata parkerings- och mobilitetsutredningar för detaljplaneskedet.

Parkering för bilar föreslås i första hand ske i separata parkeringshus eller i garage under respektive byggrätt. Det är exploatörerna tillsammans med befintliga fastighetsägare som ansvarar för slutliga parkeringslösningar, men finns behov av tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser så ska detta lösas inom 25 m från bostadsentrén. Detaljplanen möjliggör också för fler nya markparkeringar längs Berättelsegatan och återvändsgator som ligger närmare befintlig bostadsbebyggelse än dagens markparkeringar.

Brunnsbo står inför en stor förändring de kommande åren. Utifrån ett trafikperspektiv omfattar omvandlingen bättre kopplingar till övriga Göteborg i form av bland annat tydligare stråk till Backaplan, bättre kollektivtrafik i form av spårväg i Litteraturgatan och ny tågstation på Bohusbanan.

24. Boende på Berättelsegatan

Alla de som har bil idag kommer nog gärna ha det i morgon också. I mitt fall så måste vi ha en bil då min man har MS och svårt att gå. Dock så anses det att han är tillräckligt bra för att inte få handikapptillstånd och jag tror detta finns hos fler. Vi önskar mer lättillgängliga parkeringar och inte bara tre hus.

Kommentar:

Synpunkten har skickats vidare till fastighetsägare och exploatörer inom detaljplanen.

Exploatörerna har tagit fram en gemensam mobilitets- och parkeringsutredning (Brunnsbo MoP-utredningar alla byggaktörer, 2026). Varje exploatör redovisar separata parkerings- och mobilitetsutredningar för detaljplaneskedet.

Parkering för bilar föreslås i första hand ske i separata parkeringshus eller i garage under respektive byggrätt. Det är exploatörerna tillsammans med befintliga fastighetsägare som ansvarar för slutliga parkeringslösningar, men finns behov av tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser så ska detta lösas inom 25 m från bostadsentrén. Detaljplanen möjliggör också för fler nya markparkeringar längs Berättelsegatan och återvändsgator som ligger närmare befintlig bostadsbebyggelse än dagens markparkeringar.

Brunnsbo står inför en stor förändring de kommande åren. Utifrån ett trafikperspektiv omfattar omvandlingen bättre kopplingar till övriga Göteborg i form av bland annat tydligare stråk till Backaplan, bättre kollektivtrafik i form av spårväg i Litteraturgatan och ny tågstation på Bohusbanan.

25. Boende på Folkvisegatan

Katastrofal planering. Göteborgs stad totalt skiter i oss medborgare som bor i området på alla möjliga sätt. Det finns INGEN parkering i närheten för oss som bor på folkvisegatan 16-22 varken i norr eller söder. Ska vi behöva promenera flera hundra meter till närmsta plus i regn och rusk eller halka med små spädbarn och barn? Ruggigt ruggigt dåligt och vi tycker att detta borde ses över omedelbart. Självklart har vi inga höga förväntningar då vi medborgare som står för hela kalaset aldrig får gehör i något.

Kommentar:

Synpunkten har skickats vidare till fastighetsägare och exploatörer inom detaljplanen.

Det är kommunen som ansvarar för arbetet med detaljplanen. När kommunen tar fram en detaljplan görs det enligt en lagreglerad process som regleras i plan- och bygglagen med syfte att säkra insyn för berörda, att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att förankra förslaget.

Politikerna i stadsbyggnadsnämnden tar de flesta besluten. Ibland är det kommunfullmäktige som tar det sista avgörande beslutet om att anta en detaljplan. Detaljplanen ska antas av kommunfullmäktige eftersom den är av principiell beskaffenhet när det gäller antalet bostäder och påverkan på stadens infrastruktur och karaktär.

Planarbetet innebär en bedömning och prövning av om det är lämpligt att bygga på marken och på det sätt som en fastighetsägare/exploatör önskar. Önskemålen prövas gentemot lagar och regler och en avvägning görs mellan olika enskilda och allmänna intressen. Konsekvenserna av förslaget redovisas. Förslaget ska även samrådas med olika aktörer och berörda sakägare / grannar vid ett par tillfällen. Efter det kan förslaget behöva omarbetas.

Samrådstiden var 2024-08-14-2024-09-24. Förslaget till detaljplan har under samrådstiden funnits tillgängligt på kommunens webbplats samt varit utställt på Stadsbiblioteket, Götaplatsen 3, samt på Community center Brunnsbo, Folkvisegatan 14. Ett samrådsmöte anordnades 2024-08-27 med ca 200 deltagare. Under samrådstiden, den 18 september, hölls även ett extrainsatt informationsmöte på Community Center hölls där just äldre/seniora och även medlemmar till Brunnsbokyrkan var inbjudna. Mötet anordnades via en av stadens äldrekonsulenter på vård- och omsorgsförvaltningen. Ca 35 personer besökte mötet som Stadsbyggnadsförvaltningen uppfattade vara uppskattad från de boende.

Exploatörerna har tagit fram en gemensam mobilitets- och parkeringsutredning (Brunnsbo MoP-utredningar alla byggaktörer, 2026). Varje exploatör redovisar separata parkerings- och mobilitetsutredningar för detaljplaneskedet.

Parkering för bilar föreslås i första hand ske i separata parkeringshus eller i garage under respektive byggrätt. Det är exploatörerna tillsammans med befintliga fastighetsägare som ansvarar för slutliga parkeringslösningar, men finns behov av tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser så ska detta lösas inom 25 m från bostadsentrén. Detaljplanen möjliggör också för fler nya markparkeringar längs Berättelsegatans återvändsgator som ligger närmare befintlig bostadsbebyggelse än dagens markparkeringar.

Brunnsbo står inför en stor förändring de kommande åren. Utifrån ett trafikperspektiv omfattar omvandlingen bättre kopplingar till övriga Göteborg i form av bland annat tydligare stråk till Backaplan, bättre kollektivtrafik i form av spårväg i Litteraturgatan och ny tågstation på Bohusbanan.

26. Boende på Memoargatan

Jag har nyligen flyttat hit och har inte vetat om dessa planer. Såg på detaljplanen och parkeringen är helt borta. Och nya parkeringsgarage för långt undan. Det ser ut som det kommer bli dyrt med parkeringsplats med. Jag vill inte ha innegarage.

Kommentar:

Synpunkten har skickats vidare till fastighetsägare och exploatörer inom detaljplanen.

Exploatörerna har tagit fram en gemensam mobilitets- och parkeringsutredning (Brunnsbo MoP-utredningar alla byggaktörer, 2026). Varje exploatör redovisar separata parkerings- och mobilitetsutredningar för detaljplaneskedet.

Parkering för bilar föreslås i första hand ske i separata parkeringshus eller i garage under respektive byggrätt. Det är exploatörerna tillsammans med befintliga fastighetsägare som ansvarar för slutliga parkeringslösningar, men finns behov av tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser så ska detta lösas inom 25 m från bostadsentrén. Detaljplanen möjliggör också för fler nya markparkeringar längs Berättelsegatans återvändsgator som ligger närmare befintlig bostadsbebyggelse än dagens markparkeringar.

Brunnsbo står inför en stor förändring de kommande åren. Utifrån ett trafikperspektiv omfattar omvandlingen bättre kopplingar till övriga Göteborg i form av bland annat tydligare stråk till Backaplan, bättre kollektivtrafik i form av spårväg i Litteraturgatan och ny tågstation på Bohusbanan.

27. Boende på Folkvisegatan

Vid nybyggnation i Brunnsbo kommer vi som bor på Folkvisegatan att få orimligt långt att gå till de nya parkeringshusen. Ett ligger norrut och ett söderut och vi hamnar mitt emellan med lika långt till varje. Alla parkeringsmöjligheter i närheten, som vi har idag, försvinner. I de nya husen kommer det finnas garage i botten men de blir inte tillgängliga för oss. Detta är en stor försämring för oss.

Kommentar:

Synpunkten har skickats vidare till fastighetsägare och exploatörer inom detaljplanen.

Exploatörerna har tagit fram en gemensam mobilitets- och parkeringsutredning (Brunnsbo MoP-utredningar alla byggaktörer, 2026). Varje exploatör redovisar separata parkerings- och mobilitetsutredningar för detaljplaneskedet.

Parkering för bilar föreslås i första hand ske i separata parkeringshus eller i garage under respektive byggrätt. Det är exploatörerna tillsammans med befintliga fastighetsägare som ansvarar för slutliga parkeringslösningar, men finns behov av tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser så ska detta lösas inom 25 m från bostadsentrén. Detaljplanen möjliggör också för fler nya markparkeringar längs Berättelsegatans återvändsgator som ligger närmare befintlig bostadsbebyggelse än dagens markparkeringar.

Brunnsbo står inför en stor förändring de kommande åren. Utifrån ett trafikperspektiv omfattar omvandlingen bättre kopplingar till övriga Göteborg i form av bland annat tydligare stråk till Backaplan, bättre kollektivtrafik i form av spårväg i Litteraturgatan och ny tågstation på Bohusbanan.

28. Boende på Balladgatan

Ett så stort byggprojekt hade krävt en folkomröstning i Göteborg för att gå demokratiskt korrekt till. Vi boende blev helt åsidosatta.

Påverkan på naturen är för stor och redan hotade rödlistade arter har ignorerats till förmån för en utökad spårvagnsförbindelse och bostadsbyggande som dessutom förstör sikten och trivseln för oss redan boende i Brunnsbo. Trivselenkäten som gjordes inne på

Brunnsbo torg som presenterades i sammanställningen man kan ladda ner är ett rent skämt. De har frågat besökare i en matbutik varav majoriteten barn (långt från röstberättigad ålder dessutom) hur de upplever trygghet. Det här är ett rent hån mot hållbarhetstänk och miljötänk.

Greenwashing när det är som värst och total avsaknad av demokrati.

Kommentar:

Det är kommunen som ansvarar för arbetet med detaljplanen. När kommunen tar fram en detaljplan görs det enligt en lagreglerad process som regleras i plan- och bygglagen med syfte att säkra insyn för berörda, att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att förankra förslaget.

Politikerna i stadsbyggnadsnämnden tar de flesta besluten. Ibland är det kommunfullmäktige som tar det sista avgörande beslutet om att anta en detaljplan. Detaljplanen ska antas av kommunfullmäktige eftersom den är av principiell beskaffenhet när det gäller antalet bostäder och påverkan på stadens infrastruktur och karaktär.

Planarbetet innebär en bedömning och prövning av om det är lämpligt att bygga på marken och på det sätt som en fastighetsägare/exploatör önskar. Önskemålen prövas gentemot lagar och regler och en avvägning görs mellan olika enskilda och allmänna intressen. Konsekvenserna av förslaget redovisas. Förslaget ska även samrådats med olika aktörer och berörda sakägare / grannar vid ett par tillfällen. Efter det kan förslaget behöva omarbetas.

Samrådstiden var 2024-08-14-2024-09-24. Förslaget till detaljplan har under samrådstiden funnits tillgängligt på kommunens webbplats samt varit utställt på Stadsbiblioteket, Götaplatsen 3, samt på Community center Brunnsbo, Folkvisegatan 14. Ett samrådsmöte anordnades 2024-08-27 med ca 200 deltagare. Under samrådstiden, den 18 september, hölls även ett extrainsatt informationsmöte på Community Center hölls där just äldre/seniora och även medlemmar till Brunnsbokyrkan var inbjudna. Mötet anordnades via en av stadens äldrekonsulenter på vård- och omsorgsförvaltningen. Ca 35 personer besökte mötet som Stadsbyggnadsförvaltningen uppfattade vara uppskattad från de boende.

Detaljplanen medför att ny bebyggelse kommer till i ett centralt och kollektivtrafiknära läge. Den nya bebyggelsen placeras främst på markparkeringslängs Litteraturgatan och på andra impedimentytor. Inför granskning 2 togs planerad bebyggelse vid Tingstadvägen bort vilket innebär att befintlig grönska och två större grönytor kan bevaras.

Konsekvenserna av byggnationen blir att boende i de befintliga bostäderna blir av med sina parkeringsplatser och främst behöver använda de tillskapade

parkeringsplatserna i parkeringshus eller i garage. Kostnaderna för parkeringsplatser kommer att öka då markparkeringarna i dagsläget har relativt låg hyra. Gällande krav på dagsljus och direkt solljus bedöms klaras med marginal för en majoritet av den planerade och befintliga bebyggelsen. För vissa kvarter behöver dock dagsljusförhållandena studeras närmare med detaljerade beräkningar i bygglovsskedet. För vissa befintliga bostäder begränsas utblickarna genom att siktlinjer mot skogsområden eller mot innerstaden i Göteborg delvis påverkas. Den omgivningspåverkan som detaljplanen innebär i form av skymd sikt samt ökad skuggning och insyn bedöms inte utgöra en betydande olägenhet eller en fara för människors hälsa eller säkerhet. Det är en omgivningspåverkan som närboende har att förvänta sig vid den förtätning som pekas ut i gällande översiktsplan. Det allmänna intresset att tillskapa bostäder i Brunnsbo i samband med utbyggnad av spårväg och pendeltågstation bedöms också väga tyngre än den begränsande negativa omgivningspåverkan som uppstår för enskilda.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger blandad stadsbebyggelse med inriktningen utvidgad innerstad för den södra delen av planområdet och inriktningen mellanstadens centrala områden för den norra delen av planområdet. Inom blandad stadsbebyggelse ryms bostäder, kontor, samhällsservice, handel och andra anläggningar för service. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, olika typer av allmänna platser såsom parker, naturområden och torg, det vill säga sådana funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. Inriktningen för innerstaden som helhet är hög täthet och funktionsblandning. Vid förtätning i mellanstadens centrala delar ska funktionsblandning och blandade boende- och upplåtelseformer eftersträvas.

I översiktsplanen pekas även "Brunnsbo torg" ut som en tyngdpunkt på centrala Hisingen och Litteraturgatan pekas ut som ett framtida omvandlingsstråk där angöring till ny bebyggelse ska ske direkt från gatan. I anslutning till torget planeras för en framtida pendeltågstation som kommer utgöra en viktig regional koppling och framtida entré till Backaplan och centrala Hisingen. Omvandlingsstråk ska möjliggöra utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt öka de lokala stadskvaliteterna. Vid omvandlingsstråk har exploateringspotential identifierats, till stor del på intilliggande impedimentytor, parkeringsplatser och mindre värdefulla grönytor.

29. Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)

Att bygga nya bostadsrätter utmed Litteraturgatan är bara ett sätt att dölja våra hyresrättsområden för förbipasseranden och att försöka bygga bort det man inte känner sig bekväm med. Det löser inte trygghetsproblematiken i Backa (som omnämns i utredningen) utan riskerar att förvärra segregation och otrygghet ytterligare. Ett vi och dom förstärks.

Gamla människor och vi som har våra rötter och vår identitet i Brunnsbo blir förbisedda och undandömda för en ny pålagd konstlad identitet som bara ni exploatörer och kommunpolitiker känner igen er i.

Lätt för er exploatörer att tala om vad som "är bäst för alla" när ni slipper leva i det själva.

Boende utmed Litteraturgatan kommer få sina fönster skymda av nya höghus och varken trivsel eller ljus kan komma in. Detta ökar känslan av att vara andra klassens medborgare i ett redan utsatt område.

Ni hade inte behövt bygga fler hus för att göra en spårvägsförbindelse.

Själva utbyggnadshysterin göms bakom pratet om spårvagnsförbindelsen och övertron på att kollektivtrafik ska lösa framtidens miljöproblem när själva grunden till miljöproblemen är överexploateringen av natur och grönområden.

Kollektivtrafik är för er ett sätt att kunna bygga ut och marginalisera de få grönområden som är en trygghet för både hotade djurarter och människor som valt att bosätta sig i föroten just för att det var glesare bebyggt.

Kommentar:

Läs stadsbyggnadsförvaltningens svar i kommentaren till yttrande 28 ovan.

30. Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)

Vi som vill bo lite avsides men inte har råd med miljonvilla och bil kommer att bli överkörda av att stadskärnan kommer ligga utanför fönstret.

Hur kan utbyggnation av stadskärnan till förotren vara ett hållbart miljötank???

Utbyggnationen av Backa är ett megaprojekt i flera etapper som dessutom redan kostat långt över budgeten och som beslutats över huvudena på oss skatteförpliktiga medborgare. Intressant att veta att politikerna gör som de vill här med våra skattepengar.

Utbildningen i stadsplanering borde inbegripa kurer i miljövetenskap i framtiden så folk kan se tillbaka och förstå hur det gick snett.

Kommentar:

Läs stadsbyggnadsförvaltningens svar i kommentaren till yttrande 28 ovan.

31. Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)

Jag läste detaljplanen igen och det är ännu mer skrämmande än jag trodde. Ni planerar att bygga på skogsbrynet vid skolan där vår hotade fladdermus lever.

Sen ska vår trädallé inne i mitt bostadsområde tas bort helt.

Varför?

Ni skriver själva att det är svårt att nyplantera i området. Varför vill ni ta bort vår trädallé för en park? Det är som att flytta skogen för att anlägga en skog. Låt oss få behålla det lilla grönområde vi har som hyresgäster.

Snälla tänk över detta en extra gång. Ni inser inte hur stort värde naturen har här.

Kommentar:

En redovisning av träd som behöver ersättas är listat i PM för Skydds-, förstärknings- och kompensationsåtgärder. En bedömning för varje enskilt träd finns inte, utan det är en sammanvägd bedömning i dialog med exploateringsförvaltningens trädspecialister samt ekolog. Bedömningen att flera av de berörda träden har uppnått en livslängd som innebär att de inte är livskraftiga nog att flyttas kvarstår. I den bedömningen ingår bland annat en särskild inventering och besiktning av den skyddsvärda poppeln i den planerade

vändslingan. I besiktningsutlåtandet framgår det att det inte är lämpligt att flytta trädet. Merparten av alléträden väster om Litteraturgatan som påverkas av detaljplanen består av träd från 60-talet varav flera utgörs av oxlar (23 stycken) som särskilt har haft problem med plötsligt grenfall.

Naturvärdesinventeringen (EnviroPlanning, 2023) visar på att det inom planområdet finns trädalléer som omfattas av det generella biotopskyddet enligt Miljöbalken 7§ 11 och som påverkas av planens genomförande. Nedtagna träd ska kompenseras genom återplantering. Länsstyrelsen gav 2026-01-15 dispens för att på fastigheterna Backa 866:704, 866:576, 7:22, 866:393 och 866:694 i Göteborgs kommun ta bort 79 träd i fyra biotopskyddade alléer. Beslutet gäller under förutsättning att detaljplanen antas och vinner laga kraft. Åtgärderna ska vara utförda inom detaljplanens genomförandetid annars upphör dispensen att gälla. Då planområdet har minskat, genom att bebyggelse längs Tingstadsvägen utgår, kommer färre träd, 61 träd i alléform, att avverkas till följd av detaljplanens genomförande.

Även färre skyddsvärda träd kommer behöva avverkas när planområdet har minskat. 23 av 30 skyddsvärda träd inom/i närhet till planområdet bedöms kunna bevaras. Sju särskilt skyddsvärda träd kan komma att påverkas. Av de sju påverkade träden ingår ett av träden i en allé som omfattas av det generella biotopskyddet och hanteras inom ramen för dispensansökan för generellt biotopskydd. Två av träden kommer behöva tas bort vid genomförandet av redan beslutade trafikprojekt (Bytespunkt Brunnsbo och Citybuss Backastråket). Två av träden står på privat mark. Två skyddsvärda träd ska alltså kompenseras inom ramen för detaljplanens kompensationsarbete.

Göteborgs stad har i anmälan om samråd enligt 12 kap. 6 § MB framställt att 4 särskilt skyddsvärda träd behöver avverkas för att möjliggöra en ändamålsenlig exploatering enligt den aktuella detaljplanen. De avverkade träden föreslås kompenseras genom medplantering av 12 nya träd med avsikten att plantera dem i alléform. Länsstyrelsen bedömer att avverkning av de fyra särskilt skyddsvärda träden, utifrån behovet av genomförande av detaljplan för stadsutveckling, inte motiverar föreläggande om åtgärder för att begränsa eller motverka skada på naturmiljön. Att bygga ut spårvagnsnätet bedöms ha en mycket positiv inverkan på klimat, luft och miljö för hela stadsdelen. Den positiva effekten väger upp de negativa effekterna av att påverkan på befintliga alléer och solitära träd.

I artskyddsutredningen (EnviroPlanning AB, 2025) bedöms planförslaget ha en låg påverkan på den lokala fladdermus- och fågelfaunan, och förutsatt att de rekommenderade skyddsåtgärderna genomförs enligt punktlistan nedan så görs bedömningen att inte artskyddet aktualiseras eller att den kontinuerliga ekologiska funktionen bryts.

Påverkan på den lokala fladdermuspopulationen bedöms bli liten vid detaljplanens genomförande, då området sedan tidigare är starkt påverkat av trafikerade vägar och belysning vilket lett till att skogsområden blivit fragmenterade. Vidare är det mindre arealer som kommer att påverkas vilket bedöms som försumbar.

Påverkan på den lokala fågelpopulationen bedöms bli liten vid detaljplanens genomförande. De områden inom planförslaget som har betydelse för fågelfaunan ligger strax norr om Tingstadsberget. Här finns en fuktig dunge med både levande och döda lövträd. Området beskrivs i naturvärdesinventeringen (EnviroPlanning AB, 2023) som lövskog med alm och klibbal (naturvärdesobjekt 8).

Då planområdet har minskat, genom att bebyggelse längs Tingstadsvägen utgår ur detaljplanen till granskning 2, kommer intilliggande naturmiljö att bevaras.

Läs mer under stadsbyggnadsförvaltningens svar i kommentaren till yttrande 28 ovan.

32. Boende på Folkvisegatan

Jag har bott i Brunnsbo i 30 år och ser med förskräckelse på era planer om utbyggnation.

Jag blir direkt berörd av nya byggnader utanför fönstret. Plus allt buller och oväsen det kommer innebära med nya hus på parkeringssidan.

Vår fina natur som jag värdesatt så mycket kommer försvinna helt och jag kommer behöva flytta från Brunnsbo på gamla dar för att få tillgång till skogsbyn, ren luft och ljus inomhus.

Plus att jag känner en oerhörd otrygghet och rädsla inför era utbyggnadsplaner.

Förstår inte vad ni tänker på.

Våra fina grönområden försvinner och jag ska ha som enda utsikt in i grannens fönster.

Vi fick bara till 2 september på oss att reagera på de här planerna och jag tycker det är högst odemokratiskt att ni kan köra över folk på det här sättet.

Inte många av grannarna vet ens att man har rätt att protestera mot erat skandalbygge.

Kommentar:

Det är kommunen som ansvarar för arbetet med detaljplanen. När kommunen tar fram en detaljplan görs det enligt en lagreglerad process som regleras i plan- och bygglagen med syfte att säkra insyn för berörda, att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att förankra förslaget.

Politikerna i stadsbyggnadsnämnden tar de flesta besluten. Ibland är det kommunfullmäktige som tar det sista avgörande beslutet om att anta en detaljplan. Detaljplanen ska antas av kommunfullmäktige eftersom den är av principiell beskaffenhet när det gäller antalet bostäder och påverkan på stadens infrastruktur och karaktär.

Planarbetet innebär en bedömning och prövning av om det är lämpligt att bygga på marken och på det sätt som en fastighetsägare/exploatör önskar. Önskemålen prövas gentemot lagar och regler och en avvägning görs mellan olika enskilda och allmänna intressen. Konsekvenserna av förslaget redovisas. Förslaget ska även samrådas med olika aktörer och berörda sakägare / grannar vid ett par tillfällen. Efter det kan förslaget behöva omarbetas.

Samrådstiden var 2024-08-14-2024-09-24. Förslaget till detaljplan har under samrådstiden funnits tillgängligt på kommunens webbplats samt varit utställt på Stadsbiblioteket, Götaplatsen 3, samt på Community center Brunnsbo, Folkvisegatan 14. Ett samrådsmöte anordnades 2024-08-27 med ca 200 deltagare. Under samrådstiden, den 18 september, hölls även ett extrainsatt informationsmöte på Community Center hölls där just äldre/seniora och även medlemmar till Brunnsbokyrkan var inbjudna. Mötet anordnades via en av

stadens äldrekonseulenter på vård- och omsorgsförvaltningen. Ca 35 personer besökte mötet som Stadsbyggnadsförvaltningen uppfattade vara uppskattad från de boende.

Detaljplanen medför att ny bebyggelse kommer till i ett centralt och kollektivtrafikhärläge. Den nya bebyggelsen placeras främst på markparkeringar längs Litteraturgatan och på andra impedimentytor. Inför granskning 2 togs planerad bebyggelse vid Tingstadvägen bort vilket innebar att befintlig grönska och två större grönytor kan bevaras.

Konsekvenserna av byggnationen blir att boende i de befintliga bostäderna blir av med sina parkeringsplatser och främst behöver använda de tillskapade parkeringsplatserna i parkeringshus eller i garage. Kostnaderna för parkeringsplatser kommer att öka då markparkeringarna i dagsläget har relativt låg hyra. Gällande krav på dagsljus och direkt solljus bedöms klaras med marginal för en majoritet av den planerade och befintliga bebyggelsen. För vissa kvarter behöver dock dagsljusförhållandena studeras närmare med detaljerade beräkningar i bygglovsskedet. För vissa befintliga bostäder begränsas utblickarna genom att siktlinjer mot skogsområden eller mot innerstaden i Göteborg delvis påverkas. Den omgivningspåverkan som detaljplanen innebär i form av skydd sikt samt ökad skuggning och insyn bedöms inte utgöra en betydande olägenhet eller en fara för människors hälsa eller säkerhet. Det är en omgivningspåverkan som närboende har att förvänta sig vid den förtätning som pekas ut i gällande översiktsplan. Det allmänna intresset att tillskapa bostäder i Brunnsbo i samband med utbyggnad av spårväg och pendeltågstation bedöms också väga tyngre än den begränsande negativa omgivningspåverkan som uppstår för enskilda.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger blandad stadsbebyggelse med inriktningen utvidgad innerstad för den södra delen av planområdet och inriktningen mellanstadens centrala områden för den norra delen av planområdet. Inom blandad stadsbebyggelse ryms bostäder, kontor, samhällsservice, handel och andra anläggningar för service. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, olika typer av allmänna platser såsom parker, naturområden och torg, det vill säga sådana funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. Inriktningen för innerstaden som helhet är hög täthet och funktionsblandning. Vid förtätning i mellanstadens centrala delar ska funktionsblandning och blandade boende- och upplåtelseformer eftersträvas.

I översiktsplanen pekas även "Brunnsbo torg" ut som en tyngdpunkt på centrala Hisingen och Litteraturgatan pekas ut som ett framtida omvandlingsstråk där angröring till ny bebyggelse ska ske direkt från gatan. I anslutning till torget planeras för en framtida pendeltågstation som kommer utgöra en viktig regional koppling och framtida entré till Backaplan och centrala Hisingen. Omvandlingsstråk ska möjliggöra utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt öka de lokala stadskvaliteterna. Vid omvandlingsstråk har exploateringspotential identifierats, till stor del på intilliggande impedimentytor, parkeringsplatser och mindre värdefulla grönytor.

33. Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)

Varför valdes de tre områden (vid och omkring Tingstadsberget) med så högt naturvärde ut för att bygga hus?

Ni har helt kört över hotade biotoper och bryter mot miljöförordningar om hotade arter, vilket ni dessutom själva omnämner i planbeskrivningen.

Sen reagerar jag på att ni inte omnämner andra hotade arter såsom våra igelkottar eller insekter.

Men det räcker gott och väl att ni själva skriver att områdena är av högsta naturvärde.

Kommentar:

Läs stadsbyggnadsförvaltningens svar i kommentarerna till yttrande 28 och yttrande 31 ovan.

34. Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)

Det kostar kommunen mer i utredningar och ansökan om dispens för att kringgå artskyddet än om vår två jätteträd hade fått stå kvar. Även marken vid skolan som ni har inmutat i planbeskrivningen där våra två starkt hotade fladdermusarter återfinns är olämpligt att ytterligare belasta med mer bebyggelse. Det är ett naturligt avrinningsområde geologiskt och marken är lera med osäker hållfasthet.

Det är lämpligare både ut ekohållbar synvinkel som byggnadstekniskt att låta skogen vara ifred.

Vår befintliga park som ni vill ta bort och ersätta den stora allén med en ny park är liksom jätteträden mellanlandningsplatser för vårt djurliv. Ni har aktivt valt ut högst skyddsvärd mark.

Om artskyddet är så lätt att kringgå så dröjer det väl inte länge förrän ni mutar in hela Arödsberget för fler bostadshus.

Kommentar:

Läs stadsbyggnadsförvaltningens svar i kommentarerna till yttrande 28 och yttrande 31 ovan.

35. Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)

Begreppen "rödlistning" och "skyddsvärt" handlar om att dessa arter är nära randen till utrotning och att deras naturliga habitat marginaliserats. De populationer som finns behöver sammanhängande skogsområden men även små zoner de kan mellanlanda eller springa till om de är djur. Även igelkottar och vårt insektsliv berörs på detta sätt. Jag ska försöka förklara enkelt för er: det är som att bo på en krympande ö utan land i sikte.

Framgår det enkelt nu?

Tar man lite här och lite där så finns inte så mycket kvar. Är det en hållbar utveckling med ett ekotänk? När jag tittar på planbeskrivningen så har man gjort övertramp i artskyddet just för att kunna plocka extra bitar.

Kommentar:

Läs stadsbyggnadsförvaltningens svar i kommentarerna till yttrande 28 och yttrande 31 ovan.

36. Boende på Berättelsegatan

Kan ni bekräfta att de nya husen i detaljplanen har en maxhöjd mindre än eller lika med det som ni har redovisat i illustrationsbilderna i er kommentar?

Kan ni bekräfta att maxhöjden för de nya husen i detaljplanen förhåller sig höjdmässigt till befintliga hus likt det som ni har redovisat i illustrationsbilderna i er kommentar?

Kommentar:

Det går inte att utläsa vilka nya hus som frågorna syftar till eller vilka illustrationsbilder som yttrandet hänvisas till. Avsändaren har tidigare lämnat synpunkter i samrådskedet varför förvaltningen utgår från att frågorna fortsatt berör ny bebyggelse vid nya Brunnstorget.

Framtagna illustrationer redovisar exempel på hur det skulle kunna se ut vid ett genomförande av detaljplanen. Det finns utrymme för att utforma huset på fler sätt, men placering, utnyttjandegrad (byggnadsarea/största bruttoarea) och hushöjd (högstanockhöjd) reglerar läge och volym för ny exploatering. Viss flexibilitet finns i regleringen för att ge utrymme för mindre justeringar i samband med att mer detaljerade ritningar och bygglovshandlingar tas fram i genomförandeskedet.

Våningshöjderna för ny bebyggelse är högre än i den äldre bebyggelsen då detaljplanen möjliggör för träbjälklag som tar mer utrymme (de bygger mer på höjden) än traditionella betongbjälklag. Detaljplanen reglerar som sagt även en största bruttoarea för bygganden som reglerar den sammanlagda arean av mätvärda delar av samtliga våningsplan vilket reglerar att våningsantalen hålls nere även om ett traditionellt betongbjälklag skulle användas.

Vid bygglov inom detaljplan ska följande frågor prövas vidare:

- planenlighet
- genomförandetiden
- placering och utformning
- omgivningspåverkan
- utformningskraven
- anordnande av tomter, allmänna platser och andra områden
- förvanskningförbudet
- varsamhetskravet.

Översta bilden nedan visar höjdförhållanden mellan ny och befintlig bebyggelse vid Brunnstorget.



Fasad/elevation över nya Backavägen med ny kontorsbebyggelse i söder och ny hållplats i norr, nya Brunnstorgstorget med ny centrumbebyggelse samt Berättelsegatan och befintligt bostadshus. Illustration: Liljewall Arkitekter



Visionsbild över nya Brunnstorgstorget med ny centrumbebyggelse. Illustration: Liljewall Arkitekter

Bilden nedan visar de höjdmått (både faktisknockhöjd ovan befintlig mark ochnockhöjd i meter över havet som detaljplanen tillåter) som har använts i sol- och skuggstudierna. Byggnaderna är här något högre än vad första bilden ovan visar för att se konsekvenserna om högsta byggrätt ochnockhöjd skulle nyttjas med störst tillåtna takvinkel (45 grader) som detaljplanen tillåter. Den svartvita sektionen / elevationen visar 30 respektive 38 grader.

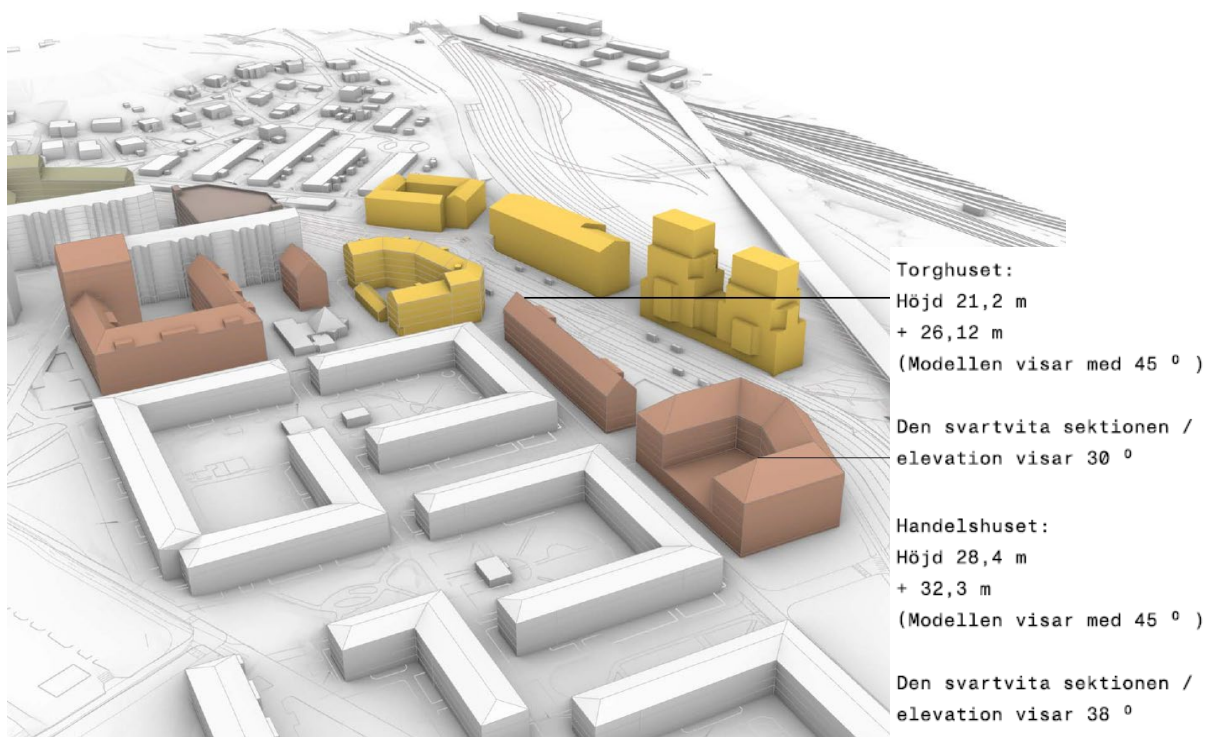


Illustration: Liljewall Arkitekter

37. Boende på Folkvisegatan (samma avsändare som till yttrande 32)

Jag ser med fasa en mycket osäker och otrygg framtid nu med era utbyggnadsplaner.

Om ni tror att ni ska bygga bort kriminaliteten med tätare bebyggelse och trångboddhet, så kan jag säga att ni har fel. Gängena får bara fler kvarter att gömma sig i. Man kommer inte tillräcka med utsattheten i Brunnsbo den vägen.

Hur ska vi äldre kunna stå ut med att ha byggarbetsplats utanför sovrumsfönstret och sen få den fina naturen förstörd.

Ser ingen framtid i den här stadsdelen längre nu tack vare er.

Kommentar:

Läs stadsbyggnadsförvaltningens svar i kommentarerna till yttrande 32 ovan.

38. Boende på Folkvisegatan (samma avsändare som till yttrande 32)

Jag kommer få en jättestor hög husgavel mitt framför sovrumsfönstret. Vad tänker ni med egentligen? Och vad är det här ni skriver om att luftkvaliteten och grundvatten påverkas?

Kommentar:

Luftkvaliteten bedöms inte påverkas negativt av detaljplanens genomförande, läs mer i planbeskrivningen och den framtagna luftmiljöutredningen. Det finns inga kunskaper om att grundvatten skulle påverkas negativt av detaljplanens genomförande. Föroreningsberäkningar visar att föroreningshalter i dagvattnet ökar efter exploatering. Med reningsåtgärder i form av regnbäddar inom kvartersmark och infiltrationsanläggningar längs med Litteraturgatan kan

halternas hållas nere och målvärdena uppnås. Detta innebär att planområdet inte försämrar möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten. Läs mer under stadsbyggnadsförvaltningens svar i kommentarerna till yttrande 32 ovan.

39. Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)

Vår hotade nordfladdermus kommer försvinna om ni slutför utbyggnationen på Tingstadsberget.

Det bryter ju mot de 16 miljömålen som man kan läsa om även på goteborg.se

Jag undrar vart den gröna omställningen vill komma.

När man talar om klimatomställning, är det inomhusklimatet i nya lägenheter man syftar

till då?

Små grönområden relativt nära varandra länkar samman djurlivet. Nu kommer det krympa för mycket.

Kommentar:

Läs stadsbyggnadsförvaltningens svar i kommentarerna till yttrande 28 och yttrande 31 ovan.

40. Boende på Balladgatan (samma avsändare som till yttrande 28)

Hej!

Jag har som boende i Brunnsbo fått ta del av detaljplanen för utbyggnation Brunnsbo.

Jag undrar hur ni kan totalt köra över starkt hotade arter och dessutom besluta att det ska byggas hus inom områden för högsta naturvärde med hotade rödlistade arter.

Tittar man på detaljplanen så framgår det att det direkt valts ut mark med högsta naturskyddsvärde för att bygga hus.

Varför??? Ni hade lätt kunnat undvika dessa 3 områden vid Tingstadsberget och ändå få igenom eran spårvagnsförbindelse till Backaplan.

Sen har det inte räknats med andra mindre djur såsom igelkottar och insekter i artinventeringen.

Varför har Göteborgs ledning valt att förbise artförordningar och regler i detta fall?

Är inte naturen och artskyddet en del av den gröna omställningen ni nämner hela tiden i era kampanjer?

Kommentar:

Läs stadsbyggnadsförvaltningens svar i kommentarerna till yttrande 28 och yttrande 31 ovan.

Övriga

41. Boende på Backebogatan

Jag har granskat planen i stort och det ser väl bra ut. Det dock en sak som jag inte vet om det kan ändras men jag tycker att när busstrafiken läggs om till så kallad stadsbana så kan man göra en hållplats vid Backa folket hus.

Mellan hållplatserna Björkrisvägen och Balladgatan blir det drygt en kilometer. Avstånden nere i Backa/littereturgatan är det ca 3-400 meter mellan hållplatserna.

Jag bor mitt emellan dessa hållplatserna och man drar sig för att använda bussen till exempelvis ner till backaplan för att handla.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar bedömningen att det är långt mellan befintliga och planerade hållplatser längs denna sträcka. Det har historiskt funnits en hållplats vid Oskar Rings Plats som togs bort när stombussen infördes.

Upptagningsområdet var inte stort nog och resandet var för lågt för att motivera ett stopp. Beslutet att ta bort hållplatsen innebar att restiderna blev kortare för många som reser på sträckan. Västtrafik de som beslutar om hållplatslägen och var kollektivtrafiken ska trafikera.

42. Boende på Börsåsgatan

Synpunkterna bifogas då mina synpunkter inte rymdes här. Jag har tyvärr inte kunnat följa processen från början, men efter att ha tagit del av det aktuella granskningsunderlaget samt era kommentarer från samrådssteget, önskar jag härmed framföra mina synpunkter på delar av projektet som enligt min mening kräver omprövning eller justering. Jag har förståelse för behovet av förtätning och är positivt inställd till moderniseringen och flytten av Brunnsbotorget. MEN förtätningen måste ske med balans och respekt för områdets befintliga karaktär. Det är inte rimligt att varje tillgänglig yta ska exploateras – öppna ytor, grönområden och fria siktlinjer är också viktiga för en god stadsmiljö. Jag vill särskilt lyfta fram två delar av förslaget som jag anser går för långt och som bör revideras.

Jag har tyvärr inte kunnat följa processen från början, men efter att ha tagit del av det aktuella granskningsunderlaget samt era kommentarer från samrådssteget, önskar jag härmed framföra mina synpunkter på delar av projektet som enligt min mening kräver omprövning eller justering.

Jag har varit bosatt i Backa/Brunnsbo i över 30 år. Det som gör området särskilt värdefullt och trivsamt är den blandade bebyggelsen med småhus, hyresrätter och bostadsrätter, i kombination med närheten till naturen & grönområden.

Jag har med stigande oro följt den kraftiga förtätning som skett i Selma stad och längs Littereturgatan. Enligt min mening har denna utveckling drivits alldeles för långt. Nästan all öppen yta har exploaterats, vilket medfört att områdena förlorat den luftighet och rymd som tidigare präglat dem. Stadsplanen för Brunnsbo

verkar, enligt min förståelse, följa samma mönster. Stora parkeringskolosser samt bitvis väldigt höga hus.

Dessutom har denna överexploatering lett till att ett stort antal bostäder står osålda, vilket tydligt visar att efterfrågan inte motsvarar utbudet. Beräknas behovet ändras?

Jag har förståelse för behovet av förtätning och är positivt inställd till moderniseringen och flytten av Brunnstorg. MEN förtätningen måste ske med balans och respekt för områdets befintliga karaktär. Det är inte rimligt att varje tillgänglig yta ska exploateras – öppna ytor, grönområden och fria siktlinjer är också viktiga för en god stadsmiljö.

Jag vill särskilt lyfta fram två delar av förslaget som jag anser går för långt och som bör revideras:

1. Planerat flerfamiljshus på Blankversgatan/Börsåsgatan

Jag motsätter mig starkt planerna på att uppföra ett fyra våningars flerfamiljshus på denna plats, som idag är en öppen yta i ett utpräglat småhusområde. Det är orimligt att försöka pressa in ett stort flerfamiljshus på en så pass begränsad yta, mitt i en miljö som präglats av småhus sedan 1940-talet.

I planförslaget anges att man som boende i Brunnstorg ska kunna ”förvänta sig en förtätning i området”. Jag ifrågasätter denna formulering – boende i ett etablerat småhusområde bör inte behöva acceptera så pass ingripande förändringar som ett nytt flerfamiljshus med fyra våningar (19 m högt) mitt i småhusområdet. Varför ska man tränga in ett flerfamiljshus här för att kunna åstadkomma ca 20 lägenheter? Drivkraften kan omöjligen vara antalet nya lägenheter?

Vidare påverkas även Folkets Hus negativt av placeringen. Den nya byggnaden riskerar att delvis skymma denna karaktäristiska funkisbyggnad, som sedan 1924 varit ett välkänt landmärke i området. Den öppna grönytan framför Folkets Hus är viktig, då den bidrar till den luftiga miljön.

Föreslagen åtgärd:

- Avstå helt från att uppföra flerfamiljshus på denna plats.
- Alternativt: Om bebyggelse anses absolut nödvändig, bör omfattningen kraftigt anpassas för att harmoniera med omgivande småhusbebyggelse samt bevara Folkets Hus siktlinjer och karaktär.
- Gräsområdet kan i stället utvecklas och göras mer parkliknande, exempelvis genom att anlägga sittplatser, hyrcykelstation, papperskorgar och tydliga, säkra övergångsställen över Litteraturgatan.

2. Vändslinga och uppställningsplats för spårvagn vid Grindstugegränd

Jag motsätter mig planerna på att anlägga en vändslinga samt en tvåfilig uppställningsplats för spårvagnar i direkt anslutning till bostadshus vid

Grindstugegränd. Detta innebär att den lilla skog som idag fungerar som både grön lunga och bullerskydd kommer att avverkas. Det leder till:

Påtaglig försämring av boendemiljön genom ökat buller och förfulning.

Värdeminskning på närliggande fastigheter på grund av närheten till spårvagnstrafikens uppställnings- & vändplats.

Förlust av värdefull naturmiljö som idag bidrar till en trivsamt, luftig stadsbild.

Föreslagen åtgärd:

- Ompröva dragningen av spårvägen till Balladgatan i detta skede. I stället bör spårvägen vändas vid Brunnsbotorget, vilket ändå är tänkt att fungera som kommunikationsknutpunkt i framtiden. En eventuell utbyggnad till Balladgatan kan återupptas när (och om) beslut fattas om hela sträckningen längs Litteraturgatan.
- Vad är samhällsnyttan med spårvagn mellan Brunnsbotorget och Balladgatan i nuläget, utöver den befintliga busstrafiken? Det bör redovisas tydligt.
- Alternativt bör vändslinga placeras i rondellen efter Balladgatan, vilket ju även värderats. Utredningen anser att detta inkräktar på förtätningssmöjligheter, men givet omfattningen av övrig förtätning i området anser jag att en viss återhållsamhet med bebyggelsen vore rimlig. Området behöver även bevarad rymd och grönstruktur.

Jag noterar även att planförslaget innehåller nybyggnation av flera flerfamiljshus längs Tingstadsgatan vilket innebär att ytterligare två grönområden tas i anspråk för att möjliggöra förtätningen. Jag anser att detta är problematiskt, eftersom:

- Även dessa grönområden är begränsade i storlek och husen kommer att pressas in på den tillgängliga ytan vilket försämrar områdets rymd och grönområden, särskilt i kombination med den planerade täta bebyggelsen på Litteraturgatan.

Jag hoppas att dessa synpunkter beaktas i det fortsatta arbetet. En stadsutveckling som sker i balans mellan förtätning, bibehållna grönområden och en luftig miljö bidrar till högre livskvalitet och gynnar både nuvarande och framtida invånare.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen kvarhåller att planförslaget är lämpligt – både i dess val av markanvändning och i sin utformning av ny bebyggelse. Nytt bostadshus utmed Litteraturgatan och Blankversgatan har därför ej justerats inför varken granskning 1 eller granskning 2. Då planområdet har minskat, genom att bebyggelse längs Tingstadsvägen utgår ur detaljplanen till granskning 2, kommer intilliggande naturmiljö att bevaras.

Detaljplanen medför att ny bebyggelse kommer till i ett centralt och kollektivtrafiknära läge. Den nya bebyggelsen placeras främst på markparkeringar längs Litteraturgatan och på andra impedimentytor. Konsekvenserna av

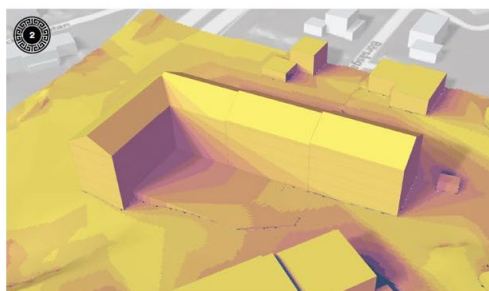
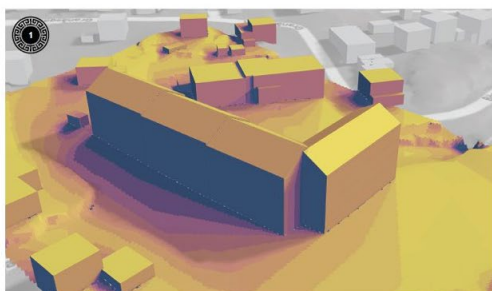
byggnationen blir att boende i de befintliga bostäderna blir av med sina parkeringsplatser och främst behöver använda de tillskapade parkeringsplatserna i parkeringshus eller i garage. Kostnaderna för parkeringsplatser kommer att öka då markparkeringarna i dagsläget har relativt låg hyra. Gällande krav på dagsljus och direkt solljus bedöms klaras med marginal för en majoritet av den planerade och befintliga bebyggelsen. För vissa kvarter behöver dock dagsljusförhållandena studeras närmare med detaljerade beräkningar i bygglovsskedet. För vissa befintliga bostäder begränsas utblickarna genom att siktlinjer mot skogsområden eller mot innerstaden i Göteborg delvis påverkas. Den omgivningspåverkan som detaljplanen innebär i form av skydd mot sikt samt ökad skuggning och insyn bedöms inte utgöra en betydande olägenhet eller en fara för människors hälsa eller säkerhet. Det är en omgivningspåverkan som närboende har att förvänta sig vid den förtätning som pekas ut i gällande översiktsplan. Det allmänna intresset att tillskapa bostäder i Brunnsbo i samband med utbyggnad av spårväg och pendeltågstation bedöms också väga tyngre än den begränsande negativa omgivningspåverkan som uppstår för enskilda.

Nytt bostadshus utmed Litteraturgatan och Blankversgatan avgränsas mot befintlig bostadsbebyggelse av befintliga gator (Litteraturgatan, Blankversgatan samt Börsåsgatan) vilka också består av allmän plats. Avsändaren till ovan synpunkt (från Granåsgatan) avgränsas därtill av både gamla Folkets hus (House of Possibilities) och andra bostadsfastigheter. Avståndet mellan bostadsfastigheten och närmsta byggrätt ligger bortom 50 m. Merparten av närmsta småhusbebyggelse befinner sig därtill på en marknivå som ligger på en högre höjd än ny bostadsbebyggelse.

Nedan bilder från studien (Brunnsbo Dagsljus & Solljus, Okidoki, 2025) visar att det är vid ett genomförande av detaljplanen fortsatt finns goda sol- och dagsljusförhållanden för befintlig bostadsbebyggelse i området.

SOLINSTRÅLNING, 20 MARS 09-17

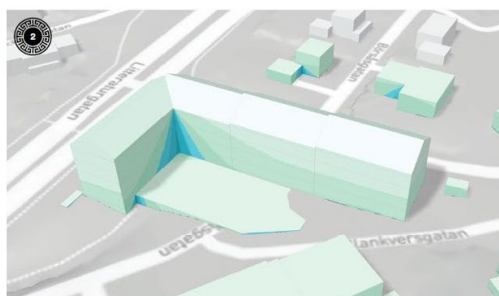
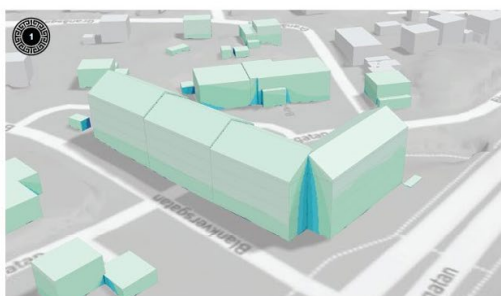
SOLINSTRÅLNING, 20 MARS 09-17



Simulering av soltimmar den
20 Mars mellan kl. 09 - 17 från
Autodesk Forma.

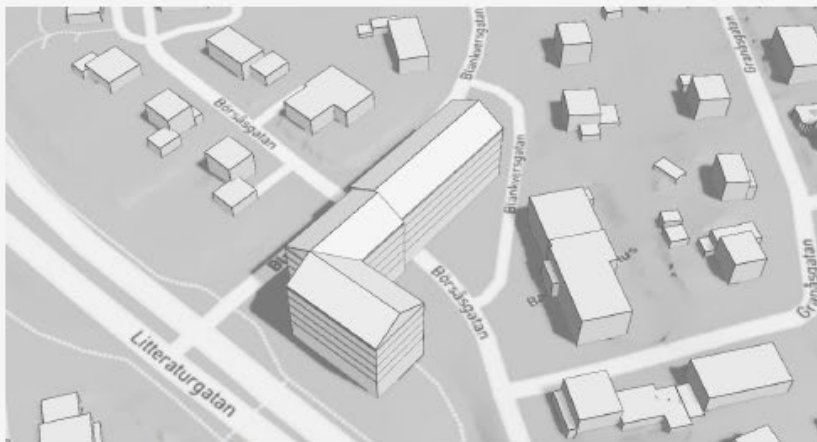
DAGSLJUSSTUDE

DAGSLJUS

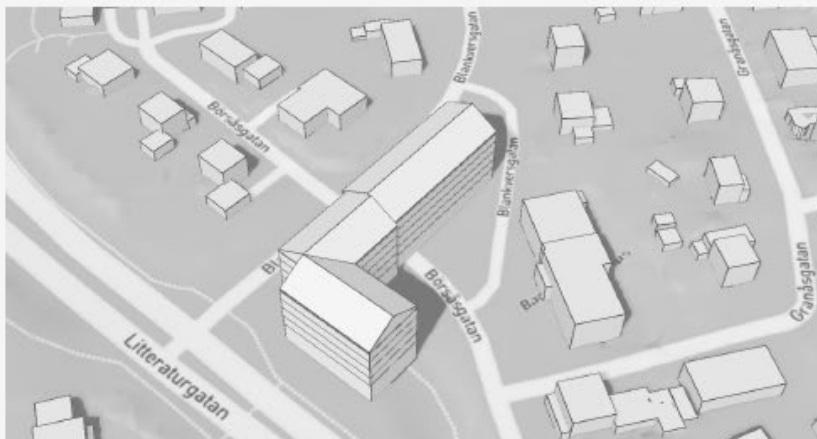


Simulering av dagsljuspotential
från Autodesk Forma.

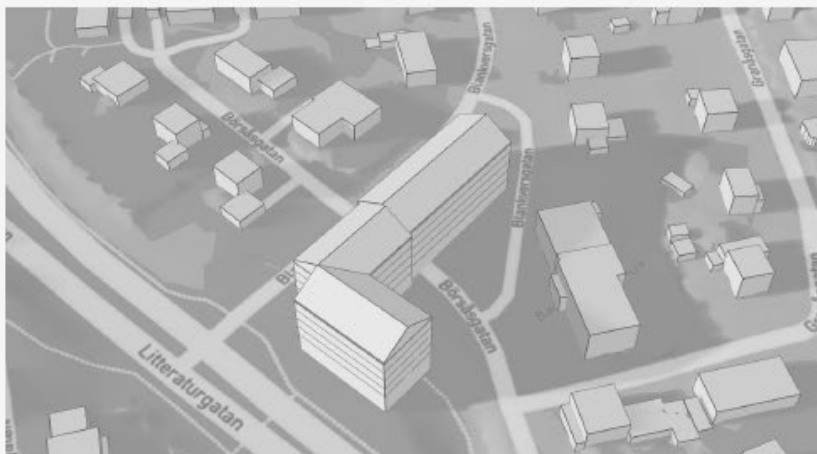
SKUGGSTUDIE 21 JUNI 12-21



Simulering av skuggor kl 12.00



Simulering av skuggor kl 16.00



Simulering av skuggor kl 20.00

Planbeskrivningen har kompletterats med vybilder som visar på hur ny bebyggelse (illustrerade i gult) upplevs vid gamla Folkets hus (House of Possibilitas) som fortsatt är synlig från del av Litteraturgatan.

Stadsbyggnadsförvaltningen har också haft dialog med kulturförvaltningen under planarbetet som inte har haft några synpunkter på att marken framför gamla Folkets hus bebyggs.



Figur 10 - Vy Från Litteraturgatan mot öster med Folkets hus i fonden. Illustration: Okidoki Arkitekter

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger blandad stadsbebyggelse med inriktningen utvidgad innerstad för den södra delen av planområdet och inriktningen mellanstadens centrala områden för den norra delen av planområdet. Inom blandad stadsbebyggelse ryms bostäder, kontor, samhällsservice, handel och andra anläggningar för service. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, olika typer av allmänna platser såsom parker, naturområden och torg, det vill säga sådana funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. Inriktningen för innerstaden som helhet är hög täthet och funktionsblandning. Vid förtätning i mellanstadens centrala delar ska funktionsblandning och blandade boende- och upplåtelseformer eftersträvas.

I översiktsplanen pekas även "Brunnsbo torg" ut som en tyngdpunkt på centrala Hisingen och Litteraturgatan pekas ut som ett framtida omvandlingsstråk där angoring till ny bebyggelse ska ske direkt från gatan. I anslutning till torget planeras för en framtida pendeltågstation som kommer utgöra en viktig regional koppling och framtida entré till Backaplan och centrala Hisingen. Omvandlingsstråk ska möjliggöra utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt öka de lokala stadskvaliteterna. Vid omvandlingsstråk har exploateringspotential identifierats, till stor del på intilliggande impedimentytor, parkeringsplatser och mindre värdefulla grönytor.

43. Boende på Börsåsgatan

Blev väldigt glad när jag läste grönstrukturutredningen sida 18 & 19 gällande de träd som är tänkta att skyddas - gör det!

Dock så kommer vi som bor här berövas på många av de områdena som ger en grön paus i vårt område - Då Oskar rings plats, korsningen litteraturgatan/tingstadsvägen samt området mellan litteraturgatan och grindstugegränd kommer bebyggas/göras om till vändplats. För att återskapa detta så hade det varit önskvärt om ni höjer ambitionerna och inte bara "nöjer er" med

parken och att ersätta de träd som tas ner - utan gör Brunnsbo/litteraturgatan till en GRÖN tät stadsdel som kan gå till historieböckerna.

Våga satsa på planering av träd som kan bli stora med tiden och utnyttja varje kvadratcentimeter att skapa en lummig miljö. Byggherrarna kan även de utmanas i att integrera växtlighet på alla ytor.

Så kortsagt, ställ nu höga krav på hur detta området kommer upplevas och att vi får en stadsdel som kommer åldras med värdighet och bevara de träd som skapar en lummighet som inte kan ersättas för några pengar i världen.

Kommentar:

Synpunkterna har noterats och skickats vidare till exploateringsförvaltningen som ska bygga ut allmän plats och sälja kommunala fastigheter vidare (vilket innebär att vissa krav kan ställas på framtida exploatörer), men också till övriga fastighetsägare/exploatörer som också har möjlighet att utveckla mer grönska i samband med exploateringen. Då planområdet har minskat, genom att bebyggelse längs Tingstadsvägen utgår ur detaljplanen till granskning 2, kommer intilliggande naturmiljö att bevaras.

44. Föreningen Fasad och Centrum för byggnadskultur

Detaljplanen för stadsutveckling i Brunnsbo syftar av allt att döma till att bryta det mönster av ökad otrygghet och brottslighet som präglat stadsdelen under en lång tid. Genom att koppla ihop Brunnsbo med spårvagnsnätet, tillskapa 1000 nya bostäder och ett nytt centrum hoppas man kunna utveckla stadsdelen i en positiv riktning där stadsmässighet, attraktivitet och naturliga mötesplatser är några av ledorden. I ambitionen att bryta destruktiva mönster, där bl.a. de kriminella nätverkens närvaro lyfts fram, riskeras emellertid positiva rörelsemönster och nätverk att försvinna när naturligt, över tid framväxta noder och stråk samt centrala identitetsmarkörer offras för detta ändamål hur goda avsikterna än må vara.

Saluhallens kulturhistoriska betydelse

Brunnsbohallen, som utgör en helhet tillsammans med lamellhusen väster om torget och kyrkan, föreslås rivas och torget bebyggas med lägenhetshus. Även om byggnaden inte finns upptagen i Göteborgs bevarandeprogram, är anslutande bebyggelsemiljö "särskilt utpekad" och "omnämnd som intressant". Samtidigt bedöms saluhallen "uppfylla ett antal av de kriterier som är lyfta i Boverkets allmänna råd beträffande särskilt kulturhistoriskt värdefulla byggnader" då den "uppvisar en hög ambitionsnivå med avseende på den arkitektoniska gestaltningen" (s. 23f).

Idag har Brunnsbohallen berövats en del av sina ursprungliga arkitektoniska detaljer som kunde uppvisa denna ambitionsnivå men som konstateras i kulturmiljöutredningen är "de ändringar som medfört mest påverkan på betydelsefulla fasader [...] möjliga att justera med förhållandevis enkla medel – såsom genom återställande av skyltfönster och demontering av solceller på sadeltaket. Åtgärder som skulle kunna medföra att byggnaden i sig skulle kunna klassas som en särskilt kulturhistoriskt värdefull byggnad" (24).

Saluhallen i Brunnsbo är en av de sista byggnaderna av detta slag som finns bevarade. Liknande hallar i bland annat Frölunda är rivna sedan länge. Att riva

Brunnsbohallen i stället för att återställa byggnaden skulle med andra ord innebära att vi förlorar en viktig representant för det tidiga 1960-talets arkitektur och byggnadsstil. Som det står att läsa i kulturmiljöutredningen bedöms åtgärden även ”medföra en mycket stor konsekvens för det kulturhistoriska sammanhanget [...] då möjligheten att utläsa och uppleva en väsentlig del av miljön genom en rivning av saluhallen försvåras på ett betydande vis” (124).

Sociala konsekvenser

Lika allvarliga om än mer svårförutsägbara är de sociala konsekvenserna av en genomförd detaljplan. Planen innebär utöver att flera hus rivs också andra omfattande ingrepp i stadsmiljön. Spårvägen riskerar att skapa en barriäreffekt då den dras tvärs igenom stadsdelen, en del befintliga bostäder får sina ”utblickar försämrade genom att utblickar mot skogsområden eller mot innerstaden i Göteborg bedöms försvinna” (9) och även mindre gator och stråk samt grönområden försvinner eller flyttas.

Delar av stadsrummet som för en utomstående uppfattas som umbärliga kan ha betydelse för de som bebor området i form av lektyr, promenadstråk eller en vana vyer. Mindre förändringar eller inskränkningar av ens närmiljö behöver inte ha några konsekvenser över tid men den omfattande omvandling av området som detaljplanen medger kan ha negativa följder för delar av invånarna på lång sikt. Dessa risker uppmärksammas också i granskningshandlingen: ”Ofta skapas en kollektiv bild, invånarna emellan, som utgår från deras gemensamma erfarenheter av området. [...] Förändringar i bebyggelsestrukturen kan försvåra orienterbarheten för vissa grupper i befolkningen så som äldre som har bott i området länge och har svårare att ta till sig förändringar i sin närmiljö” (121). Vidare konstateras att ”detaljplanen innebär en omfattande förändring som särskilt påverkar vardagslivet för de närboende” (118).

Om man frågar invånarna själva är Brunnsbotorget en av platserna i området som de är ”stolta över, tycker är fina, visar upp eller tycker om” (26). Med andra ord ett ställe som utgör en viktig del i invånarnas vardag och som därmed är viktig för platsens identitet. Sannolikt är Brunnsbohallen en starkt bidragande faktor till torgets betydelse för de boende i Brunnsbo. Skulle detaljplanen genomföras kommer inte bara saluhallen utan torget i helhet att försvinna och därmed en självklar och identitetsskapande del av invånarnas närmiljö.

”Dragkamp” mellan torgen

De värden som invånarna idag sätter till det befintliga Brunnsbotorget önskar man enligt detaljplanen återskapa med det nya torg som planeras att byggas i anslutning till den tänkta spårvagnsstationen. ”Torgflytt och möjliggörande av nya och fler lokaler ger förutsättningar för ökat utbud och fler levande mötesplatser” (120); ”Det nya torget blir därmed en naturlig mötesplats för såväl boende som förbipasserande” (8) och ”bedöms ge förutsättningar för ett rikare stadsliv för både boende och besökare som kommer till det nya torget” (9).

Det talas mycket om att ”skapa mötesplatser” i planerna som läggs fram för Göteborg i alla väderstreck, men detta är en vanskelig och önsketänkande ambition. Nog kan populära mötesplatser konstrueras utifrån exceptionell lyhördhet för invånarnas, de tänkta mötesdeltagarnas önskemål och intressen. Men eftersom funktionen ”mötesplats” ofta är sekundär, som i detta fall, är det enbart slumpen om människor i slutändan föredrar denna plats framför en annan.

Här hoppas man till och med kunna skapa en ”naturlig” mötesplats, vilket är smått motsägelsefullt när det egentligen handlar om att genom social ingenjörskonst styra människors rörelsemönster i en viss riktning.

Genom att koncentrera stadsdelens utbud av service och handel till det nya torget kommer de närboende, men även tillresta spårvagnsresenärer, ”naturligtvis” dras till detta nya centrum. Men det gör inte automatiskt det nya torget till en populär plats att vistas på. Tvärtom riskerar platsen att bli en bullrig trafikyta (121), vilket inte inbjuder till att dröja kvar någon längre stund efter avslutade ärenden. Om det nya torget lämnar utrymme för någon torghandel, vilket om något kan ge upphov till en levande stadsmiljö och naturliga möten, är ”en fråga att ta med sig” (121).

Om det är svårt att skapa förutsättningar för såväl spårvagnstrafik som service och handel samt gemytligt torgliv på en och samma plats, är det kanske ingen dum idé att behålla det gamla torget som en alternativ, redan existerande och föredragen mötesplats. Men ”att behålla torget i sitt befintliga läge hade inneburit en dragkamp mellan torgläget och bytespunkten, med tåg, spårväg och bussar, som inte hade gynnat stadsdelen” (9-10), påstår man. Varför det definitivt hade blivit en dragkamp i stället för att de två olika platserna skulle kunna komplettera varandra, framgår inte. Däremot skulle det vara en självklar dödsdom för det gamla Brunnsbotorget om all handel och service förlades till det nya torget.

I granskningshandlingen motiveras torgflytten av ”att stadsdelen sakta övergår till en mer otrygg stadsdel” och ”en oro för att kriminaliteten kryper ner i åldrarna” (27). Även om Brunnsbotorget nämns som en plats som äldre personer undviker på kvällen (26), finns det inget som säger att motsvarande otrygghet inte skulle prägla det nya torget när butikerna stängt och spårvagnarna slutat gå på natten. Likaledes är det svårt att övertygas om att Brunnsbo generellt skulle bli en tryggare stadsdel genom att koncentrera all, eller merparten av all service och handel till en enda plats.

Genom att behålla det gamla Brunnsbotorget med sin saluhall och samtidigt öppna upp för viss affärsverksamhet m.m. vid spårvagnsläget skulle en större del av stadsdelen hållas vid liv på samma gång när människor rör sig till och från och mellan de två platserna. Om det nya torget kan vara en plats för i första hand shopping och tjänster, skulle Brunnsbohallen och torget kunna ha en inriktning mot kultur och föreningsliv. Där kunde den återställda saluhallen spela en nyckelroll som ett aktivitetshus med alltifrån föreningslokaler, loppis och kafé till verkstäder och pingisbord. En mötesplats och kontaktyta för stadsdelens både gamla och unga.

Göteborg, 2025-09-02

ordförande, Föreningen FASAD

ordförande, Centrum för byggnadskultur

Kommentar:

Till att börja med råder det inga tveksamheter kring att detaljplanen föreslår en större stadsomvandling som kommer innebära en stor förändring för alla som är boende, verksamma i Brunnsbo idag, men också för de som besöker, passerar stadsdelen.

Planarbetet innebär en bedömning och prövning av om det är lämpligt att bygga på marken och på det sätt som en fastighetsägare/exploatör önskar. Önskemålen prövas gentemot lagar och regler och en avvägning görs mellan olika enskilda och allmänna intressen. Konsekvenserna av förslaget redovisas. I planbeskrivningen redovisas både positiva och negativa konsekvenser som kan uppstå vid ett genomförande. Konsekvenser på kulturmiljön är mer uppenbara och tydliga att redovisa, men sociala konsekvenser och särskilt frågor om människors upplevelser och frågor om identitet är mer svåra att uttyda. Sådana frågor är högst subjektiva, men försök till en konsekvensbeskrivning har ändå gjorts. Den bygger annat bygger på de kunskaper som togs fram i arbetet med social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys. Exempel på negativa konsekvenser som lyfts:

- En torgflytt kan uppfattas som negativt utifrån dagens identitet. Det nya torget hamnar i en mer utsatt miljö sett utifrån buller och trafik.
- Större förändringar kan upplevas som jobbigt. Infrastruktursatsningar upplevs ofta som både positivt och negativt - det varierar beroende på hur vardagsliv och resande ser ut. Människor har en uppfattning av en miljöns karaktär. Tolkningen kan ske utifrån erfarenheter och minnen. Ofta skapas en kollektiv bild, invånarna emellan, som utgår från deras gemensamma erfarenheter av området. Det är en inifrånbild. Den har betydelse för viljan att ta del i en förändring och kan i ett fall uppmuntra till aktivt deltagande inför en förändring, i ett annat fall blockera en sådan insats.
- Förändringar i bebyggelsestrukturen kan försvåra orienterbarheten för vissa grupper i befolkningen så som äldre som har bott i området länge och har svårare att ta till sig förändringar i sin närmiljö
- Det kan finnas en diskrepans mellan de som uppfattar bilen och bilkörandet som en del av sin identitet.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar inte bilden av att planförslaget så tydligt motiveras av att komma till bukt med den befintliga otryggheten. Det har varit en fråga bland många att ta in i avvägningarna. Grunden till planförslaget handlar om att följa upp de intentioner som har pekats ut i översiktsplanen, vilket beskrivs mer utförligt längre ner i kommentarerna, samt om att möta behovet av att Göteborg Stad växer. Även fastighetsägarnas intressen och viljan att utveckla sin mark är en del i avvägningen.

Planen ska möjliggöra en utveckling där Brunnsbo blir del av den utvidgade innerstaden med högre täthet och funktionsblandning, Litteraturgatan omvandlas till ett stadsmässigt stråk med en blandad stadsbebyggelse och entréer mot gatan samt där Brunnsbotorget blir en stärkt tyngdpunkt på centrala Hisingen med kontors-, handels- och mötesplatser intill den nya pendeltågstationen och spårvagnshållplatsen.

Planen syftar även till att skapa goda boendemiljöer och säkerställa god tillgång till kommunal service såsom förskola, gång- och cykelvägar samt tillräckliga torg-, park- och rekreationsytor för både befintliga och tillkommande bostäder.

Brunnsbo är beläget i en del av staden som blir alltmer centralt och planförslaget möter upp de satsningar som nu görs på kollektivtrafiken i form av både pendeltågstation och en utbyggd spårväg. Det bör också sägas att det inte är första gången som Göteborg och Brunnsbo förändras. Under 1960- och 70-talet

förändrades Backa drastiskt, då all mark vid älven industrialiserades och gårdar revs inför ett massivt bostadsbyggande där nya höga flerbostadshus byggdes på jordbruksmark i direkt anslutning till befintlig villabebyggelse. På bara några år steg invånarantalet i Backa från cirka 2000 till 20 000.

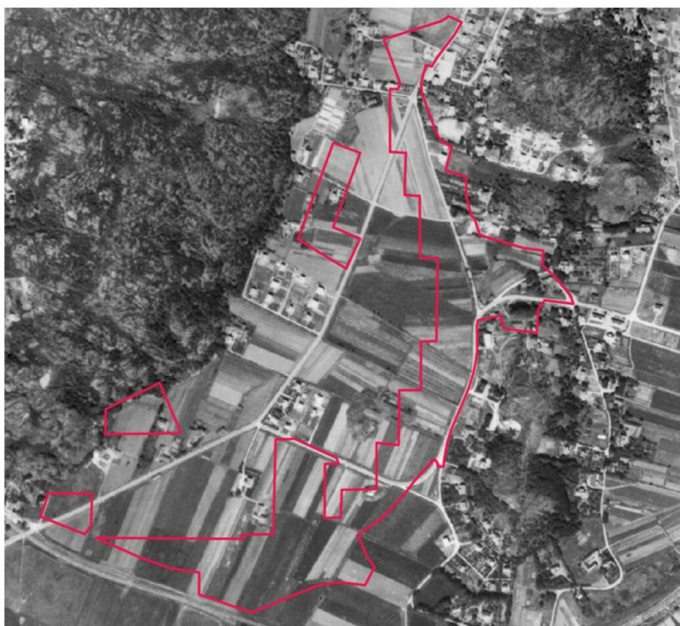


Bild: Brunnsbo 1940-talet med ungefärligt planområde i rött.



Bild: Brunnsbo 1970-talet med ungefärligt planområde i rött.

Detaljplanen medför att ny bebyggelse kommer till i ett centralt och kollektivtrafikhärläge. Den nya bebyggelsen placeras främst på markparkeringar längs Litteraturgatan och på andra impedimenttytor. Inför granskning 2 togs planerad bebyggelse vid Tingstadvägen bort vilket innebär att befintlig grönska och två större grönytor kan bevaras.

Konsekvenserna av byggnationen blir att boende i de befintliga bostäderna blir av med sina parkeringsplatser och främst behöver använda de tillskapade

parkeringsplatserna i parkeringshus eller i garage. Gällande krav på dagsljus och direkt solljus bedöms klaras med marginal för en majoritet av den planerade och befintliga bebyggelsen. För vissa kvarter behöver dock dagsljusförhållandena studeras närmare med detaljerade beräkningar i bygglovsskedet. För vissa befintliga bostäder begränsas utblickarna genom att siktlinjer mot skogsområden eller mot innerstaden i Göteborg delvis påverkas. Den omgivningspåverkan som detaljplanen innebär i form av skymd sikt samt ökad skuggning och insyn bedöms inte utgöra en betydande olägenhet eller en fara för människors hälsa eller säkerhet. Det är en omgivningspåverkan som närboende har att förvänta sig vid den förtätning som pekas ut i gällande översiktsplan. Det allmänna intresset att tillskapa bostäder i Brunnsbo i samband med utbyggnad av spårväg och pendeltågstation bedöms också väga tyngre än den begränsande negativa omgivningspåverkan som uppstår för enskilda.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger blandad stadsbebyggelse med inriktningen utvidgad innerstad för den södra delen av planområdet och inriktningen mellanstadens centrala områden för den norra delen av planområdet. Inom blandad stadsbebyggelse ryms bostäder, kontor, samhällsservice, handel och andra anläggningar för service. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, olika typer av allmänna platser såsom parker, naturområden och torg, det vill säga sådana funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. Inriktningen för innerstaden som helhet är hög täthet och funktionsblandning. Vid förtätning i mellanstadens centrala delar ska funktionsblandning och blandade boende- och upplåtelseformer eftersträvas.

I översiktsplanen pekas även "Brunnsbo torg" ut som en tyngdpunkt på centrala Hisingen och Litteraturgatan pekas ut som ett framtida omvandlingsstråk där anslutning till ny bebyggelse ska ske direkt från gatan. I anslutning till torget planeras för en framtida pendeltågstation som kommer utgöra en viktig regional koppling och framtida entré till Backaplan och centrala Hisingen. Omvandlingsstråk ska möjliggöra utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt öka de lokala stadskvaliteterna. Vid omvandlingsstråk har exploateringspotential identifierats, till stor del på intilliggande impedimentytor, parkeringsplatser och mindre värdefulla grönytor.

Fler handelslägen och lokaler möjliggörs inom planområdet och längs Litteraturgatan varför utbudet inte kan sägas koncentreras helt till det nya torgläget. Nya kontor och bostäder kommer också bidra till ett utökad underlag för den handel och service som finns i bottenvåningarna i de befintliga flerbostadshusen.

Enligt 2 kap. 2 § plan- och bygglagen ska planläggning syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. En större stadsomvandling samt flytt av torgläget (Brunnsbotorget) i Brunnsbo är som redan nämnt en viktig inriktning i översiktsplanen där "Brunnsbo torg" pekas ut som en tyngdpunkt på centrala Hisingen. I anslutning till det nya torgläget planeras för en framtida pendeltågstation som kommer utgöra en viktig regional koppling och framtida entré till Backaplan och centrala Hisingen. Det nya torget bedöms ge förutsättningar för ett rikare stadsliv för både boende och besökare som kommer

till det nya torget. Det nya läget innebär en försämring vad gäller buller men är ett attraktivare läge kopplat till hållplatser som gynnar både näringsidkare och boende i området. Att behålla torget i sitt befintliga läge hade inneburit en dragkamp mellan torgläget och bytespunkten med tåg, spårväg och bussar, som inte hade gynnat stadsdelen.

Både i arbetet med social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, men också i de dialoger som har gjorts med boende och föreningar under samrådet och på andra informationsträffar som förvaltningen har haft under planarbetet (Backa hembygdsförening och PRO Backa) har det framgått en bild av att hela Brunnsbo har fått en nedgång i serviceutbudet under de senaste åren/årtiondena.

Brunnsbotorget är fortsatt en viktig plats för de boende, men torgets identitet har förändrats - från en levande saluhall med chark, post och bank till att idag i huvudsak innehålla en livsmedelsbutik, café och några få affärer. Den händelseutvecklingen är såklart inte unik för Brunnsbo, men att inte dra nytta av möjligheten att tillskapa ett nytt torgläge utmed den nya bytespunkten som kommer befolkas av både dagsarbetare, förbipasserande och nya boende är inte en ändamålsenlig planering. Nya torg- och kontorsbyggnader kommer också bidra till att befolka och trygga bytespunkten och pendeltågstationen som annars helt hade bestått av en trafikplats med storskalig infrastruktur och stora ytor med öppna markparkeringar. Stadsbyggnadsförvaltningen gör fortsatt bedömningen att stadsdelen inte hade gynnats av att behålla befintligt torgläge när det finns andra platser som bedöms vara lämpligare med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Det är just faktorer som flöden, kundunderlag, sikt, exponering och tillgänglighet (närhet till kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar) som blir avgörande i frågan om en torgflytt.

Att omvandla Brunnbohallen mot en annan inriktning är en god idé. I Brunnsbo finns dock redan mötesplatser för kultur och föreningsliv i form av gamla Folkets hus (House of Possibilities) samt Community Center Brunnsbo. Behovet av fler bostäder och översiktsplanens inriktning om att bostadsutvecklingen ska ske genom att bygga vidare på befintliga strukturer och i huvudsak förtäta i kollektivtrafikhärlägen gör att ett nytt bostadskvarter bedöms väga tyngre än intresset av att bevara Brunnsbotorget's handelsbyggnader.

Sammanfattningsvis bedöms ett rivande av Brunnsbotorget's handelsbyggnader, f.d. Panncentralen och bensinstationen vara motiverat för att få till en ändamålsenlig bebyggelse i området. Ett nytt torgläge med nya handelsbyggnader skapar bättre förutsättningar för att både kunna behålla och utöka handel och service i området. Ett helt nytt bostadskvarter med goda sol-, ljus- och ljudförhållanden kan uppföras vid en rivning av befintliga handelsbyggnader.

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Förvaltningen bedömer att detaljplanen kan sändas ut på en andra granskning (granskning 2) med föreslagna ändringar:

- planområdet har minskat i och med att två tidigare planerade kvarter utmed Tingstadsvägen har utgått ur detaljplanen.

- frågor om buller, vibrationer, skyfall och farligt gods har studerats vidare i kompletterande utredningar samt följts upp med nya/reviderade planbestämmelser för att säkerställa lämplig markanvändning.
- genomförandetiden har ändrats från 10 till 15 år.

Eva Tenow
Planchef

Linus Sandberg
Planarkitekt

Bilagor

- **Lista över samrådsrets**
- **Länsstyrelsens yttrande** med dess bilagor.