

Granskningsutlåtande

Utfärdat: 2026-04-24

Diarienummer: SBF-2023-00105

Anders Dahlgren

Aktbeteckning: 2-5655

Telefon: 031-368 18 90

E-post: anders.dahlgren@stadsbyggnad.goteborg.se

Detaljplan för bostäder vid Långedrags båtvarv inom stadsdelen Älvsborg

Granskningsutlåtande

Handläggning

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 19 november 2024 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning under tiden 11 december 2024 – 28 januari 2025.

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

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets.

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

Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak följande fem teman:

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

Allvarligaste invändningen gäller motiven till gäller avvikelse från översiktsplan, fastighetsrättsliga frågor samt utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter.

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

- Den geotekniska utredningen har inför antagande reviderats. Det framgår nu tydligare att planbestämmelser gällande geoteknik inte behöver införas i plankartan, för att marken ska vara lämplig för sitt ändamål.
- En planbestämmelse som reglerar höjden på marken på de kvartersgator som bostäderna inom planområdet angörs från: ”n1 – Markens höjd får inte vara lägre än +2,8 meter över nollplanet.” har införts i plankartan.
- Planbestämmelserna b₂ och b₃ har ändrats för att stämma överens med ”Planeringsnivåer för översvänningsrisk från hav, vattendrag och skyfall” (SBN 2026).
- Redaktionella ändringar av plankarta och planbeskrivning har införts. Dessa har framför allt gällt förtydligande om nuvarande verksamhet inom småbåtshamnen norr om planområdet, resonemang om framkomlighet i samband med högt vattenstånd samt bedömning av påverkan på stadsbild och omgivande fastigheter har fördjupats.
- En utformningsbestämmelse om kajpromenaden har lagts till.
- En utformningsbestämmelse som tidigare endast omfattade kajpromenaden har utökats till att även gälla den del av strandkanten som inte berörs av kajpromenaden.
- En fördjupad utredning av markmiljön under befintlig varvsbyggnad har genomförts, vilket gett en bättre bild av markmiljön men inte ändrat några ställningstaganden.

Kvarstående erinringar finns från ett stort antal sakägare och närboende.

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

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

I de fall inkomna yttranden berör något eller några av dessa teman besvaras respektive yttrande helt eller delvis med hänvisning till de följande avsnitten.

Trafik och parkering

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

Detaljplanen föreslår att del av Älvsborg 655:316, som inte behövs för Pejlingsgatans behov och som till större del inte är tillgänglig för allmänheten på grund av rådande topografiska förhållanden, planläggs som kvartersmark för

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

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

Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning

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

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

Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter

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

Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt

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

Ägare av fastigheter som ligger utanför detaljplanelagt område får i stor utsträckning generellt tåla att deras utsikt över hav eller sjö inskränks när grannfastigheter bebyggs. Utanför de detaljplanelagda områdena ger rättspraxis dock stöd för att grannens byggnation inte helt och hållet får skymma utsikt över sjö eller hav.

Bedömning enligt 2 kap. 9 § (PBL) som görs i samband med planläggning motsvarar den som görs i samband med ansökan om bygglov och förhandsbesked utanför detaljplanelagt område. Det avgörande blir vad som kan förväntas i det aktuella området utifrån de förutsättningar som platsen har.

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

Rättsfall i närområdet som berör utsiktsbortfall

I närområdet finns ett aktuellt rättsfall i Mark- och miljööverdomstolen (MÖD), (P 631-16) på en av de intilliggande bostadsfastigheterna, sydväst om planområdet. Domstolen upphävde ett bygglov för nybyggnad av ett enbostadshus vars tredje våning skulle beskära utsikten över vattenytan från ett intilliggande enbostadshus. Med hänsyn till att det inte finns någon detaljplan för området, att området till övervägande del är bebyggt med tvåvåningshus och att det är stor höjdskillnad mellan fastigheterna, bedömdes i domen att de aktuella sakägarna inte haft att räkna med en så pass omfattande inskränkning av sin utsikt som skulle bli följden av bygglovet. Domstolen bedömde därför att byggnadsvolymen i tre våningar skulle innebära en betydande olägenhet enligt 2 kap. 9 § (PBL).

Rättsfallet har varit en utgångspunkt för utformningen av bebyggelsen i planområdet vad gäller omfattning av byggnadsvolymer, placering och påverkan på intilliggande fastigheter. Det har inneburit att förslaget har anpassats under planprocessen genom att endast en till två våningar blir möjliga att uppföra och att placeringar av byggnadsvolymer har modifierats för att tillgodose kraven i 2 kap. 9 § (PBL).

Metod

Som underlag för bedömningen har förslagsställaren presenterat planförslagets tillåtna byggnadsvolymer enligt illustrationskartan i en digital modell som också visar det omgivande landskapsrummet i väsentliga delar och befintlig bebyggelse. Modellens riktighet har kontrollerats av stadsbyggnadsförvaltningen geodataavdelning. Den digitala modellen har en mycket hög överensstämmelse med inmätta förhållanden på platsen och i omgivningen. Den bedöms av förvaltningen därför vara ett rättvisande underlag för bedömningen av utsiktsbortfall från omkringliggande fastigheter.

Perspektivpunkter har valts ut från fönster och uteplatser i omgivande bebyggelse där förvaltningen bedömer att byggnationen potentiellt kan innebära utsiktsförändringar som kan vara olägenheter som inte kan tålas enligt 2 kap. 9 § (PBL), sett från bostädernas fönster och uteplatser. Perspektivbilder från dessa punkter redovisas i *Vyer av planförslaget 2024-09-17*. Valet av perspektivpunkter bedöms som mycket adekvata för att bedöma utsikter och graden av påverkan från vardagsrumsfönster och terrasser mm. i bebyggelsen närmast planområdet. De ger en rättvisande översiktlig bild av hur byggnadsvolymer inordnas i topografin och i stadsbilden.

För flera av de utvalda punkterna, eller från andra platser i omgivningen utanför sakägarkretsen, bedöms inte utsiktsbortfall kunna utgöra någon betydande olägenhet i lagens mening. Antingen ligger de perspektivpunkterna för långt från strandlinjen i riktning mot havsutsikten eller berörs i så liten grad att de inte behöver utredas närmare.

Bedömning av havsutsiktsbortfall

Planförslaget har sedan samrådsskedet anpassats och omarbetats för att minska den negativa påverkan vad gäller utsiktsbortfall för omgivande bebyggelse. Antalet möjliga byggnadskroppar har minskat och tillåtna höjder för byggnadsvolymer har sänkts för att minska påverkan på omgivningen. Siktlinjer genom området har studerats och anpassats för att minska den negativa påverkan på utsikten från omgivande bebyggelse. Kvaliteterna i upplevelsen av landskapsrummet runt hamninloppet skall kunna upplevas från så många vinklar i planområdets närhet som möjligt, utifrån de givna förutsättningarna i planuppgdraget.

Planområdet ligger i en stadsdel som redan är relativt tätbebyggt och ligger i närheten av centrala Göteborg som har ett högt bebyggelsestryck generellt. Översiktsplanen anger att marken skall användas som mindre hamn där det finns skäl att vänta sig förändringar som kan påverka omgivande bebyggelse. Områdets läge i staden och dess karaktär innebär att omgivningen har skäl att räkna med att bebyggelsen kan förändras och förtätas. I tätbebyggda områden, där exploaterings- och bostadstryck är högt och det finns behov av planläggning, anses det vanligt att enskilda sakägare kan behöva tåla större förändringar i stadsmiljön.

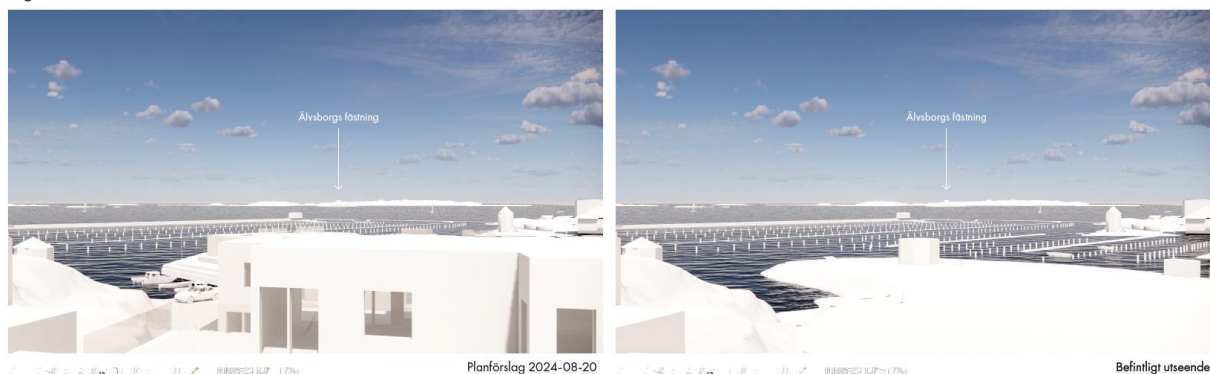
I och med att översiktsplanen anger småbåtshamn för den aktuella marken kan man vänta sig en exploatering som medför en viss/ytterligare begränsning av havsutsikten. Boende i området kan därför förvänta sig ny bebyggelse på platsen som kan innebära bland annat utsiktsförändringar som kan upplevas negativt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

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

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

Perspektivstudie från enskilda utsiktspunkter

Vy 1



Förslaget innebär att bebyggelsen skymmer en del av vattenspegeln i hamnen i vyn. Visuell kontakt med det större landskapsrummet och horisontlinjen och viktiga landmärken i landskapet kvarstår till väsentliga delar. Förändringen av utsikten innebär inte någon betydande olägenhet.

Vy 2



Förslaget innebär att bebyggelsen skymmer större delen av vattenspegeln i hamnen i vyn. Visuell kontakt med det större landskapsrummet, horisonten och viktiga landmärken, jämfört med befintliga förutsättningar i utsikten över landskapet kvarstår till väsentliga delar. Cirka 50% av vattenspegeln avskärmas, främst i utsikten över småbåtshamnen. Förändringen av utsikten innebär inte någon betydande olägenhet.

Vy 3.1 och Vy 3.2



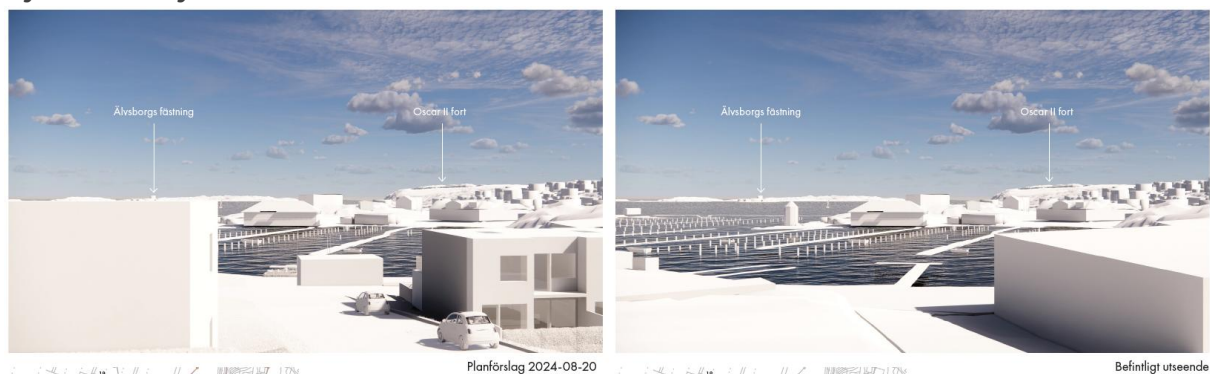
Vy 3.1: Förslaget innebär att bebyggelsen skymmer större delen av vattenspegeln i hamnen i vyn. Visuell kontakt med det större landskapsrummet, horisonten och viktiga landmärken, jämfört med befintliga förutsättningar i utsikten över landskapet kvarstår till väsentliga delar. Cirka 60% av vattenspegeln avskärmas, främst i utsikten över småbåtshamnen i närperspektivet. Förändringen av utsikten innebär inte någon betydande olägenhet med hänsyn till att havsutsikten i mycket hög utsträckning finns kvar i andra delar av bostadshuset. Se Vy 3.1 och Vy 4.1-2.



Vy 3.2: Förslaget innebär att bebyggelsen skymmer delar av vattenspegeln i hamnen i vyn. Visuell kontakt med det större landskapsrummet, horisonten och viktiga landmärken, jämfört med befintliga förutsättningar i utsikten över landskapet kvarstår i övrigt. Cirka 30% av vattenspegeln avskärmas, främst i utsikten över småbåtshamnen i närperspektivet. Förändringen av utsikten innebär inte någon betydande olägenhet.

Förändringen av utsikten från våningarna 1 och 2 innebär sammantaget inte någon betydande olägenhet.

Vy 4.1 och Vy 4.2



Vy 4.1: Förslaget innebär att bebyggelsen skymmer stora delar av vattenspegeln och delar av landskapsrummet, horisonten och viktiga landmärken jämfört med befintliga förutsättningar i utsikten. Vattenspegeln avskärmas i någon utsträckning i utsikten över småbåtshamnen i närperspektivet och Älvsborgs fästning blir skymd i perspektivet. Försämringen av utsikten innebär inte någon betydande olägenhet med hänsyn till att havsutsikten från bostadshusets övriga rum och våningar kvarstår i mycket hög grad, sammantaget. Planförslaget har anpassats jämfört med samrådsförslaget genom att öppningen mellan byggnadsvolymer i den östra och västra delen av planområdet har ändrats så att sikten mot vattenspegeln i hamnbassängen och GKSS:s anläggning kvarstår samt att tillåtna byggnadsvolymer har sänkts betydligt under planprocessen.



Vy 4.2 Havsutsikten kvarstår till väsentliga delar. En mindre del av vattenspegeln i hamnbassängen avskärmas av volymerna i planförslaget. Förlusten av utsikt kan inte betecknas som en betydande olägenhet.

Förändringen av utsikten i Vy 4.1 och Vy 4.2, våning 1 och 2, jämfört vy 3.1 – 3.2 innebär sammantaget inte någon betydande olägenhet vad gäller utsiktsbortfall i bostadshuset. Skälig hänsyn till havsutsikten från dessa punkter har visats i planarbetet.

Vy 6



Förslaget innebär att bebyggelsen skymmer stora delar av vattenspegeln och delar av landskapsrummet och horisonten. Viktiga landmärken i utsikten kvarstår dock. Vattenspegeln avskärmas i någon utsträckning i utsikten över småbåtshamnen i närperspektivet. Planförslaget har anpassats jämfört med samrådsförslaget genom att öppningen mellan byggnadsvolymerna i den östra och västra delen av planområdet har ändrats så att sikten mot vattenspegeln i hamnbassängen och GKSS:s anläggning kvarstår samt att tillåtna byggnadsvolymer har sänkts betydligt.

Skälig hänsyn till havsutsikten från platsen har visats i planarbetet. Olägenheterna som förslaget innebär vad gäller utsiktsbortfall bedöms sammantaget inte som betydande.

Vy 7 och Vy 8



Vy 7: Förslaget innebär att bebyggelsen skärmar av delar av vattenspegeln och delar av landskapsrummet. Viktiga landmärken i utsikten kvarstår. Vattenspegeln avskärmas i någon utsträckning i utsikten över småbåtshamnen i närperspektivet. Planförslaget har anpassats jämfört med samrådsförslaget genom att öppningen mellan byggnadsvolymerna i den östra och västra delen av planområdet har ändrats så att sikten mot vattenspegeln i hamnbassängen och GKSS:s anläggning kvarstår samt att tillåtna byggnadsvolymer har sänkts betydligt.



Vy 8: Utsikten mot havet skärmas helt av från ögonpunkten vid byggnadens entré. Olägenheten som utsiktsbortfallet innebär kan dock inte ses som betydande, eftersom utsikten kan upplevas från andra vistelsezoner i och i anslutning till byggnaden, se Vy 7.

Skälig hänsyn till havsutsikten från tomtplatsen har visats i planarbetet. Olägenheterna som förslaget innebär vad gäller utsiktsbortfall bedöms sammantaget inte som betydande eftersom havsutsikten i hög grad finns kvar, sedd bland annat från takterrassen och balkongen.

Vy 9. och Vy 10

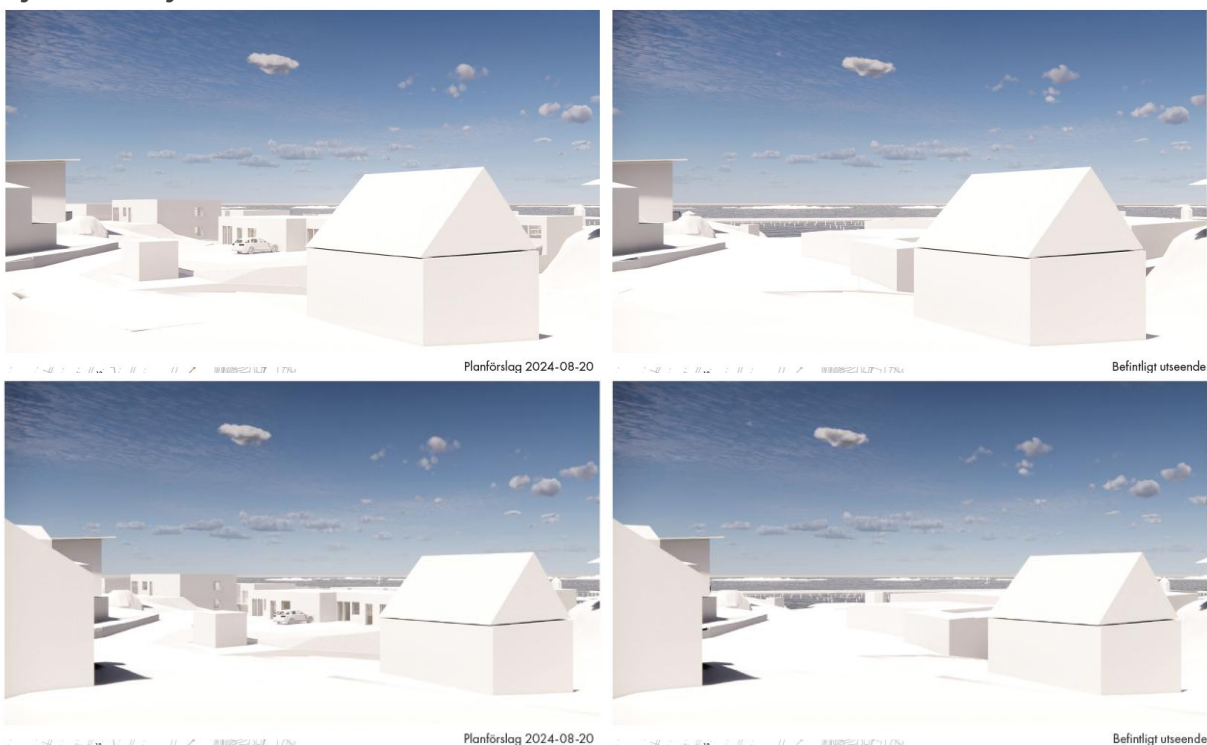


Vy 9: Havsutsikten är i stort sett oförändrad från balkongen jämfört befintliga förutsättningar. Perspektivpunkten ligger i sammanhanget långt från strandlinjen med flera bebyggda fastigheter mellan fastigheten och strandlinjen. Någon betydande olägenhet genom utsiktsbortfall uppkommer inte i den aktuella punkten.



Vy 10: Havsutsikten är i stort sett oförändrad från takterrassen jämfört befintliga förutsättningar. Perspektivpunkten ligger i sammanhanget långt från strandlinjen med flera bebyggda fastigheter mellan fastigheten och strandlinjen. Någon betydande olägenhet genom utsiktsbortfall uppkommer inte i den aktuella punkten.

Vy 11 och Vy 12



Vy 11 och Vy 12: Havsutsikten avskärmar i mycket hög utsträckning den obrutna havshorisonten och hamnbassängen jämfört befintliga förutsättningar på ett sätt som utgör en olägenhet. Den visuella kontakten med det större landskapsrummet försvinner dock inte helt. Utsikt från vardagsrummet erbjuder fortfarande fri sikt mot horisonten i hög utsträckning. Perspektivpunkten ligger i sammanhanget relativt långt från strandlinjen med flera bebyggda fastigheter mellan fastigheten och strandlinjen. Områdets läge i staden och dess karaktär innebär att omgivningen har skäl att räkna med att bebyggelsen kan förändras och förtätas. I tätbebyggda områden, där exploaterings- och bostadstryck är högt och det finns behov av planläggning, anses det vanligt att enskilda sakägare kan behöva tåla

större förändringar i stadsmiljön. Någon betydande olägenhet genom utsiktsbortfall i lagens mening bedöms sammanvägt därför inte uppkomma i de aktuella punkterna.

Vy 13



Utsikten från fönstret i andra våningens gavel är den enda punkten i byggnaden som har en redan väldigt begränsad havsutsikt i ett mycket trångt segment genom området. Utsikten begränsas till största del av den befintliga verkstadsbyggnaden som finns inom planområdet.

Väster om planområdet har, sedan volymmodellen och bilderna har uppförts ny bebyggelse genom bygglov uppförts som inte redovisas i modellen eller perspektiven (bygglov på Älvsborg 855:818, Ä.nr BN 2019-006420) som bedöms minska havsutsikten mer än vad perspektivet visar. Siktlinjen mot havet bedöms domineras av båtmaster i hamnbassängen. Havsutsikten mot horisonten bedöms därför vara mycket begränsad av byggnader på ianspråktaga tomter redan i utgångsläget, sett från fönstret.

Planförslaget innebär att den redan mycket begränsade havsutsikten mot väster från det aktuella fönstret försvinner i sin helhet vilket i sig kan innebära att detta kan innebära en betydande olägenhet enligt 2 kap. 9 § (PBL).

Planförslaget har förändrats efter samrådsskedet genom att tillåten höjd har anpassats för byggnadsvolymer i den östra delen av planområdet till samma höjd som den befintliga verkstadsbyggnaden. Övriga byggnadsvolymer i siktlinjen har pressat ner så mycket som det bedöms vara möjligt under planprocessen. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att anpassningen av förslaget innebär att utsiktsbortfallet har minimerats i så hög omfattning som det är möjligt och rimligt utifrån de givna förutsättningarna för planarbetet.

Sakägaren har att räkna med en exploatering av platsen eftersom översiktsplanen anger småbåtshamn som i sig potentiellt kan innebära tillkommande utsiktsförändrande byggnader och åtgärder.

I planarbetet har en avvägning gjorts mellan det allmänna intresset att skapa fler bostäder som det finns behov av i stadsdelen och i staden, gentemot det enskilda intresset att bevara utblicken mot havet. Områdets läge i staden och dess karaktär

innebär att omgivningen har skäl att räkna med att bebyggelsen kan förändras och förtätas. I tätbebyggda områden, där exploaterings- och bostadstryck är högt och det finns behov av planläggning, anses det vanligt att enskilda sakägare kan behöva tåla större förändringar i stadsmiljön. Förvaltningen bedömer att en skälig hänsyn till fastighetsägaren har visats i detaljplanen, vad gäller havsutsiktsp bortfallet, men att det inte är möjligt att behålla utblicken i det aktuella läget utifrån förutsättningarna i planuppdraget.

Intresset av att bygga fler bostäder står över sakägarens intresse av att ha en oinskränkt havsutsikt. Eftersom det rör sig om en redan väldigt begränsad utsikt som påverkas negativt i ett område där det bör förväntas att större ändringar kan ske genom planläggning bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att utsiktsförändringen är acceptabel.

Något hinder enligt 2 kap. 9 § (PBL) för planens utformning vad gäller förlorad havsutsikt uppkommer därmed inte i den aktuella punkten.

Vy 14



En mindre del av vattenspegeln i hamnbassängen kommer att skärmars av. Utsikten mot den obrutna horisonten kvarstår i huvudsak. Förändringen av utsikten bedöms inte utgöra någon betydande olägenhet.

Vy 15.1 och Vy 15.2



Planförslag 2024-08-20



Befintligt utseende



Planförslag 2024-08-20



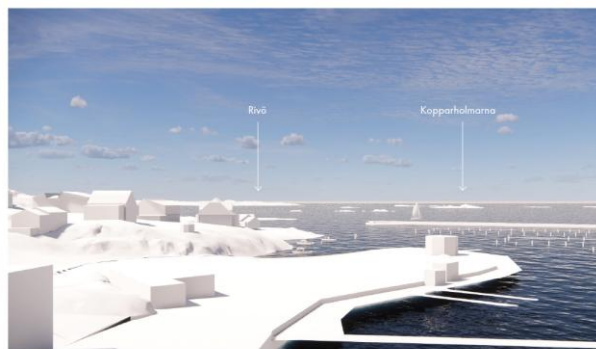
Befintligt utseende

En mindre del av vattenspegeln i hamnbassängen kommer att skärmass av. Utsikten mot den obrutna horisonten kvarstår. Förändringen av utsikten bedöms inte utgöra någon betydande olägenhet.

Vy 16



Planförslag 2024-08-20



Befintligt utseende

En mindre del av vattenspegeln i hamnbassängen och en havsvik kommer att skärmass av. Utsikten mot den obrutna horisonten kvarstår. Förändringen av utsikten bedöms inte utgöra någon betydande olägenhet.

Hantering av dagvatten och markmiljö

Detaljplanen innehåller en dagvatten- och skyfallsutredningen. I planbeskrivningen beskrivs statusen för relevanta kvalitetsfaktorer gällande den berörda vattenförekomsten. Därtill innehåller planbeskrivningen en beskrivning av dagvattenhanteringen och vilka planbestämmelser som införts i plankartan. Om de i detaljplanen föreskrivna reningsåtgärderna utförs bidrar detaljplanens genomförande till förbättrad vattenkvalitet i recipienten, i enlighet med gällande miljökvalitetsnormer.

Utredning av markmiljö genomfördes i samrådsskedet (COWI 2022-03-11, reviderad 2023-11-17) och har kompletterats i granskningsskedet (Norconsult 2024-04-30). Efter granskningen har en kompletterande miljöteknisk undersökning av jord och betong inom fastigheten Älvsborg 855:125 genomförts. Syftet med denna var att kartlägga föroreningssituationen under befintlig varvsbyggnad samt att följa upp tidigare undersökningar och fördjupa kunskapen om risker kopplade till markföroreningar.

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

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

För att säkerställa markens lämplighet har det i plankartan införts en bestämmelse a₂ om att ”Startbesked får inte ges för bostad förrän markförorening har avhjälppts till nivåer som medger känslig markanvändning”.

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

Planförslaget innebär inte att strandlinjen förändras. Planförslaget innebär att marknivåerna på den nuvarande hamnplanen förändras för att vara lämplig i förhållande till högvatten.

I dagsläget finns bryggor och dylika anläggningar inom vattenområdet som används av nuvarande verksamhet. Dessa konstruktioner vilar delvis på pålar i vattnet. Den planerade kajpromenaden som ska ingå i en gemensamhetsanläggning kan antingen konstrueras med en konsol som förankras i marken eller genom att nyttja befintliga konstruktioner för bryggor och övriga

anläggningar. En annan möjlighet är att uppföra nya fundament i vattenområdet och förankra kajpromenadens konstruktion i dessa. Om nya konstruktioner ska uppföras i vattnet fordras beslut eller anmälan om vattenverksamhet. Inom ramen för detaljplanearbetet har principer för en konsolkonstruktion studerats. Med en sådan konstruktion bedöms det vara möjligt att uppföra en kajpromenad med en bredd av cirka fyra meter, som endast förankras i marken och därmed inte fordrar beslut eller anmälan om vattenverksamhet.

Kajpromenad, bryggor och förtöjningsanordningar i vattnet ska vara utförda på ett sådant sätt att de kan demonteras, ifall behov uppstår i samband med framtida sanering av bottensedimenten. Detta säkerställs i plankartan genom bestämmelserna ”f₄ – Konstruktionen för kaj och brygga ska vara förberedd för demontering vid sanering av bottensediment” och ”f₅ – Konstruktioner ska vara förberedda för demontering vid sanering av bottensediment”.

Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten

Tillgänglighet till strandkanten

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

Servitut och gemensamhetsanläggning

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

För att säkerställa planens genomförande är det nödvändigt att servituten ändras i sin utbredning så de inte längre belastar Älvsborg 855:125 då de kan utgöra ett hinder mot Älvsborg 855:125s användning i enlighet med detaljplan. Genom ändring av servituten kan marken användas mer ändamålsenligt och värdehöjningen för möjligheten att bilda en lämplig bostadsfastighet med småbåtshamn bedöms klart överstiga värdeminskningen för de fastigheter som får sitt servitut ändrat.

Värdehöjningen för Älvsborg 855:125 är betydande då det skapas möjlighet för nya byggrätter samt möjlighet att utveckla småbåtshamnen. Värdeminskningen för förmånsfastigheterna, jämfört med värdehöjningen av Älvsborg 855:125, är förhållandevis obetydlig och bedöms inte medföra någon betydande olägenhet för förmånsfastigheterna då införlivandet av fastighetsindelningsbestämmelsen **a1** inte påverkar förmånsfastigheternas möjlighet till utnyttjande av kvarvarande servitut som belastar andra fastigheter och servituten idag inte utnyttjas inom planområdet. En stor del av den kustlinje som bryggsservituten beslutades gälla vid inom Älvsborg 855:125 är idag torrlagd, vilket innebär att det är enbart på en mindre del av fastigheten som servituten faktiskt skulle kunna utnyttjas. Ändring av servituten är förenlig med 5 kap 4§ första stycket fastighetsbildningslagen. Genom en ändring av servituten kan Älvsborg 855:125 användas som detaljplanen föreskriver och fastigheten blir varaktigt lämpad för bostadsfastighet och småbåtshamn. Älvsborg 855:125 uppfyller därigenom lämplighetsvillkoren i 3 kap 1§ fastighetsbildningslagen.

Förmånsfastigheterna utnyttjar inte sina servitut inom planområdet. Om servituten har utnyttjats och i så fall var kan utredas i en lantmäteriförrättning. Ingreppet i egendomsskyddet som den fastighetsindelandebestämmelse **a1** utgör görs för att säkra planens genomförbarhet och möjliggöra syftet att bygga bostadshus och utveckla småbåtshamn inom planområdet. Att inte besluta om fastighetsindelningsbestämmelsen **a1** och låta servituten ligga kvar skulle kunna innebära ett hinder för genomförandet av detaljplanen om servituten skulle komma att utnyttjas inom planområdet. Den skada som förmånsfastigheterna skulle kunna få av att servituten ändras till att inte gälla inom planområdet bedöms som ringa då servituten hittills inte utnyttjats inom planområdet, det enbart är på en mindre del av Älvsborg 855:125 som servitutet i praktiken skulle kunna utövas på grund av torrläggning och servitutets möjliga utövningsområde inte påverkas på övriga belastade fastigheter. Kommunen anser att ändring av servituten är förenlig med 5 kap 4§ första stycket, 5 kap 8 §, 7 kap 4 § samt 7 kap 5 § fastighetsbildningslagen.

Eftersom införandet av fastighetsindelandebestämmelse **a1** leder till bättre möjligheter att bidra till det allmänna intresset att fler bostäder byggs i Göteborg, samtidigt som skadan det innebär för enskilda fastighetsägare bedöms som ringa är ingreppet i egendomsskyddet rimligt i förhållande till nyttan det medför. Införandet av fastighetsindelningsbestämmelsen **a1** strider inte mot egendomsskyddet i 2 kap 15§ regeringsformen. Plan- och bygglagens krav är uppfyllda enligt PBL 2010:900. Någon betydande olägenhet bedöms inte uppstå för enskilda.

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

kommunen genom sitt fastighetsbestånd, som bland annat innefattar Pejlingsgatan söder om planområdet, blir delägare.

Kajpromenad och vattenverksamhet

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

Kajpromenad, bryggor och förtöjningsanordningar i vattnet ska vara utförda på ett sådant sätt att de kan demonteras, ifall behov uppstår i samband med framtida sanering av bottensedimenten. Detta säkerställs i plankartan genom bestämmelserna ”f₄ – Konstruktionen för kaj och brygga ska vara förberedd för demontering vid sanering av bottensediment” och ”f₅ – Konstruktioner ska vara förberedda för demontering vid sanering av bottensediment”.

Inkomna synpunkter och Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Idrotts och föreningsnämnden

Påpekar att GKSS:s anläggning och verksamhet i planområdets närhet har ett stort värde ur ett idrotts- och rekreationsperspektiv.

Kommentar:

Detaljplanen bedöms inte påverka GKSS:s anläggning eller dess förutsättningar att bedriva verksamhet.

2. Grundskolenämnden

Tillstyrker detaljplanen

Kommentar:

Noteras.

3. Kretslopp och vattennämnden

Ett fungerande förslag på avfallshantering för bostäderna redovisas i planbeskrivningen. En fungerande lösning på kioskens avfallshantering behöver framgå i samband med bygglovsansökan och kan gärna stämmas av med ansvarig avfallshandläggare innan dess. Beroende på vilken verksamhet som ska bedrivas i kiosken kan det finnas behov av fettavskiljare.

Under rubrik Avfall (s. 27 i planbeskrivningen) kan följande läggas till i slutet av stycket: "Även kioskens avfallskärl kan behöva ställas fram till uppsamlingsplats för att möta dragvägskravet."

Planområdet kan försörjas med allmänt VA-ledningsnät, anslutning kan ske till Pejlingsgatan. Exploatören kommer att behöva anlägga en spillvattenpumpstation på kvartersmark då spillvattnet behöver pumpas från planområdet upp till förbindelsepunkt i Pejlingsgatan.

Ledningsutbyggnad inom planområdet bedöms till 350–400 m. Inom planområdet krävs även en utbyggnad av befintlig dricksvattenledning cirka 45 m.

Kapaciteten på befintligt ledningsnät vid anslutning bedöms vara god.

Spillvattenledningarna i området uppströms är dock kraftigt belastade med tillskottsvatten och behöver kompletteras med en ny dagvattenledning innan utbyggnad enligt plan kan ske.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

4. Miljöförvaltningen

Ljudmiljö

Miljöförvaltningen anser att stadsbyggnadsförvaltningen inte har besvarat frågan angående hur hamnverksamheten bedrivs, i synnerhet angående kvällar och helger. I bullerutredningen står det: Vid > 3 iläggningar eller urlastningar på en timme beräknas ekvivalent ljudnivå till > 45 dBA vid de värst utsatta fasaderna vilket då överskrider riktvärden i Zon A för kväll och natt kl. 18-06, helger dagtid kl. 06-18, samt för eventuella uteplatser i dessa lägen. Varken bullerutredningen eller planbeskrivningen har kompletterats med information om hur verksamheten bedrivs. Miljöförvaltningen finner det troligt (i brist på information) att hamnverksamheten, i synnerhet iläggning och upptagning av båtar, kommer att bedrivs mer på helger eftersom det handlar om hantering av fritidsbåtar. Det är en brist att det inte framgår om det är sannolikt och hur ofta det kan förekomma att mer än tre båtar läggs i under kvällar på vardagar och dagtid/kvällstid på helger. Det hade underlättat en bedömning av om verksamheten kan ge upphov till buller som kan vara störande.

Eftersom det inte har redovisats fullt ut att riktvärden för Zon A klaras, behöver riktvärdet för Zon B klaras. Miljöförvaltningen bedömer att dessa riktvärden klaras eftersom det finns tillgång till ljuddämpad sida. Ett frågetecken finns dock kring om det finns tillgång till en uteplats som klarar riktvärdet enligt tabell 2 i Boverkets allmänna råd och vägledning (Boverkets allmänna råd 2020-03-10 med tillhörande vägledning Rapport 2020:8 Omgivningsbuller från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär). Miljöförvaltningen bedömer att det behöver framgå om riktvärdet för uteplats kan klaras vid samtliga bostäder.

Markmiljö

Förorenat sediment

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

Miljöförvaltningen bedömer att de förorenade sedimenten kommer att behöva saneras, i samband med framtagandet av detaljplanen eller i ett senare skede. Miljöförvaltningen ser en risk med att utbyggnaden av kajpromenaden över förorenat sediment försvårar framtida sanering av sediment. Miljöförvaltningen bedömer att kompletteringar behöver göras avseende detta.

En kostnadsberäkning bör tas fram för att sanera sediment i hela planområdet samt hela området som berörs av kajpromenaden med viss marginal. Vem som står för kostnaden bör även framgå. Det behöver beskrivas vilka konstruktioner som finns över och i förorenat sediment, samt om och hur åtkomst är möjlig för senare sanering av förorenat sediment. Om konstruktionerna är försvårande kan det behövas planbestämmelser om att förorenat sediment ska saneras innan startbesked för bygglov av konstruktioner över sediment ges.

Miljöförvaltningen bedömer att planbestämmelse ska läggas till om att sediment i västra viken ska saneras innan startbesked för bygglov kan ges för någon brygga i detta område. Som planbestämmelsen är utformad omfattas inte västra viken av planbestämmelsen "f3" där egenskapsområdet ska ha karaktär av öppet vatten med inslag av bryggor och andra anläggningar för angöring av båtar.

Miljöförvaltningen ser en risk att viken kan användas på ett sådant sätt (till exempel bad eller iläggning av kanoter) att människor exponeras för förorenat sediment.

Vi kan inte se i remissen vilken part som tar kostnader för sanering av sediment. Även utbyggnad av kajpromenad kan innebära kostnader för sediment, även om inte allt förorenat sediment tas bort. Även här saknar vi uppgifter avseende kostnader för detta eller vilken part som betalar.

Förorenad mark

Miljöförvaltningen saknar markmiljöundersökning av området under byggnaden. Båtvarv har bedrivits sedan 1930-talet och det är därmed stor risk att marken är förorenad. Plankartan medger bostäder på platsen, men det är inte utrett om det finns föroreningar från den långvariga verksamheten och hur omfattande föroreningar som finns. Enligt Naturvårdsverkets branschlista är branschtypiska föroreningar från varv följande:

Mer information finns här: Branschlistan förorenade områden (2024)

Miljöförvaltningen saknar uppgifter om beräknade saneringskostnader för sanering av föroreningar som kan förekomma på den plats där båtvarvsverksamheten har bedrivits.

Plankarta

I plankartan finns texten för planbestämmelsen a2 som anger att marken ska saneras till känslig markanvändning innan startbesked ges. Däremot saknas a2 utplacerad på plankartan. Miljöförvaltningen bedömer att det behöver redas ut. Kan det vara så att texten begränsas av användningsgräns som i så fall ska tolkas som att bestämmelsen gäller hela det gula området vilket har användningsområde för Bostäder?

Den västra viken omfattas av bestämmelsen f3 och miljöförvaltningen bedömer att det bör läggas till en planbestämmelse om att sediment ska saneras här.

Naturmiljö

Miljöförvaltningens synpunkter angående naturmiljö från samrådsyttrandet kvarstår. Bland annat bör strandområdet i västra området bevaras då det innehåller naturvärden. Utöver det anser miljöförvaltningen att eftersom ovannämnda vik innehåller naturvärden bör det utredas om det är möjligt att återställa de naturvärden som finns i viken efter genomförd sanering.

Kommentar:

Ljudmiljö

Vid nuvarande verksamhet vid småbåtshamnen GKSS sker endast sjösättning av jollar och optimister vilket sker manuellt (via handkraft) och således inte är bullerframkallande. Det har däremot bedömts vara motiverat att i bullerutredningen utreda vilka omfattningar av störningar som eventuell iläggning och upptagning av båtar med hjälp av truck skulle innebära för planområdet och omgivande befintliga bostäder, vilka några ligger på samma eller närmare avstånd till GKSS småbåtshamn.

Markmiljö

Förorenat sediment

I och med att sanering av sedimenten i havsviken inbegriper åtgärder utanför planområdet kan vi i detaljplanen inte säkerställa att detta utförs. Däremot ska detaljplanen säkerställa att sanering av sediment är möjliga att genomföra efter genomförd detaljplan. Antagandehandlingen har kompletterats med ett förslag till konstruktion av kaj- och bryggpromenad, där konstruktion förankras i marken eller på plintar i vattnet. En sådan konstruktion är möjlig att demontera och därmed tillgodose åtkomst för muddring av sedimenten från pråm. Detta genom att de delar som ligger i vägen för pråm är demonterbara.

Antagandehandlingen har kompletterats med en utformningsbestämmelse om att konstruktionen för kaj och brygga ska vara möjlig att demontera i samband med sanering av bottensediment.

MF framför att detaljplanen behöver säkerställa att utformningen av kvartersmarken vid den västra viken utförs på ett sådant sätt risken för att människor utsätts för exponering av förorenade bottensediment minimeras. Detta föreslås säkerställas i detaljplanen genom:

Antagandehandlingen kompletteras med ett förtydligande avseende framtida marknivåer på land. Dessa kommer att vara betydligt högre än vattennivån, bl.a. p.g.a. stadens krav för att hantera översvämningsrisker till följd av stigande havsnivåer. Därmed kommer det finnas förutsättningar att utforma marken på ett sådant sätt att den inte inbjuder till bad. I plankartan tillförs en utformningsbestämmelse om att marken vid den västra viken "ska utformas så att den inte inbjuder till bad", liksom bestämmelsen f₂ i plankartan till granskning som gäller för kajpromenaden och säger att "Kajpromenad ska utformas så att den inte inbjuder till bad."

Förorenad mark

Efter granskningen har en kompletterande miljöteknisk undersökning av jord och betong inom fastigheten Älvsborg 855:125 genomförts. Syftet med denna var att kartlägga föroreningssituationen under befintlig varvsbyggnad samt att följa upp

tidigare undersökningar och fördjupa kunskapen om risker kopplade till markföroreningar.

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

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

Plankarta

Bestämmelsen a₂ avseende sanering är utplacerad i anslutning till användningsbestämmelsen B – bostad. Därtill avgränsas a₂ av användningsgräns, vilket innebär att bestämmelsen omfattar hela användningsområdet för bostäder.

Bestämmelsen f₃ i granskningshandlingen (har i antagandehandlingen bytt index till "f₆ – Egenskapsområdet ska ha karaktär av öppet vatten med inslag av bryggor och förtöjning av båtar") gäller för hela användningsområdet småbåtshamn, det vill säga även den västra viken.

Övriga synpunkter noteras.

5. Lantmäterimyndigheten

Har synpunkter på plankartan och grundkartan avseende läsbarhet och redovisning.

Påtar att egenskapsbestämmelsen h₂-h₈ reglerar nockhöjd räknat från ett angivet nollplan. Det finns inga höjder angivna i plankartan vilket gör det svårt att uppskatta vad den faktiska höjden på byggnaderna blir.

Information om genomförandetid saknas.

I plankartan har beteckningen "serv" från grundkartan angetts med svart färg. Detta gör att det blir svårare att särskilja planskiktets gränser och beteckningar från den information som tillhör grundkartan. En inte så insatt person skulle också kunna blanda ihop de servitut som ska upphävas med de som anges i plankartan. För att plankartan ska vara tillräckligt tydlig och lättläst behöver det vara uppenbart vilka beteckningar och gränser som tillhör planskiktet. Därför bör färgen på alla grundkartans linjer och beteckningar ändras till grå.

Angående bestämmelsen g₁ – gemensamhetsanläggning för gångväg och kajpromenad. Det är tveksamt om det går att bilda en gemensamhetsanläggning för detta ändamål eftersom det är tveksamt om väsentlighets- och båtnadsvillkoret är uppfyllt för fastigheterna inom planområdet tillsammans med en kommunal fastighet vilken ska säkra allmänhetens tillträde. Detta får prövas i en lantmäteriförrättning. Om allmänhetens tillträde ska säkerställas görs det bäst genom allmän plats. Om g₁ ska behållas bör den även kompletteras med något ändamål som anger biltrafik?

Det framgår under rubriken Servitut s. 33, att vissa servitut ska upphävas och ersättas med allmän plats. Någon allmän plats finns dock inte i detaljplanen. Om servituten är möjliga att upphäva prövas i en lantmäteriförrättning. Vill man

säkerställa upphävandet bör en fastighetsindelningsbestämmelse för upphävandet av alla servitut tas in.

Observera att 3 kap 1§ FBL ska prövas för samtliga fastigheter vad gäller upphävandet av servitut genom fastighetsindelningsbestämmelser, på sid 38 framgår att paragrafen enbart prövats för Älvsborg 855:125.

Enligt FBL 7 kap 6§ prövas ej 7 kap. 4 och 5 §§ samt 5 kap. 8 § i förrättningen om fastighetsindelningsbestämmelser finns i en detaljplan. Därför måste en redogörelse över prövningen av dessa paragrafer (som är aktuella) ske i detaljplanen. Prövningen måste förtydligas i planbeskrivningen.

Under rubriken ledningsrätt på s.38 står ” allmänna ledningar, inom områden markerade med u på plankartan, kan säkerställas med ledningsrätt.” Det saknas dock u-område i plankartan. Det framgår i planbeskrivningen att det saknas kommunala VA-ledningar inom planområdet och att anslutning kan ske i Pejlingsgatan. Området ligger inom verksamhetsområde för VA vilket inte framgår och bör förtydligas. Det innebär att kommunala ledningar ska byggas ut i området. För att underlätta detta bör u-områden läggas till i plankartan.

Under rubriken gemensamhetsanläggningar på sid. 33 anges att ”stadgarna utformas så att allmänhetens tillgång till kajstråket säkras. Detta innebär bland annat att området inte får inhägnas”. Beslut om gemensamhetsanläggning och vad som ingår i denna prövas och beslutas i en anläggningsförrättning där innebörden framgår av anläggningsbeslutet.

Strandskydd s. 24. Det kanske räcker att beskriva att området ligger utanför strandskyddsområde och därför ej berörs av strandskydd? ” Då planområdet i dagsläget inte omfattas av detaljplan, återinträder inte strandskyddet i och med föreliggande detaljplan”- det låter som att om det hade funnits en detaljplan tidigare så hade strandskyddet återinträtt, men det hade det ju inte, eftersom området ligger utanför strandskyddet.

Under rubriken avtal på s.39, ekonomiska konsekvenser sid 51. samt på ytterligare sidor, nämns allmän plats, men planen innehåller ingen allmän plats.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen sid 51. Konsekvenserna för de fastighetsägare som får sina servitut upphävida/ändrade bör också framgå.

Kommentar:

Plankarta, grundkarta och planbeskrivning har till antagande uppdaterats så för att öka tydlighet och innehållet har kompletterats, bland annat avseende genomförandetid i plankartan.

Gällande bebyggelsen inom området så regleras denna av lägsta nivå för färdigt golv samt nockhöjd, vilket sammantaget bedöms ge en tydlighet avseende förväntade höjder på byggnader.

Stadens anser att gemensamhetsanläggningen är väsentlig för fastigheten/fastigheterna inom detaljplanen och att bostadsvillkoret torde vara uppfyllt.

Staden anser vidare att det är av väsentlighet för den kommunala gatufastigheten Älvsborg 655:316 att delta i gemensamhetsanläggningen för att kunna nyttja det kajstråk som finns inom fastigheten.

Övriga synpunkter noteras.

6. Göteborgs energi

Ett E-område för den befintliga transformatorstationen har reserverats i plankartans sydöstra hörn.

Det viktiga är att E-området går ut till gatan och är som minst av måtten 6mx8m.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

7. Länsstyrelsen

Har följande synpunkter:

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksidresse kommer att skadas påtagligt (både MB kap. 3 och 4)
- Mellankommunal samordning blir olämplig
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs (MB 5 kap., luft och vatten)
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap.)
- Bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor,

Länsstyrelsen befarar däremot att föreslagen markanvändning kan bli olämplig sett utifrån risken för översvämning samt risken för erosion och behöver hanteras enligt nedanstående synpunkter.

Risk för översvämning

Framkomlighet

Länsstyrelsen anser att kommunen måste utöka sitt resonemang kring framkomlighet. Hur bedömer kommunen framkomligheten utifrån Boverkets rekommendationer?

Erosion

SGI har inga synpunkter på den geotekniska utredningen, under förutsättning att rekommendationerna givna i PM Geoteknik efterföljs för bibehållen stabilitet i planområdet:

- Bebyggelse rekommenderas grundläggas med stålrörspålar/stålkärnspålar.
- Fyllningsslänter ska lägga i en lutning om 1:2 eller flackare. Stödmurar kan användas som alternativ.

SGI rekommenderar kommunen och länsstyrelsen att bedöma om dessa förutsättningar ska införas som bestämmelser i plankartan alternativt som upplysningar i planbeskrivningen. Länsstyrelsen kan inte se att dessa åtgärder säkerställs i plankartan. Länsstyrelsen vill upplysa om att skyddsåtgärder på kvartersmark behöver kombineras med villkor för lov eller startbesked. Planbestämmelser ska därutöver formuleras tydligt så att det klart framgår vad de reglerar.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar:Risk för översvämning

Till antagande kompletteras plankartan med en bestämmelse som reglerar markens lägsta höjd på de kvartersgator som bostäderna inom planområdet angörs från: "n1 – Markens höjd får inte vara lägre än 2,8 meter över nollplanet." för att säkerställa framkomlighet för Räddningstjänst vid höga havsnivåer. Dessa marknivåer är i linje med kommunens "Planeringsnivåer för översvämningsrisk från hav, vattendrag och skyfall" (SBN 2026-03-24). Kommunen bedömer att frågan om översvämning till följd av stigande havsnivåer därmed är hanterad.

Erosion

Den geotekniska utredningen har inför antagande reviderats. Det framgår nu tydligare att planbestämmelser gällande geoteknik inte behöver införas i plankartan, för att marken ska vara lämplig för sitt ändamål. Kommunen avser inte införa planbestämmelser om geoteknik i plankartan. Kommunen bedömer att frågan om risk för erosion därmed är hanterad.

8. SGI

Har följande synpunkter: I underlaget till granskning har en egenskapsbestämmelse införts för kvartersmark för att säkerställa åtgärdernas genomförande. SGI har inga synpunkter avseende detta.

Då det avses vara enskilt huvudmannaskap vill SGI lyfta frågan kring hur framtida besiktningar kan säkerställas. Då det framgår av underlag [2] att en gemensamhetsanläggning avses inrättas med ansvar för drift och förvaltning, där avsikten är att kommunen ska ha en andel, kan det vara lämpligt att inkludera framtida besiktning av aktuella bergsslänter i GA:s ansvar.

SGI har inga synpunkter på den geotekniska utredningen, under förutsättning att rekommendationerna givna i PM Geoteknik [4] efterföljs för bibehållen stabilitet i planområdet:

- Bebyggelse rekommenderas grundläggas med stålrörspålar/stålkärnepålar.
- Fyllningsslänter ska lägga i en lutning om 1:2 eller flackare. Stödmurar kan användas som alternativ.

SGI rekommenderar kommunen och länsstyrelsen att bedöma om dessa förutsättningar ska införas som bestämmelser i plankartan alternativt som upplysningar i planbeskrivningen.

Kommentar:

Den geotekniska utredningen har inför antagande reviderats. Det framgår nu tydligare att planbestämmelser gällande geoteknik inte behöver införas i plankartan, för att marken ska vara lämplig för sitt ändamål. Kommunen avser inte införa planbestämmelser om geoteknik i plankartan. Kommunen bedömer att frågan om risk för erosion därmed är hanterad.

9. Trafikverket

Har inget att erinra.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

Sakägare

Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen. Nedan följer svar på yttranden från sakägare. I de fall yttrandet berör något eller några av de fem teman som behandlas i sammanfattningen ovan besvaras yttrandet helt eller delvis med hänvisning till avsnitten: Trafik och parkering, Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning, Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter, Hantering av dagvatten och markmiljö samt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten.

10. Fastighetsägare sydväst om planområdet

Fastighetsägarna är i grunden positiva till en utveckling av varvsområdet.

Däremot kan vi inte ställa oss bakom det nuvarande förslaget:

En detaljplan för ett område med den belägenhet som Långedragets varvsområde har ställer särskilda krav på att göra en balanserad avvägning mellan bl a allmänna intressen av nya bostäder, befintlig bebyggelse och exploatörens vinstintresse. När det gäller påverkan på befintlig bebyggelse är utsikt mot havet en fundamental och unik tillgång för samtliga nuvarande fastigheter runt varvsområdet.

För att illustrera effekterna på havsutsikten från befintliga hus har ett antal 3D-simuleringar gjorts i detaljplanen. För vår fastighet ger denna simulering en helt felaktig bild av påverkan på utsikten. Illustrationen utgår från fel förutsättningar och höjdmått. Vår utsikt över hamnen och havet kommer försvinna till 80-90%, vilket inte är acceptabelt. Det leder även till att minskat fastighetsvärde.

För att i verkligheten få den vyn som vy-bilderna i detaljplanen visar behöver de tre planerade husen längs Pejlingsgatan sänkas med ca 1,5 meter och framförbyggande radhus med 1,5 meter. Nockhöjden på enplanshusen inom h3 behöver sänkas med minst 1 meter. Illustrationerna från andra hus är behäftade med liknande fel. Eftersom dessa vy-bilder är det enda sättet för beslutsfattare att få en visuell uppfattning om påverkan av utsikten är det viktigt att dessa är korrekta.

Den överexploatering som föreslås lever inte upp till kraven på anpassning till övrig bebyggelse. En begränsning till högst 18 hus vore mer rimlig. Höjderna bör regleras noggrant i detaljplanen. Begreppetnockhöjd måste kompletteras med ett förbud att bygga andra anordningar på taket som altaner mm. Önskvärt med en planbestämmelse om totalhöjd över nollplan kompletterat med uttryckligt förbud för alla typer av påbyggnader.

Effekterna på trafik och behovet av p-platser upplevs som rejält underskattade. Pejlingsgatan är idag i princip en enfilig väg med en farlig skymd utfart på Saltholmsgatan. Ökad trafik kommer att öka olycksriskerna.

Kommentar:

Se avsnitt Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter, vy 1. Se också avsnittet Trafik och parkering. Planbestämmelsen för angivna nockhöjder i för bebyggelsen bedöms inte möjliggöra altaner mm ovanför angivna nockhöjder. I övrigt antecknas synpunkterna.

11. Fastighetsägare sydväst om planområdet

Generellt tycker vi att det är bra att delar av varvstomten kan få ett nytt utseende med kompletterande småhusbebyggelse mm. Dock tycker vi att del av området skall reserveras för GKSS ungdomsverksamhet. Området får inte överexploateras. Vi motsätter oss förslaget till detaljplan på följande punkter.

PBL 2 kap 9 §: Detaljplanen strider mot omgivningskravet med avseende höjder, placeringar, utsikt mm. I detaljplaneförslaget fräntas många fastighetsägare i första raden sin havsutsikt vilket inte är förenligt med lagstiftningen.

I Miljöbalken 11 kap 3 § regleras om muddring och/eller grävning i vatten.

Vi kan konstatera att förslaget till detaljplan innehåller utfyllnad av massor i hamnbassängen/havet mot norr såväl som väster/söder.

Mäter vi nuvarande strandlinje/utfyllnad på hamnplanen och jämför med detaljplaneförslaget (illustrationsritning), så måste en utfyllnad i vattnet ske för att få plats med föreslagen bebyggelse. Vi håller med Miljöförvaltningen Göteborgs Stad som avråder från förändring av strandlinjer/kajkanter mm. Utbyggnad av bryggor inskränker på vattenytan som bl.a. GKSS seglare behöver för att segla ut/in (segelbåtarna har ingen motor).

Fastighetsägaren anser att antalet hus ska begränsat till maximalt 18st, att alla hus förutom 6 kedjehus mot Pejlingsgatan ska vara enplanshus med en nockhöjd på +5,9 och FG +2,8. Kedjehusen mot Pejlingsgatan bör ha en högsta nockhöjd på +9,3 och utfarten bör ske inom området. Transformatorn bör ha en högsta nockhöjd på +6,5.

Fastigheterna bör ej få bebyggas med solaltan eller annat på taket förutom solpaneler. Dessa punkter bör skrivas in i detaljplanen.

Fastighetsägaren vill att det ska finnas p-plats för 2 personbilar per bostad.

Roddföreningens hållplats dragits in av Göteborgs Spårvägar pga för långa spårvagnar. Föreslagna parkeringsplatser (de flesta) framför varje hus uppfyller inte Göteborgs Stads "Vägledning för byggnation i anslutning till allmän platsmark". I denna framkommer mycket tydligt att avstånd mellan tomtgräns och byggnad skall vara minst 6 meter. Skälet till detta är att bilar inte får "sticka ut" i gatan. Planen redovisar endast 5 meter. Någon avvikelse från kommunens "Vägledning" är inget allmänintresse.

Borring för bergvärme bör begränsas inom detta lilla område så att inte övriga befintliga fastigheter får försämrade värmeupptagningsförmåga.

Kiosk/hwc bör också innehålla dusch.

Dike bör ej finnas mot Pejlingsgatans sydvästra del. Alternativ skall redovisas med gjuten armerad mur som skydd mot nybebyggelse (se konsultrapport).

Vi vill behålla vårt servitut, Älvsborg 855:88 officialservitut avseende brygg/båtplats. Detta skall skrivas in i detaljplanen.

Dagvattnet bör omhändertas på annat sätt än redovisats så att eventuella föroreningar inte förs ut i hamnbassängen. På fastigheten 655:316 (Göteborg Stad) byggs för närvarande kompletterande pumpstation och dagvattensystem. Detaljplaneförslaget bör anslutas till det nya duplikatsystemet.

Inom detaljplaneområdet bör bildas Samfällighetsförening/Vägförening med berörda fastigheter. Föreningen ansvarar för såväl gator, dagvattenomhändertagande och samtliga övriga ytor som finns inom nuvarande fastighetsgränser. Kommunen borde inte ha något intresse att ta över ansvar för bryggor, gångsstråk, trappor mm.

Detaljplanens redovisning av "Vyer" stämmer inte. Felaktiga mått har angetts för att dölja försämrad utsikt. Tex är ögonhöjden satt till 1,68 cm, varför?

På sommarhalvåret då båtplatserna används kommer med all sannolikhet besöksparkeringarna att vara upptagna.

Med ovan redovisade krav/synpunkter/anmärkningar vill vi att detaljplaneförslaget omarbetas för att tillgodose närstående grannar m fl.

Kommentar:

Förslaget bedöms vara förenligt med 2 kap 9 § (PBL) vad gäller tillåtna byggnadsvolymer. Se avsnitten Stadsbild och bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt, Trafik och parkering samt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten.

Planbestämmelsen för angivna nockhöjder i för bebyggelsen bedöms inte möjliggöra altaner mm ovanför angivna nockhöjder.

Förvaltningen bedömer att förslaget inte kommer påverka båttrafiken i hamnbassängen. Se avsnittet Hantering av dagvatten och markmiljö.

I övrigt antecknas synpunkterna.

12. Fastighetsägare söder om planområdet

Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning utifrån PBL

I PBL står det att marken som planeras för bebyggelse skall ha naturliga förutsättningar, vilket bland annat innebär att extraordinära åtgärder inte skall behöva vidtas för att marken ska bli lämplig att bebygga. Markhöjning, föroreningar i marken, risk för bergstabilitet och utbyggnad av marken måste väl ändå gå under begreppet extraordinära insatser?

I PBL står det även att en lämplighetsbedömning med hänsyn till landskapsbild, natur, kulturvärden och en god helhetsverkan ska tas. Jag anser inte att bebyggelsen är anpassad till platsens förutsättningar i skala och omfång. 2009 gjorde stadsbyggnadskontoret ett uttalande om att platsen är ett strategiskt läge och utgör en resurs för kommunen, föreningslivet och lokalbefolkningen att

nå fram till vattnet och att verksamheter som har marin anknytning är ett lämpligt markutnyttjande.

Enligt PBL får en detaljplan inte medföra negativ påverkan på omgivningen. En byggnation i det här området skulle dock bidra till en ökad trafikbelastning till området och ge stora konsekvenser för såväl Pejlingsgatan som utfarten till Saltholms gatan. Korsningar med anslutande gator och in-/utfarter skapar stor otrygghet och tydligt försämrade trafiksäkerhet.

Hantering av dagvatten, havsnivåhöjning och markmiljö

Miljöförvaltningen skriver att ingen ytterligare exploatering med fysiska strukturer kan tillåtas i vatten eller strandområden, till exempel utbyggnad av bryggor och kajpromenader. Hur är det tillåtet att tillåta bebyggelse så nära strandkanten (vissa fall så nära som 0,2 meter) och att tillåta att markytan byggs ut i vattnet? Hur kan det tillåtas en sådan kraftig utbyggnad i detta känsliga vattenområde, och hur skall detta ske? Är det med utfyllnadsmassor eller bryggdäck eller är det både och?

Jag har, trots allt, en positiv syn på bostadsbebyggelse inom området och förstår att förändringar kan leda till något positivt även om jag ifrågasätter om marken och området lämpar sig för bebyggelse.

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

Planhandlingen behöver kompletteras med en utredning av om planerad ändring av området innebär risk för spridning av förorenade sediment.

Planerade bryggdäck och eventuell småbåtshamn inom planområdet kan inte säkerställas inom planarbetet. Detta är en separat prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

Vid jämförelse mellan ett ortofoto över området och detaljplanens

illustrationsplan syns det att strandkanten i och med planförslaget utvidgas.

Planförslaget innebär att de 7 husen närmast vattnet är placerade mellan 0,2 – 1 m från nuvarande strandlinje (vatten). Strandpromenad + nya bryggor har en utbredning mellan 5 – 20 m utanför nuvarande bryggdäck. Med tanke på att den nya bebyggelsen skall ha en höjd FG på + 3,3 m och att den omfattande utvidgningen av strandpromenaden / bryggdäck så kommer det att kräva enorma mängder fyllnads-massor och pålning. Det är inte ett rimligt antagande att det här går att göra på ett sätt där MKN Vatten uppnås.

Vi boende har bekostat en utsättning vilket har gett oss en tydlig bild av den föreslagna byggnationens påverkan. Den nya huskroppen totalförstör vår utsikt och integritet med en husvägg ca 12 meter bort.

I Mark- och miljööverdomstolen DOM 2017-02-22 i Mål nr P 9631-16 map upphävande av bygglov för Pejlingsgatan 26 framgår tydligt att en förändring av utsikt och insyn är en betydande olägenhet. Med tanke på utgången i det fallet så känns det märkligt att SBK inte påpekar detta till exploitören.

Vybilderna som presenteras i detaljplanen är bristande och ger en felaktig (för positiv) beskrivning av utsiktsbortfall.

En annan felaktighet är att exploatören har ritat in en kiosk/WC på ritningen. Det finns inget underlag att kommersiellt driva en kiosk och sköta ett WC.

Kommentar:

Se avsnitten Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning, Trafik och parkering samt Hantering av dagvatten och markmiljö.

Förslaget bedöms vara förenligt med 2 kap 9 § (PBL) vad gäller tillåtna byggnadsvolymer. Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt. Se kommentarer till bild 3 och 4. Reduktionen av havsutsikten bedöms vara en olägenhet som inte är så exceptionell att den ska anses olämplig. Förändringen av utsikten innebär inte någon betydande olägenhet med hänsyn till att det finns flera bebyggda fastigheter mellan ögonpunkten och strandlinjen och att planförslaget har anpassats i för att minimera påverkan på havsutsikten. Se avsnittet Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter.

I övrigt antecknas synpunkterna.

13. Fastighetsägare söder om planområdet

Fastighetsägare anser i första hand att detaljplanen inte bör ändras och att befintliga marina verksamheter får fortsätta verka i stället för att tvingas bort.

Varvsområdet är idag öppet, grindarna aldrig stängda, och används av allmänheten för promenad via bryggorna utefter berget till hamnplanen och sedan vidare upp utefter Pejlingsgatan.

Beslut om en förändrad verksamhet bör tas med insikt om både inflyttande och befintlig befolknings behov och säkerhet och områdets historiska och marina karaktär.

Det första huset åt öster är högre än alla andra, blockerar och stänger till hela området. Huset är placerat 4,5m från den redan mycket smala Pejlingsgatan. Detta hus är således tänkt endast ca 8 meter från vår fastighetsgräns och 12,5 m framför vårt hus. De övriga husen utefter Pejlingsgatan kommer menligt inverka med insyn i vår trädgård och uteplatser. Husen bildar med nästkommande rad en kompakt vägg utefter vår fastighet. Det ger också med sin gatunära placering en uttalad känsla av privat område för förbipasserande.

Så gott som allt naturligt berg kommer att sprängas bort. Det sista kvarvarande naturliga berget åt söder och väster på den planerade byggytan bör sparas.

De gamla oxelträden utefter Älvsborg 855:220 och 855:221 som bildar en häck på höga stammar, är i er utredning bedömd som särskilt skyddsvärd. Dessa träd och dess rotsystem kommer knappast att överleva massiv sprängning med start endast 4–6 m ifrån.

Miljöförvaltningen har motsagt sig ökad exploatering av hav och byggyta vilket enligt ritning verkas överskridas i den nu aktuella planen. Vid jämförelse mellan ett ortofoto över området och detaljplanens illustrationsplan syns det att strandkanten i och med planförslaget utvidgas.

Trafikräkningen som utförts på Pejlingsgatan är gravt missvisande då mätningen är gjord under en av de enda högintensiva veckorna för båttransporter. Att de nyinflyttade skulle bidra med halverad mängd trafik jämfört med nuvarande boende är ett orimligt antagande. Pejlingsgatan är smal och tillåter inte möte utan att ena parten stannar åt sidan.

Notera dessutom att den närmaste spårvagnshållplatsen Roddföreningen med säkrare promenadväg genom Ängholmsparken för barn, tagits bort.

Rörande de gifter som finns i mark och havsbotten och som kommer att röras upp vid pålning/förstärkning/markarbete i lerbotten med konstaterat stillastående vatten riskerar hälsoskador både under byggperiod och framöver. Plan och garanti för säker sanering får inte slarvas igenom utan ske med säker metod för lång framtid.

Bostäder på hamnplanen kan dock vara positivt om husen smälter in utan att skymma varandra, att kvarvarande naturligt berg och växtlighet finns kvar och att man skapar mötesplatser.

Fastighetsägaren är med denna utformning allvarligt bekymrade för det nya områdets tillslutna instängda karaktär som inte bjuder in allmänheten att passera, stort saneringsbehov för gifter i mark och havsbotten, att området inte blir tillräckligt attraktivt, barnsäkert och människovänligt för boende och vi förstår inte hur trafiksituationen med ökad trafik och säkerhet ska kunna lösas.

Kommentar:

Se avsnittet Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning. Se också avsnittet "Servitut och allmänhetens tillgång till strandkanten samt avsnitt Trafik och parkering.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att den nya bebyggelsen längs Pejlingsgatan har en lämplig omfattning och utbredning som inte kommer innebära någon betydande olägenhet för sakägaren eller i gatumiljön längs Pejlingsgatan. De funktionsmått som illustreras i planhandlingarna bedöms som lämpliga. Den omnämnda oxelhäcken växer utanför planområdet på Älvsborg 655:316 som ägs och förvaltas av kommunen som vägmark (Pejlingsgatan).

Vad gäller förändrad havsutsikt och stadsbild, se kommentarer i föregående yttrande (12) samt avsnittet Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt.

I övrigt antecknas synpunkterna.

14. Fastighetsägare söder om planområdet

Anser att utsiktscortfallet från vardagsfönstret innebär en för stor olägenhet. Vyn från fastighetsägarens vardagsrum har utsikt mot hamnen idag som utgör mervärde både finansiellt och emotionellt. Den kommer försvinna när föreslaget byggs ut. Fastighetsägaren föreslår att samtliga planerade byggnationer längs Pejlingsgatan och parkeringsplats bordläggs samt att ingen byggnation närmast vattnet blir högre än 5 meter.

Kommentar:

Förslaget bedöms vara förenligt med 2 kap 9 § (PBL) vad gäller tillåtna byggnadsvolymer. Se vy 6 i Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt. Reduktionen av havsutsikten för sakägaren bedöms vara en olägenhet som inte är så exceptionell att den ska anses olämplig. Väsentlig del av utsikten från sakägarens panoramafönster och terrass bedöms finnas kvar.

15. Fastighetsägare söder om planområdet

I PBL står det att marken som planeras för bebyggelse skall ha naturliga förutsättningar, vilket bland annat innebär att extraordinära åtgärder inte skall behöva vidtas för att marken ska bli lämplig att bebygga. Markhöjning, föroreningar i marken, risk för bergstabilitet och utbyggnad av marken måste väl ändå gå under begreppet extraordinära insatser?

I PBL står det även att en lämplighetsbedömning med hänsyn till landskapsbild, natur, kulturvärden och en god helhetsverkan ska tas. Jag anser inte att bebyggelsen är anpassad till platsens förutsättningar i skala och omfång. 2009 gjorde stadsbyggnadskontoret ett uttalande om att platsen är ett strategiskt läge och utgör en resurs för kommunen, föreningslivet och lokalbefolkningen att nå fram till vattnet och att verksamheter som har marin anknytning är ett lämpligt markutnyttjande.

Enligt PBL får en detaljplan inte medföra negativ påverkan på omgivningen. En byggnation i det här området skulle dock bidra till en ökad trafikbelastning till området och ge stora konsekvenser för såväl Pejlingsgatan som utfarten till Saltholms gatan. Korsningar med anslutande gator och in-/utfarter skapar stor otrygghet och tydligt försämrad trafiksäkerhet.

Hantering av dagvatten, havsnivåhöjning och markmiljö: Miljöförvaltningen skriver att ingen ytterligare exploatering med fysiska strukturer kan tillåtas i vatten eller strandområden, till exempel utbyggnad av bryggor och kajpromenader. Hur är det tillåtet att tillåta bebyggelse så nära strandkanten (vissa fall så nära som 0,2 meter) och att tillåta att markytan byggs ut i vattnet? Hur kan det tillåtas en sådan kraftig utbyggnad i detta känsliga vattenområde, och hur skall detta ske? Är det med utfyllnadsmassor eller bryggdäck eller är det både och? Jag har, trots allt, en positiv syn på bostadsbebyggelse inom området och förstår att förändringar kan leda till något positivt även om jag ifrågasätter om marken och området lämpar sig för bebyggelse.

Synpunkter och förslag till förbättringar på bebyggelse:

- Minska höjden på husbyggnationen längs Pejlingsgatan så att de inte skymmer intilliggande fastigheters utsikt.
- Tag bort de två enplanshusen längst ut på plattans udde i väster. Ersätt dessa hus med en större öppen yta med grönområden och mötesplatser för att skapa bättre tillgänglighet till området. Ingen utbyggnad i vattenområdet behöver heller göras.
- Inga takterrasser ska kunna byggas på hustaken och detta bör bli inskrivet i plankartan under planbestämmelser.

- När det gäller trafiksituationen så anser jag att en opartisk ny mätning bör genomföras och att en plan presenteras för hur trafiksituationen kan lösas i området.

Kommentar:

Se avsnitt Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning, Hantering av dagvatten och markanvändning samt avsnittet Trafik och parkering.

Förslagets byggnadsvolymer har anpassats till stads- och landskapsbilden i placering och höjder. Någon betydande olägenhet för sakägaren bedöms inte uppkomma. Se avsnitt om bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt.

Planens bestämmelser möjliggör inte några takterrasser över angivna nockhöjder.

I övrigt antecknas synpunkterna.

16. Fastighetsägare sydost om planområdet

Vi är i grunden positiv till utvecklande av Långedrag's båtvarv. Utifrån nedanstående bakgrunder motsätter vi oss dock att Långedrag's båtvarv detaljpaneläggs enligt Stadsbyggnadsförvaltningens förslag.

Påverkan på stadsbild: utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter

I planbeskrivningen står det att de omgivande befintliga fastigheterna fortsatt kommer ha havsutsikt. De framtagna visualiseringarna i planbeskrivningen är svårlästa och ger inte en korrekt bild av hur ny bebyggelse kommer inverka på utblickarna. Genomförandet av förslaget kommer att få en påtaglig negativ inverkan på den visuella utblicken från såväl vår fastighet som flertalet andra fastigheter. Den visuella förändringen innebär en betydande negativ inverkan på såväl vår boendemiljö som fastighetens värde. Planbeskrivningen bör korrigeras så att den tydligt redovisar, både i bild och text, den verkliga påverkan på havsutsikten för de omkringliggande byggnaderna.

Trafik och parkering

En trafikmätning på Pejlingsgatan genomfördes under juni månad. Denna månad sker både sjösättningar, och mycket aktivitet omkring hamnen pågår varför trafikvolymer är betydligt högre än under årets övriga månader. I utredningen används denna trafikmätning som referenspunkt vid jämförelse mot den kommande bedömda trafikstringen. En ökad trafikbelastning ger stora konsekvenser för såväl Pejlingsgatan som utfarten mot Saltholmsgatan. Redan idag sker ofta olyckor vid utfarten mot Saltholmsgatan. Trafiksituationen är redan ansträngd på Pejlingsgatan. Det finns därmed en risk att fel slutsatser avseende förändrad trafiksituation har dragits. Vi önskar en säker utfart från vår och övriga fastigheter ut till Pejlingsgatan.

Servitut och allmänhetens tillgång till strandkanten

I planbeskrivningen lyfts flertalet gånger att tillgängligheten till strandlinjen ska säkerställas. Om man menar allvar med det bör strandlinjen planläggas som

allmän plats alternativt markreservat för allmännyttiga ändamål för gångtrafik. Förslaget i sin nuvarande utformning innebär inte några juridiska garantier för att området inte kan hägnas in. Området är idag inhägnat, men olåst och strandkanten är därmed tillgänglig för allmänheten. Planen lämnar i övrigt också mycket att önska vad det gäller utformning för att säkerställa allmänhetens tillträde och trivsel på området.

Förändrad strandlinje

Miljöförvaltningen skriver att ingen ytterligare exploatering med fysiska strukturer kan tillåtas i vatten eller strandområden, till exempel utbyggnad av bryggor och kajpromenader. Om man ritar ut var strandkanten ligger idag och jämför det med illustrationsritningen för detaljplanen ser man att många av husen gränsar till strandkanten. Det bekräftas också av den utsättning som har gjorts, där t ex hörnet på det nordvästra huset ligger 0,2 m från vatten. Hur ska man kunna få till hus + den ljusgröna ytan på + 3,3 m, sedan en strandpromenad på + 2,5 m och utanpå det bryggor utan att det strider mot Miljöförvaltningens krav? Det är ju också en rejäl utvidgning mot dagens kaj /bryggor.

Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning utifrån PBL

Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning utifrån PBL

Detaljplanen går emot översiktsplanen ÖP2022 avseende markanvändning. I ÖP2022 framgår intentionerna att det kustnära läget ska stärkas och synliggöras. Det är därmed viktigt att beslut om exploatering av strandnära områden noggrant övervägs och att de långsiktiga konsekvenserna beaktas noggrant. Kommunen har genom sitt planmonopol ett stort och viktigt ansvar i att väga och bejaka både privata, enskilda, och medborgerliga, allmänna, intressen på lika villkor.

Kommentar:

Allmänheten kommer att ha tillträde till området vid vattnet genom den gemensamhetsanläggning där staden har andel. Gemensamhetsanläggningen kommer att vara knuten till de kommunala vägfastigheterna och ha kopplingar till gångstråket norr om området och till de kommunala vägarna söder och öster om planområdet. Tillgängligheten för allmänheten till området blir därigenom likartad de nuvarande förhållandena. Se avsnitt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten.

Planförslaget innebär samma strandlinje som tidigare. Se avsnittet ”Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten”.

Sakägarnas fastighet ligger förhållandevis långt från strandlinjen med flera bebyggda fastigheter i siktlinjen. Utsiktsförändringar mot vattnet bedöms kunna tålas, och någon betydande olägenhet enligt 2 kap 9 § (PBL) uppkommer inte. Se avsnitt för bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt vy 11 och 12.

I övrigt antecknas synpunkterna.

17. Fastighetsägare sydost om planområdet

Marina GKSS är bästa plats för att driva varv och sälja båtar. Idag finns redan ett fint och väl nyttjat promenaddäck, flertalet fikabord och grillplatser inom planområdet.

Om det ska byggas så bör max höjderna för fastigheter h6-h8 minskas till max 8 meter ö. h. och fastighet h8 på hörnet tas bort helt eller sänkas till enplans. Med aktuell höjd tar h8 bort 100% av vår utsikt inifrån.

Föreslår att det i stället ska bli parkeringsplatser vid h8 ev. även h6 eller kombinerad lekplats, parkering. Det är redan ont om parkering i området pga. GKSS och färjetrafiken.

I övrigt stödjer vi våra grannars yttranden, vi är samstämmiga i frågan och har en arbetsgrupp.

Kommentar:

Se avsnitt för bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt, vy 7 och 8. Någon betydande olägenhet enligt 2 kap 9 § (PBL) uppkommer inte.

Planförslaget möjliggör tillträde till kajen inom planområdet för allmänheten. Allmänheten kommer att ha tillträde till området vid vattnet genom den gemensamhetsanläggning där staden har andel. Gemensamhetsanläggningen kommer att vara knuten till de kommunala vägfastigheterna och ha kopplingar till gångstråket norr om området och till de kommunala vägarna söder och öster om planområdet. Tillgängligheten för allmänheten till området blir därigenom likartad de nuvarande förhållandena. Se avsnitt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten.

Se också avsnitten Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning samt Trafik och parkering.

I övrigt antecknas synpunkterna.

18. Fastighetsägare sydost om planområdet

Markområdet strider mot både PBL och Översiktsplanens riktlinjer. Förslagets utformning med bebyggelse så nära strandkanten går emot Miljöförvaltningens yttrande.

Dra in bebyggelsen från strandkanten, minska antalet hus och sänk byggnadshöjden så att den inte tar utsikten från befintliga fastigheter. Nuvarande Förslag innebär en kraftig överexploatering vilket endast ligger i exploatörens intresse.

Biltrafiken kommer öka kraftigt på vägar som idag redan är hårt ansatta i hela området. Många boende i området måste parkera på gatan vilket begränsar framkomligheten. I stort är merparten av korsningar och utfarter helt skymda för bilister, mopedister, cyklister och gående. Barn och ungdomar som skall ta sig till förskolan och skolan är speciellt utsatta. Vidare har vi spårvagnstrafiken på

Saltholmsgatan samt all bil-, cykel-, och mopedtrafik som skall till och från skärgårdsbåtarna. Detta är en orimlig situation.

Områdets läge är unikt vilket gör att det bör användas som det gör idag samt utvecklas i den riktningen med fler verksamheter som skapar arbetstillfällen.

Kommentar:

Se avsnitten Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning, Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivningen, Trafik och parkering. I övrigt antecknas synpunkterna.

19. Fastighetsägare öster om planområdet

Uttrycker oro för byggtrafik och parkering under byggtiden. Hur är planeringen för transporter till och från byggarbetsplatsen tänkt under byggtiden? Hur ser planeringen för etablering och parkeringsplatser under byggtiden ut? Pejlingsgatan är inte lämplig för transporter under byggtiden.

Kommentar:

Planförslaget reglerar inte trafik och ordningsfrågor under byggnation enligt planförslaget. De frågorna bevakas under byggnationen, bland annat i samband med beslut om startbesked.

20. Fastighetsägare öster om planområdet

Anser att förslaget inte tar tillräcklig hänsyn till omgivningen ur mänskligt, infrastrukturellt eller miljömässigt perspektiv. fastighetsägaren anser att nämnden bör avstyrka förslaget.

Det vore bra om detaljplanen omfattade hela området för Vässingsö. Marken är kontaminerad. Vid byggnation behöver marken saneras. När den förorenade marken bortforslas kommer närområdet och boende i området utsättas för en exponering i luften. I Plan-och Bygglagen skall lämpligheten och behovet av att bygga bostäder på industrimark noga prövas samt kritiskt utvärderas.

Förslaget går emot PBL:s riktlinjer om att extraordinära åtgärder med avseende på marken bör undvikas vid planering av ett nytt område. I PBL står det även att en detaljplan inte heller får påverka hälsa, säkerhet och trygghet för de boende i området.

Mark-och Miljödomstolen upphävde ett bygglov för byggnadsförslag på Pejlingsgatan 26 enligt dom 2017. Orsaken var skymmande hamn-och havsutsikt för bakomvarande granne. Att bygga nya bostäder på en hamntomt kan inte ses som att ta hänsyn till allmänhetens intresse.

Sedan 1990-talet har 4 olika förslag för bostadsbyggande tagits fram för den här platsen. Det hade varit bra om staden tagit lärdom av de. Byggnadsnämnden stoppade, på grund av protester, 2022 även ett förslag om att bebygga Ganlet. Det vore önskvärt att Byggnadsnämnden även stoppar det här förslaget på grund av protester mot förslaget.

En upplysning om att vid planering av ny detaljplan skall strandskyddet prövas enligt strandskydds-lagen med tillåten byggnation högst 300 meter från vatten.

Förslaget kommer innebära att området blir ett gated community. Bostäderna kommer bli dyra vilket innebär att många inte kommer ha råd att köpa en bostad här.

Fastighetsägaren anser att förslaget innebär för många och för höga byggnader som inte passar in i miljön. Många av husen skyler utsikten för de närboende vilket försämrar boendemiljön för dessa. Förslaget innebär även en tät placering av byggnaderna utan egen tomt vilket leder till brist på vistelseytor utomhus. Det finns en risk att de boende bygger takterrasser på sina bostäder och att det finns risk för insyn i sakägarens bostad. Detta bör regleras bort i detaljplanen. Förslaget innebär även ökad risk för insyn för de befintliga bostäderna som ligger närmast planområdet.

Trafik och parkering: Förslaget genererar fler bilar i området. Gatorna i området saknar trottoarer och är smala. Utfarten till Saltholmsgatan från Pejlingsgatan är redan idag farlig eftersom den är skymd. Planförslaget innebär en lång byggtid, med bland annat kaj- och markförhöjning, med buller och tung trafik på smala gator. Det leder till olycksrisk på gatan.

Trafikutredningen som tagits fram stämmer dåligt med verkligheten då trafiken i området är betydligt lägre än vad utredningen presenterar. Att de nya bostäderna inte kommer bidra med ökad trafik stämmer inte.

Fastighetsägaren anser att förslaget har för få parkeringsplatser. Roddföreningens spårvagnshållplats är indragen vilket även innebär längre avstånd till kollektivtrafiken.

Fastighetsägaren anser att en minskning av grönområden i Långedrag ger sämre boendemiljöer. Allmänheten har idag tillträde till området då grinden till varvsområdet är öppen.

Planförslaget behöver ta hänsyn till det tidigare projektförslag som har visat att VA-nätets inte är dimensionerat för att klara utbyggnaden av förslaget.

Det befintliga servitutet inom området bör utredas och värderas noga. Det lär finnas en tidigare överenskommelse mellan fastighetsägaren Pejlingsgatan 11 och tidigare ägaren av varvet att inte bygga högre än aktuell varvsbyggnad.

Om nu markägaren icke tar hänsyn till de närboende fastighetsägarna, så vore det önskvärt att Byggnadsnämnden gör det och att området även fortsatt får förbli hamn/industriområde. Om området bebyggs med bostäder försvinner de hamnrelaterade funktionerna från platsen. Alternativa användningar för området skulle kunna vara att vara att SSRS (Sjöräddningssällskapet) och/eller GKSS kan bedriva sina verksamheter inom området.

Kommentar:

Se avsnitt Hantering av dagvatten och markmiljö. En samlad bedömning har gjorts och avvägning av hälsa, säkerhet och trygghet.

Området omfattas inte av strandskydd eller i samband med planläggning återinträdande strandskydd. Det är därför inte aktuellt att pröva upphävande av strandskydd i samband med detaljplanen.

Allmänheten kommer att ha tillträde till området vid vattnet genom den gemensamhetsanläggning där staden har andel. Den kommer att vara knuten till de kommunala vägfastigheterna och ha kopplingar till gångstråket norr om området och till de kommunala vägarna söder och öster om planområdet. Tillgängligheten för allmänheten till området blir därigenom likartad de nuvarande förhållandena. Se avsnitt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten.

Se Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt, vy 14. Någon betydande olägenhet enligt 2 kap 9 § (PBL) uppkommer inte på sakägarens fastighet i form av insyn eller förlorad havsutsikt. Planförslaget möjliggör inte några takterrasser över de angivna höjdbestämmelserna.

Se också avsnitt Trafik och parkering.

I övrigt antecknas synpunkterna.

21. Fastighetsägare öster om planområdet

I planbeskrivningen står det att de omgivande befintliga fastigheterna fortsatt kommer ha havsutsikt. De framtagna visualiseringarna i planbeskrivningen är svårlästa och ger inte en korrekt bild av hur ny bebyggelse kommer inverka på utblickarna. Genomförandet av förslaget kommer att få en påtaglig negativ inverkan på den visuella utblicken från såväl min fastighet som flertalet andra fastigheter. Den visuella förändringen innebär en betydande negativ inverkan på såväl min boendemiljö som fastighetens värde. Planbeskrivningen bör korrigeras så att den tydligt redovisar, både i bild och text, den verkliga påverkan på havsutsikten för de omkringsliggande byggnaderna.

Den föreslagna bebyggelsen har en struktur och täthet som tydlighet avviker från omgivningen och platsens karaktär. Ett orimligt stort antal hus planeras på en liten yta och den typ av bostäder som föreslås är dessutom endast förbehållna ett fåtal välbeställda. Detaljplanen bör korrigeras så att den förbjuder altaner, solcellsanläggningar eller andra byggnadskomponenter på tak som överskrider angiven nockhöjd, även om de inte är bygglovspliktiga i andra sammanhang.

Pejlingsgatan är en mycket smal gata och då trottoarer saknas kommer vi boende mycket nära trafiken. Under juni när trafikmätningen är gjort sker det mycket aktivitet omkring hamnen vilket avspeglas i trafikvolymen i trafikutredningen. För att säkerställa att referensvärdet är rättvisande bör trafikmätningen utökas med fler

mätperioder under året. Mot denna bakgrund är det viktigt att rätt slutsatser om eventuell förändrad belastning sker.

Den miljötekniska markundersökningen pekar på höga halter av föroreningar inom området vilket kräver åtgärder vid genomförandet av planen. Detta har förts över i detaljplanen genom att bestämmelsen a2 Startbesked får inte ges för bostad förrän marken är sanerad till nivå för känslig markanvändning (Begränsas av användningsgräns) anges för området. Denna bestämmelse saknas dock i plankartan. Det föreligger en otydlighet om vad som gäller för området och hur sanering kommer påverka omgivningen, detta behöver förtydligas.

I planbeskrivningen lyfts flertalet gånger att tillgängligheten till strandlinjen ska säkerställas. Om man menar allvar med det bör strandlinjen planläggas som allmän plats alternativt markreservat för allmännyttiga ändamål för gångtrafik. Förslaget i sin nuvarande utformning innebär inte några juridiska garantier för att området inte kan hägnas in. Området är idag inhägnat, men olåst och strandkanten är därmed tillgänglig för allmänheten. Planen lämnar i övrigt också mycket att önska vad det gäller utformning för att säkerställa allmänhetens tillträde och trivsel på området.

Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning utifrån PBL
Detaljplanen går emot översiktsplanen ÖP2022 avseende markanvändning. I ÖP2022 framgår intentionerna att det kustnära läget ska stärkas och synliggöras. Det är därmed viktigt att beslut om exploatering av strandnära områden noggrant övervägs och att de långsiktiga konsekvenserna beaktas noggrant. Kommunen har genom sitt planmonopol ett stort och viktigt ansvar i att väga och bejaka både privata, enskilda, och medborgerliga, allmänna, intressen på lika villkor.

Kommentar:

Se Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt, vy 13. Utsikten från sakägarens fastighet kommer märkbart förändras. Någon betydande olägenhet enligt 2 kap 9 § (PBL) uppkommer dock inte på sakägarens fastighet.

Fastighetsägare öster om planområdet. SBF bedömer att det inte är möjligt att bygga takterrasser på byggnadernas tak med planförslagets bestämmelser.

Allmänheten kommer att ha tillträde till området vid vattnet genom den gemensamhetsanläggning där staden har andel. Gemensamhetsanläggningen kommer att vara knuten till de kommunala vägfastigheterna och ha kopplingar till gångstråket norr om området och till de kommunala vägarna söder och öster om planområdet. Tillgängligheten för allmänheten till området blir därigenom likvärdig de nuvarande förhållandena. Se avsnitt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten.

22. Fastighetsägare öster om planområdet

I PBL står det att marken som planeras för bebyggelse skall ha naturliga förutsättningar, vilket bland annat innebär att extraordinära åtgärder inte skall behöva vidtas för att marken ska bli lämplig att bebygga. Markhöjning,

föroreningar i marken, risk för bergstabilitet och utbyggnad av marken måste väl ändå gå under begreppet extraordinära insatser?

I PBL står det även att en lämplighetsbedömning med hänsyn till landskapsbild, natur, kulturvärden och en god helhetsverkan ska tas. Jag anser inte att bebyggelsen är anpassad till platsens förutsättningar i skala och omfång.

2009 gjorde stadsbyggnadskontoret ett uttalande om att platsen är ett strategiskt läge och utgör en resurs för kommunen, föreningslivet och lokalbefolkningen att nå fram till vattnet och att verksamheter som har marin anknytning är ett lämpligt markutnyttjande.

Enligt PBL får en detaljplan inte medföra negativ påverkan på omgivningen. En byggnation i det här området skulle dock bidra till en ökad trafikbelastning till området och ge stora konsekvenser för såväl Pejlingsgatan som utfarten till Saltholms gatan. Korsningar med anslutande gator och in-/utfarter skapar stor otrygghet och tydligt försämrad trafiksäkerhet.

Detaljplanen anger användningen bostadsområde och småbåtshamn, vilket delvis strider mot översiktsplanens redovisning.

Att i detaljplanen referera till småbåtshamn är direkt missvisande och skall därför ersättas med båtplats. Definition av småbåtshamn är enl. PBL hamn och kan omfatta allt från småbåtshamnar till stora färjeterminaler och industrihamnar. Med användningen Hamn avses all den verksamhet som hör till sjötrafik och hamnverksamhet och som är förlagd till land. Inget av detta finns med i de ritningar som presenterats. Oklarhet råder även kring påverkan på GKSS befintliga hamnmiljö och avståndet mellan de nya bryggorna och GKSS bryggor. Visualiseringen av området är direkt missvisande då perspektivet ej återskapar de korrekta höjderna på de planerade husen

Tillgängligheten för allmänheten kommer ej att förbättras av den planerade bostadsbyggnationen, tvärtom kommer det att bli svårare för allmänheten att vistas i området då det blir en mycket begränsad yta att vistas på, som skall delas med de boende. Det blir en gated community som kommer att kännas väldigt privat och inte inbjuder allmänheten till promenader. Idag är området öppet för allmänheten då grindarna står öppna för passage genom området. Husen kommer att bli så dyra att endast en mycket liten grupp människor kommer att kunna köpa dem.

Det finns en gångväg som förbinder Sextantgatan med bryggan. I samband med byggnationen tecknade byggherren ett avtal med Göteborgs kommun om att sköta en gångväg som förbinder Sextantgatan med bryggan. Denna gångväg sköts ej. Dessutom har byggherren satt upp en stor skylt om att den aktuella gångvägen är avstängd. Jag vill att allmänhetens tillgång till det vattennära området som finns i anslutning till den nu aktuella fastigheten måste behandlas som en helhet.

Det finns ingen kartläggning av gångförbindelse Pejlingsgatan/t finns att en opartisk ny mätning bör genomföras och att en plan presenteras för hur trafiksituationen kan lösas i området.

Spårvagnshållplats Roddföreningen har lagts ner.

Om allmänheten skall få hyra båtplatserna kommer det att bli omöjligt för dem att

parkera sina bilar. Det finns redan idag en stor brist på parkeringsplatser i området.

Miljöförvaltningen skriver att ingen ytterligare exploatering med fysiska strukturer kan tillåtas i vatten eller strandområden, till exempel utbyggnad av bryggor och kajpromenader. Hur kan då bebyggelse tillåtas så nära strandkanten (i vissa fall så nära som 0,2 meter) och att tillåta att markytan byggs ut i vattnet? Med avseende på, de i den miljötekniska markundersökningen, upptäckta föroreningarna (överskridande Naturvårdsverkets generella riktvärden för KM och MKM) och de höga halterna av metaller och organiska föroreningar kräver jag att en fördjupad riskbedömning avseende eventuella föroreningars påverkan på miljö- och/eller hälsa med avseende på befintlig samt planerad markanvändning genomförs. Lämpliga försiktighetsåtgärder för att begränsa grumling och spridning bör även utredas och beskrivas i en kontrollplan inför att arbeten som omfattar förorenade sediment genomförs.

Sakägaren anser följande:

- Minska höjden på husbyggnationen längs Pejlingsgatan så att de inte skymmer intilliggande fastigheters utsikt.
- Minska antalet hus längst ut på plattans udde i väster. Ersätt dessa hus med en större öppen yta med grönområden och mötesplatser för att skapa bättre tillgänglighet till området. Ingen utbyggnad i vattenområdet behöver heller göras.
- Inga takterrasser ska kunna byggas på hustaken och detta bör bli inskrivet i plankartan under planbestämmelser.

Kommentar:

Se avsnitt Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning, Trafik och parkering, Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten samt Hantering av dagvatten och markmiljö.

Omfattningen av båtplatser och bryggor är så pass omfattande att de bör betecknas och planeras som småbåtshamn i planhandlingarna. Den del av vattenområdet som inte omfattas av kajpromenaden ska ha karaktären av öppet vatten med inslag av bryggor och förtöjning av båtar, enligt bestämmelse ”f6 – Egenskapsområdet ska ha karaktär av öppet vatten med inslag av bryggor och förtöjning av båtar” i antagandehandlingens plankarta.

Allmänheten kommer att ha tillträde till området vid vattnet genom den gemensamhetsanläggning där staden har andel. Gemensamhetsanläggningen kommer att vara knuten till de kommunala vägfastigheterna och ha kopplingar till gångstråket norr om området och till de kommunala vägarna söder och öster om planområdet. Tillgängligheten för allmänheten till området blir därigenom jämförbar de nuvarande förhållandena.

Frågan om gångvägen från Sextantgatan till planområdet berör inte planärendet. Frågan hanteras mellan fastighetsägaren och rättighetshavarna för den aktuella gångvägen.

Det finns möjligheter för allmänheten att röra sig mellan GKSS hamn och genom området längs bryggdäcket, norr om planområdet på de fastigheter som delvis

ägs av Göteborgs stad. I framtiden finns det goda möjligheter att göra en bättre gångförbindelse mot Talattagatan i framtiden.

Se avsnitt om Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivningen. SBF bedömer att det inte är möjligt att bygga takterrasser på byggnadernas tak med planförslagets bestämmelser.

I övrigt noteras synpunkterna.

23. Fastighetsägare öster om planområdet

I PBL står det att marken som planeras för bebyggelse skall ha naturliga förutsättningar, vilket bland annat innebär att extraordinära åtgärder inte skall behöva vidtas för att marken ska bli lämplig att bebygga. Markhöjning, föreningar i marken, risk för bergstabilitet och utbyggnad av marken måste väl ändå gå under begreppet extraordinära insatser?

I PBL står det även att en lämplighetsbedömning med hänsyn till landskapsbild, natur, kulturvärden och en god helhetsverkan ska tas. Jag anser inte att bebyggelsen är anpassad till platsens förutsättningar i skala och omfång. 2009 gjorde stadsbyggnadskontoret ett uttalande om att platsen är ett strategiskt läge och utgör en resurs för kommunen, föreningslivet och lokalbefolkningen att nå fram till vattnet och att verksamheter som har marin anknytning är ett lämpligt markutnyttjande.

Enligt PBL får en detaljplan inte medföra negativ påverkan på omgivningen. En byggnation i det här området skulle dock bidra till en ökad trafikbelastning till området och ge stora konsekvenser för såväl Pejlingsgatan som utfarten till Saltholms gatan. Korsningar med anslutande gator och in-/utfarter skapar stor otrygghet och tydligt försämrad trafiksäkerhet.

Miljöförvaltningen skriver att ingen ytterligare exploatering med fysiska strukturer kan tillåtas i vatten eller strandområden, till exempel utbyggnad av bryggor och kajpromenader. Hur är det tillåtet att tillåta bebyggelse så nära strandkanten (vissa fall så nära som 0,2 meter) och att tillåta att markytan byggs ut i vattnet? Hur kan det tillåtas en sådan kraftig utbyggnad i detta känsliga vattenområde, och hur skall detta ske? Är det med utfyllnadsmassor eller bryggdäck eller är det både och?

Jag har, trots allt, en positiv syn på bostadsbebyggelse inom området och förstår att förändringar kan leda till något positivt även om jag ifrågasätter om marken och området lämpar sig för bebyggelse.

Synpunkter och förslag till förbättringar på bebyggelse:

- Minska höjden på husbyggnationen längs Pejlingsgatan så att de inte skymmer intilliggande fastigheters utsikt.
- Tag bort de två enplanshusen längst ut på plattans udde i väster. Ersätt dessa hus med en större öppen yta med grönområden och mötesplatser för att skapa bättre tillgänglighet till området. Ingen utbyggnad i vattenområdet behöver heller göras.
- Inga takterrasser ska kunna byggas på hustaken och detta bör bli inskrivet i plankartan under planbestämmelser

- När det gäller trafiksituationen så anser jag att en opartisk ny mätning bör genomföras och att en plan presenteras för hur trafiksituationen kan lösas i området.

Kommentar:

Se avsnitt för bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt, vy 1.

Planbestämmelsen för angivna nockhöjder i för bebyggelsen bedöms inte tillåta altaner med mera ovanför angivna nockhöjder

Se avsnitt Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning, Trafik och parkeringshantering av dagvatten och markmiljö.

I övrigt antecknas synpunkterna.

24. Fastighetsägare öster om planområdet

Förslaget stämmer inte med PBL. Det innebär utfyllnad av området som inte är tillåtet enligt miljöförvaltningen. Biltrafiken kommer att öka i stor mängd så korsningarna Pejlingsgatan/Sextantgatan mot Saltholmsgatan blir en stor risk varför jag anser att utrymmet behöver vara tillräckligt för att uppnå god standard och i annat fall bör trafikljus installeras. Den föreslagna utformningen av hus är inte acceptabel husen måste minskas i antal och på höjden om de skall inrymmas på området. Det är förkastligt att någons privata intresse ska få gå före de boendes och förstöra miljön i ett helt bostadsområde.

Kommentar:

Se avsnitten Avvikelse från översiktsplanen och lämplig markanvändning, Trafik och parkering samt Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivningen.

Övriga synpunkter noteras.

25. Rättighetshavare, boende väster om planområdet

Anser att byggnaderna invid Pejlingsgatan skymmer utsikten mot hamnen från gatan, att bebyggelsen är olämplig och att byggtrafiken kommer att innebära en olägenhet.

Vi protesterar särskilt mot de tre villorna längst upp mot Pejlingsgatan. De tar bort utsikten över båtarna, vattnet och Långedrag. Husen är alldeles för många, står tätt och att de längst ned mot vattnet blir utsatta för de hårda stormarna.

Trafik och parkering: Det blir en omfattande byggtrafik under lång tid och den sprängning av berget som kommer att ske. Det har vi haft nog av under flera år på Vässingsö under den förtätning som tyvärr pågår för fullt.

Det fina gamla segeltorkhuset längst ut på kajen försvinner. Byggnaden pryder sin plats och har stått där länge.

Kommentar:

Utsikten från Pejlingsgatan norrut försvinner till stor del, men blockeras inte helt.

Se avsnitt Stadsbild, utsiktsbortfall och lämplig markanvändning samt Trafik och parkering. SBF bedömer att det är en förändring som bör kunna tålas.

Planförslaget behandlar inte frågan om byggtrafik under genomförandet av planen. SBF bedömer att segeltorkshuset inte har några särskilda kulturhistoriska värden som behöver bevaras.

26. Rättighetshavare, boende söder om planområdet

Den föreslagna detaljplanen föreskriver fastighetsindelningsbestämmelse (a1). Denna bestämmelse innebär att befintliga officialservitut avseende rätt till väg och båtplats, akt nummer 14-VÄS-121.1, 14-VÄS-121.2 och 14-VÄS-121.3, ska komma att upphävas inom planområdet. Fastighetsägarna motsätter sig denna förändring och menar att den inte är förenlig med regleringen i 5 kap. 4 §, första stycket Fastighetsbildningslagen samt strider emot egendomsskyddet i 2 kap. 15 § Regeringsformen. Det är på inget sätt visat, att en ändring av servituten skulle innefatta en värdehöjning som klart skulle överstiga värdeminskningen för de fastigheter som får sitt servitut ändrat. Detta är ett icke verifierat påstående som bestrids.

Påståendet om att detaljplanens genomförande kan säkra allmänhetens tillgång till stranden är felaktigt. Ända sedan 1920-talet har allmänheten haft tillgänglighet till området genom en spång och servitut 14-VÄS 121.

Inom planområdet har påtagliga naturvärden konstaterats. Föreslagen detaljplan innebär att dessa naturvärden försvinner. Det allmänna intresset av att till skapa nya bostäder i området och samtidigt säkra allmänhetens tillgänglighet till strandkanten har på oklara grunder bedömts väga tyngre än att bevara befintliga naturvärden.

Lika med Miljöförvaltningen menar fastighetsägarna, att strandområde ska bevaras, att utökad provtagning för markmiljö är nödvändig, att dagvattenutredningen är otillräcklig och att ett genomförande skulle ha en negativ inverkan på den biologiska mångfalden.

Föroreningshalter som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning och mindre känslig markanvändning samt för farligt avfall i sedimentsprovpunkt har konstaterats. En fördjupad jord- och sedimentanalys är därför påkallad.

På grund av sitt läge är planområdet också utsatt för en påtaglig översvämningsrisk med avseende på stigande havsnivåer. Delar av området ligger idag under +2,5 meter.

Genomförande av detaljplanen kan på goda grunder antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt såväl PBL 5 kap. 11 § som Miljöbalken 6 kap. 6 §.

Länsstyrelsens synpunkter är synnerligen omfattande och tungt vägande emot planens genomförande samt att detaljplanen strider emot översiktsplanen vilken i sin tur väl harmoniserar med gällande servitut för området.

Lantmäterimyndigheten anger klart att det är tveksamt om det alls går att bilda en gemensamhetsanläggning för gångväg och kajpromenad, något som anges som ett skäl för undanröjande av fastighetsägarnas servitut.

Planens angivna syfte synes vara att omvandla området från verksamhetsområde till bostadsområde samt att skapa en allmän tillgänglighet till vattnet via

gångstråk. Det är oklart hur dessa, till synes motstridiga målsättningar, ska kunna realiseras samtidigt.

Sakägarnas ståndpunkt är, att det reviderade planförslaget på intet sätt hanterar de mycket tunga invändningar och synpunkter som har framkommit i samrådet rörande föreslagen markanvändnings lämplighet för avgivet ändamål.

Kommentar:

Se avsnitt "Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten", "Hantering av dagvatten och markmiljö" och planbeskrivningens avsnitt om fastighetsrättsliga frågor. Planen reglerar bebyggelsens och markens höjd över havsytan för att bebyggelsen inte skall påverkas av höga vattenstånd. Det finns naturvärden inom området som kommer att försvinna när marken vid Pejlingsgatan exploateras för bostäder som inte bedöms som omistliga eftersom det finns gott om naturmark i närområdet. Övriga synpunkter noteras.

Övriga

Nedan följer svar på yttranden från övriga intressenter. I de fall yttrandet berör något eller några av de fem teman som behandlas i sammanfattningen ovan besvaras yttrandet helt eller delvis med hänvisning till avsnitten: Trafik och parkering, Avvikelse från översiktsplan och lämplig markanvändning, Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter, Hantering av dagvatten och markmiljö samt Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten

27. Boende väster om planområdet

Anser att byggnaderna vid Pejlingsgatan skymmer utsikten mot hamnen från gatan, att bebyggelsen är olämplig och att byggtrafiken kommer att innebära en olägenhet.

Påverkan på stadsbild: utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter: Boende vill protestera helt mot att den planerade byggnationen, särskilt mot de tre villorna längst upp mot Pejlingsgatan. De tar bort utsikten över båtarna, vattnet och Långedrag. Husen är alldeles för många, står tätt och att de längst ned mot vattnet blir utsatta för de hårda stormarna. Trafik och parkering: Att det blir en omfattande byggtrafik under lång tid och den sprängning av berget som kommer att ske. Det har vi haft nog av under flera år på Vässingsö under den förtätning som tyvärr pågår för fullt. Att det fina gamla segeltorkhuset längst ut på kajen försvinner. Byggnaden pryder sin plats och har stått där länge.

Kommentar:

Se svar i yttrande 25-Rättighetshavare, boende väster om planområdet

28. Boende väster om planområdet

Området lämpar sig bäst för hamnverksamhet men då staden nu anser det lämpligt att det byggs fler bostäder här så har vi några synpunkter som vi vill framföra. Trafiksituationen på Pejlingsgatan blir ett problem om planen genomförs. I samrådshandlingen påstås att "Med hänsyn till områdets och stadsdelens förutsättning bedöms tryggheten inom befintligt trafiksystem vara god". Som

boende vid Pejlingsgatan och Sextantsgatan så instämmer vi inte alls i den bedömningen.

Pejlingsgatan, som kommer att behöva ta hand om såväl gång-, cykel- som biltrafik till det nya området, är en enfilig väg som saknar ytor för gående och cyklister. Närheten till havet och Saltholmens färjeläge innebär att många besökare rör sig i området sommartid och parkeringssituationen är redan idag ansträngd.

Idag är det en blandad verksamhet i aktuellt område (varv, kontor osv), vilket ändå innebär att trafiken är utspridd över hela dagen. Bostäderna i planförslaget medför en mycket hög exploateringsgrad med ensidig användning. De kommer att generera mest trafik på morgon och eftermiddag. Pejlingsgatan kommer att bli en flaskhals för biltrafiken, detta vid samma tid som många barn cyklar och går till skolan.

Enligt genomförd trafikutredning bedöms trafikalstringen inom detaljplanen vara lägre än de trafikmängder som dagens verksamhet och parkering inom planområdet alstrar. Denna bedömning görs utifrån en mätning som skett under en aktiv tid på försommaren, och gäller inte alls under vintertid då trafiksituationen idag är helt annorlunda.

Vi bedömer att trafiksituationen på Pejlingsgatan inte kommer att bli säker, om detaljplanen genomförs.

Gemensamhetsanläggningen måste även innefatta trappan upp på Pejlingsgatan. Planens syfte är enligt beskrivningen ”att skapa en allmän tillgänglighet till vattnet via gångstråk” samt att ”säkra allmänhetens tillgång till strandkanten”. Därmed finns ett explicit behov av att långsiktigt garantera åtkomst och fri passage för gående längs med vattnet.

I befintligt förslag finns en gemensamhetsanläggning för att säkerställa att gångstråket och kajpromenaden kommer att kunna nyttjas av invånare och besökare för rekreation och tillgång till vattnet. Om det ska kunna bli en lösning som fungerar i praktiken och på längre sikt så är det viktigt att det blir möjligt att fortsätta promenaden mot sydväst upp på Pejlingsgatan via illustrerad trappa, varför gemensamhetsanläggningen behöver innefatta även denna.

2017 togs beslutet att planlägga gångförbindelsen mellan Ängholmsbron och Styrbordsgatan (Diarienummer SBK 0740/09), detta för att säkerställa åtkomst och fri passage längs vattnet. Detta stråk kan, om passagen upp på Pejlingsgatan via trappan säkerställs, knytas ihop med promenaden genom det nya området och generera mervärden för såväl besökare som boende i området.

Det finns ett stort behov av attraktiva mötesplatser i området

I planen fastställs ett behov av att skapa mötesplatser i området. ”Området är till största delen monofunktionellt och förutsättningarna för sociala möten och interaktion i närområdet som till stor del består av privata bostadsfastigheter är begränsade”. (...) ”Området har med undantag från mindre parker brist på samlingsplatser.”

I ett område som man konstaterar redan idag är monofunktionellt blir det, om planförslaget genomförs, ännu fler bostäder. Att tillåta fler alternativa användningar än endast ”bostad” i planen skulle generera stort värde. Den västra delen av aktuellt område är en attraktiv plats med fin kvällssol och utblickar mot havet. Här skulle en ny målpunkt/mötesplats tillföra stora värden för såväl invånare som besökare. Det är lätt att föreställa sig vad ett glasscafé, en korvkiosk eller en uppställning av foodtrucks kunde betyda för platsen! På illustrationsplanen kan vi utläsa att det är tänkt att kunna ligga en kiosk/wc längre in vid bryggpromenaden, men kan inte utläsa något stöd för detta i plankartan. Andra verksamheter med anknytning till marina branscher borde också tillåtas, till exempel segelmakeri eller hamnservice av annat slag. Ett inslag av blandstad, med annat än bara bostäder i området, skapar liv över en större del av dygnet. Fler människor som rör sig i området ökar tryggheten både för boende och besökare. En större flexibilitet i planen, med möjlighet till fler användningar, skulle också bättre följa inriktningen från översiktsplanen, som klassificerar området som ett ”verksamhetsområde”.

Påverkan på stads- och landskapsbilden samt hamnen behöver beaktas. Planens syfte och förutsättningar fastställer att ”bebyggelsens ska vara anpassad till platsens förutsättningar i skala och utformning.” Radhus är som man skriver ”en bebyggelse typologi som inte finns i området idag”. Även plantypologin är obekant, och planförslaget innebär en relativt hård exploatering som är främmande för området.

I planområdets södra del anknyter bebyggelsestrukturen och gatunätet till den befintliga stadsbilden medan den delen som sträcker sig som en tunga ut i hamnbassängen har en avvikande form. Ett nytt område, insprängt i ett befintligt, vinner på att tydligare knyta an till den befintliga plan-/gatustrukturen.

Planen tillåter i områdets norra del en stor sammanhängande bebyggelse, utan att säkerställa släpp och utblickar. Formen grundar sig i en tidigare markutfyllnad i hamnen och resultatet blir en främmande bebyggelsestruktur som inte har någon förankring i befintlig stads- och landskapsbild.

Plankartan bör justeras för att säkerställa släpp och utblickar mellan husen på fler ställen, risken är annars att den yttre raden av bebyggelse upplevs som en barriär mot havet och hamnen. Detta skulle, förutom bättre kontakt med vattnet, skapa bättre orienterbarhet och stärka tryggheten i området.

Aktuellt område ligger i en aktiv hamn för fritidsbåtar. Längst in i hamnen ligger en kran som behöver ha god åtkomst, och sommartid passerar många båtar dagligen precis förbi området. En del av dem har inte motor och behöver kryssa (segla mot vinden) förbi, vilket kräver en relativt bred passage. Därför är det av stor vikt att hamnens seglingsbara vatten inte får begränsas mer än vad det redan gör. Planen bör inte tillåta bryggor som sträcker sig längre ut än vad de befintliga gör.

I plankartan används beteckningen ”a4”, men i legenden saknas förklaring till vad som avses med detta.

Kommentar:

Gällande stadsbild och bebyggelse, trafik samt översiktsplan och markanvändning, se avsnitten om "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Trafik och parkering" och "Avvikelse från översiktsplan och påverkan på omgivningen".

Gällande gemensamhetsanläggningen är egenskapsområdet för denna utformad på ett sådant sätt att den ansluter till Pejlingsgatan i söder och fastigheter norr om planområdet. Egenskapsområdet för gemensamhetsanläggningen är även utformat på ett sådant sätt att inga återvändsgränder inom området skapas. Det har i detta planarbete inte bedömts vara aktuellt att genomföra andra åtgärder i närområdet avseende framkomligheten för gående.

Den del av vattenområdet inom användningsområdet Småbåtshamn i detaljplanen som inte utgörs av kajpromenad har en utformningsbestämmelse som anger "f₆ – Egenskapsområdet ska ha karaktär av öppet vatten med inslag av bryggor och förtöjning av båtar."

Övriga synpunkter noteras.

29. Boende väster om planområdet

Sammanfattningsvis har vi i sak inget att invända mot att exploatera fastigheten, det står var och en fritt att pröva. Men det är av största vikt att underlagsutredningar och avvägningar inom planens utformning har gjorts utifrån rätt parametrar.

Det primära med dessa synpunkter är att tillgodose att framtida och befintliga hushåll längs med Pejlingsgatan och angränsande lokalgator har en lokal miljö som uppfattas som trygg och säker. Då lokalgatorna idag upplevs som relativt osäkra, utifrån grannlaga diskussioner, har vi svårt att se hur ytterligare hushåll kan rymmas på ett tryggt och säkert vis inom samma gaturum.

Vi vänder på det, vi tillstyrker gärna en exploatering med ett ökat underlag för service och dylikt för stadsdelen/området – om trafiksituationen förbättras till den nivå att den på riktigt är att anse vara trygg och säker.

Det generella intrycket av underlagsutredningen PM Trafik- och utformningsförslag är att den har ett tema som i stora delar missar det väsentliga som förväntas av en trafikutredning i plan.

Den dimensionerande trafiksituationen vilket är själva underlaget för en trafikutredning framställs inte. Det nämns i en bisats att det kommer förekomma större fordon. Vilka ska kunna mötas? Fungerar det? Har det gjorts svep/körspår? Efterföljande texter påtalar återkommande att gatorna är smala, men inga bredder framställs vilket är av mycket stor vikt för en dylik utredning.

Befintligheten relativt framtiden utreds likväl inte. Åtminstone hade en sektion på befintligheten, som ju då underförstått anses vara fullgod för den dimensionerande trafiksituationen, varit på sin plats för att sakligt kunna följa utredningens slutsatser.

Rimligen ska en utredning av denna omfattning och status åtminstone hantera resväg, lägga ut trafiken och titta på korsningarna mer noga.

Följande citat ger själva andemeningen för utredningen:

”Även om gator och gångvägar kring planområdet inte uppfyller nu rådande standard, ger denna detaljplan inga skäl att göra ingrepp i kringliggande vägnät.”

Kommentar:

Gällande trafik, se avsnitt om ”Trafik och parkering”.

Övriga synpunkter noteras.

30. Boende väster om planområdet

Anser följande:

1. Felaktigt antagande om parkeringsbehov under högsäsong
Mobilitets- och parkeringsutredningen påstår att det inte finns någon risk för att nya bostads-områden kommer att öka trycket på de redan ansträngda parkeringsplatserna i närområdet. Samtidigt beskrivs att parkeringssituationen i området redan är ansträngd under sommar-månaderna, särskilt vid småbåtshamnen och färjeläget Saltholmen. Det faktum att köer till parkeringsplatser är lång understryker detta antagande och bör granskas vidare. Dessutom tillkommer 50 nya platser för båtar i småbåtshamnen vilket genererar mycket trafik samt behov av parkeringsplatser framförallt under högsäsong.
2. Bristande analys av cykelparkering I mobilitets- och parkeringsutredningen anges att cykelparkering enbart kommer att finnas på de enskilda tomterna och att ingen gemensam cykelparkering planeras. Detta tar inte höjd för besökande under högsäsong, vilket kan leda till att cyklar parkeras olämpligt längs gator eller på boendes tomter.
3. Trafikmätningens placering och tidpunkt ger missvisande bild Trafikmätningen på Pejlingsgatan genomfördes under juni månad, när sjösättning av båtar sker och trafikvolymen är högre än under årets övriga månader. Dessutom genomfördes hastighetsmätningen endast 15 meter från korsningen vid Saltholmsgatan, vilket resulterade i en medelhastighet på 19 km/h. Eftersom denna mätpunkt ligger nära korsningen där bilister naturligt sänker farten, ger detta en missvisande bild av de faktiska hastigheterna längre upp på gatan. En mer representativ mätning bör utföras på en annan del av gatan. Bedömningen är att trafiken kommer öka kraftigt med 27 nya fastigheter och en ny småbåtshamn.
4. Felaktig beskrivning av tillgänglighet till området I Planbeskrivningen samt i PM Trafik och utformningsförslag anges att delar av området är inhägnat och inte alltid tillgängligt för allmänheten. Detta är en helt felaktig beskrivning och hänvisning har istället skett till att endast en otillgänglig väg kan användas kallad ”Kulturstigen”. Området är i högsta grad tillgängligt för allmänheten och nyttjas regelbundet av boende och besökare. Detta framgår inte korrekt av utredningen.
5. Avsaknad av specifika trafiksäkerhetsåtgärder Utredningen påpekar att barnperspektivet blir viktigare när området går från verksamhetsområde till bostadsområde, men specificerar inga tydliga åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Med tanke på närheten till skolor och förskolor bör planen inkludera fysiska trafiksäkerhetsåtgärder som trottoar, cykelväg, farthinder och tydligt markerade övergångsställen.

6. Minskad/borttagen havsutsikt för omgivande fastigheter. Detaljplanen möjliggör bebyggelse som kommer att påverka omgivningens utblickar mot havet. För många omgivande fastigheter kommer utsikten mot havet att minska till följd av de tillkommande byggnaderna. För ett antal fastigheter kommer utsikten mot havet att försvinna helt bland annat för vår fastighet. Trots att byggnadernas placering och höjd har anpassats för att minska inskränkningen, kvarstår det faktum att utsikten för många fastigheter försämras avsevärt. Detta bör beaktas ytterligare i planeringen.

7. Avsaknad av konsekvensanalys för byggskedet Detaljplanen saknar en tydlig redovisning av hur byggskedet kommer att påverka trafikflödet och tillgängligheten i området. Byggtrafik på Pejlingsgatan, som är smal och redan idag har låg framkomlighet, kan skapa stora hinder och faror för boende och besökare. En analys av byggtrafikens omfattning och förslag på åtgärder för att minimera störningar saknas och bör inkluderas i planen.

8. Bristande anpassning avnockhöjder till omgivande bebyggelse Detaljplanen tillåter nockhöjder på upp till 12 meter i vissa delar av det nya bostadsområdet, vilket inte harmoniserar med den befintliga bebyggelsen i området. Detta kan leda till att ny bebyggelse kraftigt skymmer sikten och påverkar stadsbilden negativt. Vi begär att en översyn av nockhöjderna görs för att bättre integrera den nya bebyggelsen med den existerande.

Begäran om åtgärd

Mot bakgrund av ovanstående punkter begär vi att:

Trafik- och hastighetsmätningar genomförs vid fler punkter längre upp på Pejlingsgatan och inte enbart vid korsningen samt att den genomförs på normaliserade tider på året.

Bilparkerings- och cykelparkeringsbehovet under högsäsong analyseras ytterligare med fokus på småbåtshamnen.

Tillgängligheten till projektområdet korrigeras i planhandlingarna för att spegla den faktiska situationen.

Trafiksäkerhetsåtgärder för barn och oskyddade trafikanter inkluderas i detaljplanen.

Påverkan på havsutsikt för angränsande fastigheter utreds och hanteras ytterligare. En detaljerad konsekvensanalys av byggtrafikens påverkan tas fram och åtgärder för att minimera störningar inkluderas i planen.

Nockhöjderna ses över och anpassas till omgivande bebyggelse för att bevara stadsbild och utsiktslinjer.

Vi föreslår att detaljplanen förtydligas med en bestämmelse som uttryckligen förbjuder altaner, solcellsanläggningar eller andra byggnadskomponenter på tak som överskrider angiven nockhöjd, även om de inte är bygglovspliktiga i andra sammanhang. Detta skulle säkerställa att planens syfte om minimal påverkan på omgivningen upprätthålls och förebygga framtida tvister eller tolkningsutrymme vid bygglovsprövningar.

I planbeskrivningen anges att de tillkommande byggnaderna inte kommer att blockera havsutsikten för de omgivande fastigheterna och att havsutsikten i stort

sett kommer att bevaras. Detta stämmer inte överens med den faktiska visuella effekten som de planerade byggnaderna kommer att ha på vår fastighet.

Som bevis har vi bifogat två bilder: Det är tydligt att de nya byggnaderna helt blockerar den tidigare havsutsikten.

Den visuella förändringen innebär en betydande negativ inverkan på fastighetens värde och boendemiljö. Att påstå att havsutsikten kommer att bevaras strider mot de faktiska konsekvenserna av den planerade byggnationen. Vi anser att detta utgör en felaktig beskrivning

av planens effekter och att nämnden inte till fullo har beaktat hur detaljplanen kommer att påverka de boende i området.

Vi begär att:

Planbeskrivningen korrigeras så att den tydligt redovisar den verkliga påverkan på havsutsikten från bland annat Pejlingsgatan 8.

En ny konsekvensanalys genomförs som tar hänsyn till hur de tillkommande byggnaderna påverkar siktlinjer och fastighetsvärde.

Planen omarbetas så att havsutsikten för befintliga fastigheter skyddas i större utsträckning.

Mätning av trafik i januari ger missvisande bild

Utredningen nämner att trafikmätningar på Saltholmsgatan gjordes i januari 2022 och visar en trafikminskning på 18 % jämfört med 2009. Problem: Januari är lågsäsong för både småbåtshamnen och färjetrafiken, vilket ger en missvisande bild av trafikvolymen. Dessutom var det kraftiga pandemieffekter januari 2022.

Ny mätning bör göras som speglar en mer riktig bild.

Kommentar:

Se avsnitten om "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter". Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att utsiktsbortfallet inte utgör en betydande olägenhet. Planbestämmelsen för angivnanockhöjder i förbebyggelsen bedöms inte tillåta altaner med mera ovanför angivna nockhöjder.

Se också avsnitt "Trafik och parkering".

Övriga synpunkter noteras.

31. Boende söder om planområdet

Anser att trafiksituationen är riskabel och att området inte tål förtätningen utan att trafiksituationen löses innan området förtätas.

Kommentar:

Se avsnitt Trafik och parkering

32. Boende söder om planområdet och företrädare för föreningen Staden vill ha

Är kritisk mot förslaget. Den boende har utöver synpunkterna nedan även skickat med bilaga med bilder från sin fastighet som illustrerar det befarade

utsiktsbortfallet. Detaljplanen går emot översiktsplanen ÖP2022 avseende markanvändning. I ÖP 2022 framgår intentionerna att det kustnära läget ska stärkas och synliggöras.

Det är viktigt att beslut om exploatering av strandnära områden noggrant övervägs och att de långsiktiga konsekvenserna för både miljön och samhället beaktas. En balans mellan privata och medborgerliga intressen saknas.

I samband med tillkomsten av Sjöräddningssällskapets byggnad avsågs Långedrags hamn bli ett småbåtscentrum. Med aktuellt planförslag spolieras denna möjlighet. Större delen av marken i förslaget avsätts till privata bostäder och inte till gemensamhetsområden. Större sammanhängande rekreationsområden behöver skapas. Det finns inga juridiska garantier för att området inte kan hägnas in. Området längs med strandkanten bör planläggas som allmän mark.

Enligt samrådsredogörelsen har såväl Länsstyrelsen som Kretslopp och Vatten allvarliga synpunkter som måste beaktas innan detaljplanen kan antas. Fastighetsägaren önskar att man inom arbetet för detaljplanen Genomför djupgående kompletterande utredningar kring Miljö kvalitetsnormer MKN för vatten, föroreningar och dagvattenlösningar. Att planeringsnivåerna för bebyggelsen tar hänsyn till översvämningsrisker. Att det finns en tydlig strategi för hantering av dagvatten och skyfall. Att planering och finansiering av sanering av mark och sediment finns innan byggnation påbörjas samt att förslaget bör förtydliga hur förslaget uppfyller de långsiktiga hållbarhetsmålen.

Dessutom visar uppsatta slänor med linor att den planerade radhusbebyggelsens omfång att de helt skymmer utsikten mot hamnen för trafikanter på Pejlingsgatan. Förslaget innebär förlorad hamn- och havsutsikt. Fastighetsägaren önskar ett omtag om detaljplanen och att en hamn för nytänkande och samverkan sjösätts. För att inte förhala planarbetet föreslår fastighetsägaren att planområdet delas in i två etapper:

Ettapp 1: Omfattar områden för mindre avskärmande bostäder och andra delar som inte kräver omfattande fördjupningar.

Ettapp 2: Omfattar den markyta som inte är lämplig för permanenta bostäder. Detta ger tid för djupare utredningar.

Kommentar:

Gällande stadsbild och bebyggelse, trafik samt översiktsplan och markanvändning, se avsnitten om "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Trafik och parkering", "Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten" och "Avvikelse från översiktsplan och påverkan på omgivningen".

Gällande Länsstyrelsens samt Kretslopp och vattens framförda synpunkter i samrådet angående hantering av dagvatten och skyfall så har dessa hanterats i detaljplanen på ett sätt som bedöms vara tillfyllest.

Övriga synpunkter noteras.

33. Boende öster om planområdet

Anser att fastigheten lämpar sig bäst för marint ändamål. Åtgärderna vad gäller sanering och markarbeten är för stora jämfört vad som är lämpligt på platsen. Trafiksituationen anses vara för ansträngd för att tåla tillkommande trafik. Pejlingsgatan medger inte mötande trafik. Utfarten från Pejlingsgatan till Saltholmsgatan är redan i dag farlig. Byggnationen påverkar inte bara de närmsta sakägarna, utan samtliga boende på Vässingsö.

Anser att områdets läge är lämpat för marin verksamhet. Det finns ett behov av varv, service, reparation och underhållsverksamhet året runt för båtägare i göteborgstrakten.

Idag är tillgängligheten för promenader vid vattnet i området mycket god. Byggnation helt ner mot vattnet kommer med väldigt stor sannolikhet att begränsa denna tillgänglighet.

Marken är inte lämplig för den här typen av byggnation på grund av den stora sannolikheten att marken behöver saneras samt höjningen av vattennivån. Enligt PBL ska mark som skall bebyggas ha naturliga förutsättningar för det som avses. Trafiksituationen i området är redan idag katastrofal i perioder. De få bilar som planområdet idag bidrar med kan inte jämföras med antalet bilar planförslaget kommer medföra. Pejlingsgatan medger inte mötande bilar och att enkelrikta och i stället belasta Rodergatan och Ängholmsgatan är inte en lösning. Utfarten från Pejlingsgatan till Saltholmsgatan är farlig och ökad trafikmängd ökar risken för olyckor.

Planförslaget skulle även bidra till ökad trafik på Torgny Segerstedts gatan och Saltholmsgatan. Påverkan på hela Vässingsö behöver beaktas innan ett så här stort ingrepp i området görs.

Kommentar:

Se avsnitten Trafik och parkering, Avvikelse från översiktsplanen, Hantering av dagvatten och Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten. Övriga synpunkter noteras.

34. Boende öster om planområdet

Att tillåta bostadsbebyggelse på denna mark strider mot PBL:s riktlinjer, men om ambitionen är att kringgå detta, så måste en ny detaljplan göras med största varsamhet om den vattennära miljön.

Vässingsö är en liten halvö, som förtätas kontinuerligt genom avstyckningar. Att ytterligare förtäta med denna massiva exploatering är förödande och saknar hänsynstagande till människor och miljö i området. Det är en förvanskning av närmiljön till anrika GKSS båthamn.

Men den viktigaste invändningen avser trafikmiljön. Det är boende på halvön såväl som boende i södra skärgården som genererar trafik. Sommartid tillkommer sommargäster till öarna plus soltörstiga göteborgare till Saltholmens klippor. Spårvagnar, bussar, bilar, cyklar och fotgängare skall samsas på den smala

Saltholmsgatan, som har en undermålig cykel- och gångbana. Tvärgatorna inkl Pejlingsgatan saknar helt cykel- och gångbana. Trafik ifrån ytterligare 27 fastigheter är helt enkelt inte försvarbart.

Om bostäder överhuvudtaget skall byggas där måste antalet begränsas till ett fåtal så att det även ges möjlighet till marin verksamhet såsom ett mindre varv för reparationer.

Kommentar:

Se avsnitten Trafik och parkering, Avvikelse från översiktsplanen, Hantering av dagvatten och Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten. Övriga synpunkter noteras.

35. Boende öster om planområdet

Jag önskar yttra mig gällande trafiksituationen i Saltholmen generellt och Sextantgatan speciellt. Flertalet utredningar har genomförts gällande den ohållbara trafiksituationen ofta med fokus på parkeringssituation och tillgänglighet till parkeringar. Trafiksäkerhet har dock inte präglat dessa utredningar på ett adekvat sett och att inga åtgärder vidtagits annat än att bygga fler parkeringar vilket inte gett någon effekt.

Trafiken har ökat markant och dagens trafiksituation på Saltholmsgatan är mycket riskfylld. Som tidigare utredningar pekat på är dagens trafikflöden höga i förhållande till gatans begränsade bredd, särskilt sommartid och i anslutning till båtavgångar. Spårvagnar, bussar och bilar samsas om ett körfält i varje riktning och gång- och cykelvägen längs gatan är bitvis mycket smal. Flertalet bostäder längs både Saltholmsgatan och Torgny Segerstedts gatan utsätts för bullernivåer över 60 dB(A).

Utredningarna tar inte hänsyn till den höga hastigheten för bilar, spårvagnar och cyklister som färdas längs med Saltholmsgatan. Hastighetsbegränsningen är satt till 30 km/tim och en ljusindikator finns för att uppmärksamma bilisterna på hastighetsbegränsningen, men tyvärr kör många i hastigheter på upp mot 80km/tim. Det förekommer även ofta farliga omkörningar för att hinna i tid till färjorna. Då flertalet barn och ungdomar som bor i området promenerar eller cyklar till och från skolan/förskolan är trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för oskyddade mycket låg. De åtgärder som tidigare tagits för trafiksäkerheten är inte tillräckliga utan här behövs en fartkamera eller likande för att få ner hastigheterna.

Även trafiksituationen på Sextantgatan är otrygg. Trafiken på Sextantgatan och Pejlingsgatan skulle öka markant såväl under byggnationen som vid färdigställande vilket måste tas i beaktande utifrån ett trygghetsperspektiv. Sammantaget skulle trafiksituationen försämrats avsevärt under byggnation och även efter uppförande av förslaget projekt.

Min bedömning är att rivning, bortforsling av förorenad mark, uppfyllnad av mark samt byggnation av nya bostäder kommer vara nästintill omöjligt utan att samtliga infartsgator tas i anspråk, vilket är direkt olämpligt. Det kommer skapa en kaosartad situation då tung trafik skall in på dessa små smala gator. Att addera

på ytterligare trafik utan att ta ett större grepp om trafiksäkerheten torde vara ytterst olämpligt.

Kommentar:

Se avsnitt Trafik och parkering. Övriga synpunkter noteras.

36. Boende öster om planområdet

Andelen bostäder blir för många och för höga i förhållande till befintlig bebyggelse. Några hus blir helt förbyggda, och ett antal får reducerad vy. Det är en betydande olägenhet. Vi föreslår att man sänker hushöjden hela vägen så att husen som ligger närmast Pejlingsgatan ej överstiger existerande bebyggelse (dagens varvsbyggnad) och de nya som byggs på dagen parkering väster om dagens varvsbyggnad, inte tar så mycket utsikt i anspråk från existerande hus. Sänk höjden på bostäderna närmast Pejlingsgatan där det idag ej finns bebyggelse och bygg färre bostäder. Bygger man färre hus reduceras även de risker som finns med dagvatten, ökad trafik och problemet med parkeringsplatser löses. Detta blir en slags "gated community" för äldre där majoriteten redan bor i området, men som ej önskar ha trädgård o.dyl att sköta. Andelen föreslagna hus är för många i förhållande till matargatan till husen, Pejlingsgatan. Det är bara att se hur mycket trafiken ökat när infarten till Ängholmsparken varit avstängd p.g.a. rörläsningsarbeten för vattenledningarna. Under byggtiden kommer det vara en markant ökning av tung trafik och markant ökat buller.

Den bullerutredning som gjordes under 2022 har dåligt tagit hänsyn till sträckan där Pejlingsgatan börjar till korsningen vid Roderigatan. Utredningen bör göras av neutral part och ej beställas av exploatören.

Tre gäst p-platser är för lite. Utöka antalet p-platser genom att bygga färre hus. Det lyfts fram på många ställen att "Detaljplanen innebär att ytor längs strandkanten som allmänheten idag har begränsad tillgång till, blir allmänt tillgängliga genom det föreslagna gångstråket och kajpromenaden. Allmänheten har redan tillträde idag. Det är ingen begränsad tillgång alls. Det kommer däremot att begränsas när det blir privata bostäder med tillhörande båtplatser som man skall promenera runt. Promenadstråket Pejlingsgatan till trapporna ner mot Styrbordsgatan kommer också påverkas negativt av förslaget.

Hanteringen av dagvattnet och markmiljön blir även svår med denna exploatering. Den fördjupade riskbedömning som rekommenderas i den utredning som gjordes våren 2024, avseende den miljötekniska markutredningen bör göras innan beslut fattas.

Kommentar

Se avsnitt Bedömning av förändrad och förlorad havsutsikt, Trafik och parkering, Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten samt Hantering av dagvatten och markmiljö. Övriga synpunkter noteras.

37. Boende i Masthugget

Området kring Långedrag har höga naturvärden, både på land och i marina miljöer. Enligt den genomförda naturvärdesinventeringen finns det arter och biotoper som kan påverkas negativt av den föreslagna bebyggelsen. Omfattningen bör minskas.

Tillkommande bostäder innebär en ökad trafikbelastning i området. Enligt trafik- och utformningsförslaget förväntas en ökning av trafikflödet, vilket kan påverka både trafiksäkerheten och framkomligheten negativt. Omfattningen och antalet hushåll bör minskas genom färre och större villor.

Långedragets båtvarv har ett kulturhistoriskt värde som bör beaktas. Utifrån de skisser och bilder som finns tillgängliga, ser det ut som att planen fokuserar på att maximera antalet bostäder på bekostnad av andra värden. Om planen arbetade med färre hushåll skulle detta möjliggöra en mer harmonisk integration med området och minska belastningen på infrastrukturen. Dessutom borde större allmänna ytor planeras in, vilket skulle kunna ske på ett sätt som är inspirerat av och bevarar detaljer från och delar av varvsmiljön.

Kommentar:

Det finns naturvärden inom området som kommer att försvinna när marken vid Pejlingsgatan exploateras för bostäder som inte bedöms som omistliga eftersom det finns gott om naturmark i närområdet. Se också avsnitt Trafik och parkering samt Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivningen.

38. Företrädare för Älvsborgs Egnahemsförening

Föreningen ser positivt på en utveckling av Långedrag liksom andra delar av stadsdelen. ÄEF stödjer en utveckling av området som harmonierar med dess befintliga karaktär och även värnar om allmänhetens tillgång till vattnet. Föreningen framhåller vikten av att tillkommande byggnader anpassas till den befintliga bebyggelsens skala, arkitektoniska stil och att öppna siktlinjer mot vattnet bibehålls samt att småbåtshamnen och strandlinjen fortsatt är tillgänglig för allmänheten.

Utbyggnaden av området bör sättas i ett större sammanhang för att helhetsintrycket och attraktiviteten av Långedrag, både för boende och besökare, inte går förlorat.

Utvecklingen i Långedrag behöver göras med omsorg om både nuvarande och framtida invånare och den speciella miljön i stadsdelen. En kajpromenad i området kan bidra till att liv och rörelse skapas i området.

Föreningen ser positivt på att det finns en dialog mellan fastighetsutvecklaren och boende i området.

Det behövs ytterligare utredning, och åtgärder, för att utbyggnaden inte ska påverka havsmiljön negativt.

Det är viktigt att det i förslaget tydligt framgår hur det kopplar an till stadens hållbarhetsmål.

Föreningen påtalar vikten av att planera för havsnivåhöjningar, kraftigare vindar samt större och kraftigare regn.

Enligt boende på Pejlingsgatan gjordes trafikmätningarna till utredningen på dagar då många sjösatte sina båtar. Uppskattningen av trafikflödet kan därför vara för högt. Spårvagnshållplatsen Roddföreningen som lyfts i detaljplanen har dragits in. Det ökade avståndet till spårvagnshållplats riskerar att bidra till ett ökade av privatbilismen i området. Föreningen önskar att kommunen tar ett helhetsgrepp vad det gäller transporter i området.

Föreningen ser också positivt på att föreningen Staden Vi Vill Ha (SVVH) engagerar sig i utbyggnaden med konstruktiva synpunkter.

Kommentar:

Gällande stadsbild och bebyggelse samt trafik, se avsnitten om "Stadsbild, utsiktsbortfall och påverkan på omgivande fastigheter", "Servitut och allmänhetens tillträde till strandkanten" samt "Trafik och parkering".

Stigande vatten

Bebyggelsen har anpassats till Göteborgs stads planeringsnivåer enligt dokumentet "Planeringsnivåer för kustzonen" som är en bilaga till Göteborgs översiktsplan (Göteborgs Stad, 2021c).

Övriga synpunkter noteras.

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att:

- den geotekniska utredningen har inför antagande reviderats. Det framgår nu tydligare att planbestämmelser gällande geoteknik inte behöver införas i plankartan, för att marken ska vara lämplig för sitt ändamål.
- en planbestämmelse som reglerar höjden på marken på de kvartersgator som bostäderna inom planområdet angörs från: ”n1 – Markens höjd får inte vara lägre än +2,8 meter över nollplanet.” har införts i plankartan.
- Planbestämmelserna b₂ och b₃ har ändrats för att stämma överens med ”Planeringsnivåer för översvänningsrisk från hav, vattendrag och skyfall” (SBN 2026).
- redaktionella ändringar av plankarta och planbeskrivning har införts. Dessa har framför allt gällt förtydligande om nuvarande verksamhet inom småbåtshamnen norr om planområdet, resonemang om framkomlighet i samband med högt vattenstånd samt bedömning av påverkan på stadsbild och omgivande fastigheter har fördjupats.
- en utformningsbestämmelse om kajpromenaden har lagts till.
- en utformningsbestämmelse som tidigare endast omfattade kajpromenaden har utökats till att även gälla den del av strandkanten som inte berörs av kajpromenaden.
- En fördjupad utredning av markmiljön under befintlig varvsbyggnad har genomförts, vilket gett en bättre bild av markmiljön men inte ändrat några ställningstaganden.

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

Hanna C Kaplan
Planchef

Anders Dahlgren
Planarkitekt

Bilagor

- ***Bilaga 1 – Sändlista meddelande om granskningsutlåtande***
- ***Bilaga 2 – Länsstyrelsens yttrande med dess bilagor.***

Bilaga 1 – Sändlista meddelande om granskningsutlåtande

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

- Länsstyrelsen Västra Götaland
- Lantmäterimyndigheten

Sakägare

De som yttrat sig i ärendet.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

De som yttrat sig i ärendet.

Övriga

De som yttrat sig i ärendet.

Älvsborgs Egnahemsförening.

Bilaga 2 – Länsstyrelsens yttrande med dess bilagor.



Göteborgs Stad
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se
Ert ärende nr: SBF-2023-00105

Granskningsyttrande över detaljplan för bostäder vid Långedrag's båtvarv inom stadsdelen Älvsborg, Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade december 2024 för samråd enligt 5 kap. 22 § plan- och
bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11
kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan
accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om
den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt (både MB kap. 3 och 4)
- Mellankommunal samordning blir olämplig
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs (MB 5 kap., luft och vatten)
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap.)
- Bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor,

Länsstyrelsen befarar däremot att föreslagen markanvändning kan
bli olämplig sett utifrån risken för översvämning samt risken för
erosion och behöver hanteras enligt nedanstående synpunkter.

Risk för översvämning

Kommunen utgår nu ifrån planeringsnivåer för kustzonen och det är bra att lägsta golvnivå för bostäder (+3,4) säkerställs på plankartan.

Framkomlighet

Av planbeskrivningen framgår att framkomligheten bedöms uppfylla kraven i det tematiska tillägget till översiktsplanen avseende översvämningssrisker. Länsstyrelsen anser dock att planeringsnivån kopplat till framkomlighet, som Göteborgs stad tillämpar, inte lever upp till krav som ställs för övriga delar av länet och nationellt.

I Boverkets tillsynsvägledning avseende översvämningssrisker framgår att tillgängligheten generellt ska säkerställas med tillfartsvägar som klarar översvämning motsvarande den grundläggande utgångspunkten. Länsstyrelsens tolkning och utgångspunkt utifrån detta är att även vägar ska planeras på samma nivå som bostäderna. Göteborgs stad har valt att använda 200 årsnivån för framkomlighet vilket inte går i linje med Boverkets vägledning. Detta är något som Länsstyrelsen har lyft i granskningsyttrande till kommunens översiktsplan. Länsstyrelsen har dock accepterat kommunens utgångspunkt med 20 cm stående vatten.

När vi tittar på den illustrativa situationsskissen, som även hänvisas till kopplat till skyfallsfrågor, ser det ut som att vägar planeras på relativt höga nivåer och att de flesta byggnader går att nå även om utgångspunkten för planeringen skulle motsvara de krav som Boverket ställer?

Länsstyrelsen anser att kommunen måste utöka sitt resonemang kring framkomlighet. Hur bedömer kommunen framkomligheten utifrån Boverkets rekommendationer?

Erosion

SGI har inga synpunkter på den geotekniska utredningen, under förutsättning att rekommendationerna givna i PM Geoteknik efterföljs för bibehållen stabilitet i planområdet:

- Bebyggelse rekommenderas grundläggas med stålrörspålar/stålkärnepålar.
- Fyllningsslänter ska lägga i en lutning om 1:2 eller flackare. Stödmurar kan användas som alternativ.

SGI rekommenderar kommunen och länsstyrelsen att bedöma om dessa förutsättningar ska införas som bestämmelser i plankartan alternativt som upplysningar i planbeskrivningen. Länsstyrelsen kan inte se att dessa åtgärder säkerställts i plankartan. Länsstyrelsen vill upplysa om att skyddsåtgärder på kvartersmark behöver kombineras med villkor för lov eller startbesked. Planbestämmelser ska därutöver formuleras tydligt så att det klart framgår vad de reglerar. Se SGIs yttrande, daterat 2025-01-13.

De som medverkat i beslutet

Företrädare från civilt försvar och beredskap, natur och vatten- samt miljöavdelningen har bidragit till beredningen av detta yttrande. Detta yttrande har beslutats av funktionschef Nina Kiani Janson med planhandläggare Johanna Severinsson som föredragande.

Nina Kiani Janson

Johanna Severinsson

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2025-01-13

Kopia (utan bilaga) till:

SGI, David Rudebeck

Länsstyrelsen/

Avdelningen för civilt försvar och beredskap, Rebecka Thorwaldsdotter

Natur- och vattenavdelningen, Josefin Dannerstedt

Miljöskyddsavdelningen, Robert Jalvin

Funktionschef Plan och bygg, Nina Kiani Janson