



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2022-01-21, REV 2022-03-04

Diarienummer: 0725/19

Anna Samuelsson

Telefon: 031-368 19 17

E-post:

anna.ulrika.samuelsson@sbk.goteborg.se

Program för Redegatan inom stadsdelen Älvsborg i Göteborg

Samrådsredogörelse för program

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 16 mars 2021 att genomföra samråd för programförslaget. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 31 mars till 30 april 2021.

Programförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1.

Samrådsmöte för allmänheten hölls på grund av rådande restriktioner, i form av ett digitalt samrådsmöte den 14 april 2021. Möten för information med tillfälle till dialog har hållits med berörda fastighetsägare såväl inför samråd som under och efter samrådstiden.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret utställningslokaler Köpmansgatan 20, Göteborg. Förslaget fanns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Sammanlagt har drygt 140 yttranden inkommit där majoriteten är från boende och fastighetsägare inom programområdet eller strax utanför. De största invändningarna gäller att bebyggelsen är för hög och att bebyggelse gör intrång och påverkar i naturområdet, Påvelundsskogen. Motsatt det har vissa fastighetsägare framfört förslag att enstaka högre bebyggelsehöjder är önskvärt. Många synpunkter avsåg det befintliga trafik- och gatusystemet samt parkering i området, om hur det påverkas och att det finns brister.

Framförda synpunkter har till stor del kunnat beaktas genom ändringar i programhandlingen. När det gäller förslag till ny bebyggelse har kontoret valt att sänka bebyggelsehöjderna men att högre bebyggelse kan vara lämpligt inom några begränsade ytor.

Programmet förslår även betydligt mindre exploatering i naturområdet Påvelundsskogen.

En sammanställning av synpunkter i samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, trafikkontoret, fastighetsägare för kännedom och eventuellt beaktande vid fortsatt arbete enligt programmet med detaljplaner och deras genomförande.

Tematiska svar

Under rubrikerna som följer redovisas svar till de synpunkter som återkommer i flertalet inkomna yttranden. Rubrikerna nedan är rangordnade utifrån de oftast förekommande synpunkterna.

Övergripande kritik till bebyggelsen

En stor del av inkomna privatpersoners yttranden under samrådstiden har varit övergripande kritik till bebyggelsehöjder och bebyggelsens intrång i naturmark, skogen invid Påvelunds idrottsområde.

Bebyggelsens höjder

Programmet har reviderats avseende bebyggelsens höjder i naturområdet. Den generella höjden för ny bebyggelse föreslås vara 4 våningar. Högre bebyggelse, max 6 våningar kan prövas inom några begränsade ytor, se vidare programhandling avsnitt 2.2 Bebyggelse och höjder.

Revidering har gjorts utifrån synpunkter från samrådet om bebyggelsehöjder samt dialog med exploatörer och aktörer i området. Kommunen har haft separata avstämningar med fastighetsägare, föreningar idrottsområdet och aktörer för skolorna. Stadsbyggnadskontoret har haft två avstämningar med experter på arkitekturfrågor inom kontoret som gällde bebyggelsehöjder och täthet i området. Sammanvägt detta togs inriktningen under hösten 2021 mot en lägre bebyggelse höjd och lägre exploatering (antal bostäder) än i samrådshandlingen. Det tillfördes en tydligare stadsstruktur som liknar rutnätsstruktur i de delar som är lämpliga (m h t topografi), än i samrådet.

Programmet föreslår en generell höjd om 4 våningar men att högre bebyggelse kan prövas på några begränsade platser Programmet föreslår stadsmässig struktur som ger en bra exploateringsgrad, utifrån vår beräkning.

Övergripande kritik till intrång i naturmark

En annan stor del av privatpersoners inkomna yttranden har varit övergripande kritik till för stora intrång eller exploatering i naturmark, skogen invid Påvelunds idrottsområde.

Bebyggelsens intrång och påverkan i naturområdet Påvelund

Föreslagen utvecklingen i naturmark, skogen invid Påvelunds idrottsområde, har reviderats och skalats ned utifrån genomförd naturvärdesinventering, inkomna yttranden samt mer ingående studier av området utvecklat med bostadshus. De ytor av skogen som fortfarande är föremål för föreslagen utveckling av byggnation är de i direkt anslutning till idrottsområdet.

Programmet har reviderats avseende exploatering och bebyggelse i naturområdet med de högsta naturvärdena. Förslagen utvecklingen i naturområdet har skalats ned samt att exploatering mot Fågelvägen tagits bort. I det reviderade programmet tas stor hänsyn till skogsområdet och dess naturvärden, samtidigt som tillgängligheten till dessa naturvärden för rekreation ökar.

Bostadsnära park i Påvelunds naturområde

Programmets föreslagna utveckling skapar ett behov av nya parkmiljöer. En av målsättningarna för programmet är att utveckla en del av Påvelunds naturområde till en bostadsnära park, en grön mötesplats. Detta bidrar till att vidareutveckla de befintliga gröna kvalitéerna och skapa en omväxlande miljö som främjar olika typer av rekreation och naturliv. Naturområden i staden ska erbjuda en variation av miljöer för att tillgodose alla behov sett ur ett folkhälsoperspektiv.

Påvelunds naturområde är värdefullt både utifrån naturvärden, enligt naturinventeringen, och som ett rekreationsområde. Naturområdet bör därför utvecklas med fokus på att värna och förbättra ytorna samt förstärka befintliga kvaliteter. Invid den lilla fotbollsplanen i skogen finns plana ytor som skulle kunna motsvara de krav som ställs bland annat på tillgänglighet för parkmiljön. Stadens kommer vara ansvarig för att genomföra den utvecklingen och studera platserna utifrån tänkta funktioner, innehåll och budget. I kommande detaljplaneprocess behöver utformning och exploatering studeras mer i detalj, som enskilda naturvärden (träd, trädrader) för att minimera negativ påverkan. Kompensation för förlorade naturvärden behöver också utredas vidare enligt Göteborgs Stads riktlinje för kompensation.

Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor

Frågor om trafik/mobilitet och parkering hanteras enligt stadens riktlinjer och anvisningar, Parkeringspolicy (2009), samt Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad (2018), i det kommande detaljplanearbetet. För vissa typer av markanvändning så som bostäder, är processen tydlig medan för andra, som till exempel idrott krävs en särskild parkeringsutredning.

Generellt sett antas exploateringen av området leda till ett ökat resande. Med grund i trafikstrategins mål om ökade färdmedelsandelar för gång-, cykel- och kollektivtrafik görs förbättringar i infrastrukturen för dessa trafikslag. Vid utbyggnad av området utreds påverkan på omgivande gator och parkeringssituation i detalj genom Trafikkontorets planering under detaljplaneskedet.

Frågor om enskilda gator ska vara öppna/stängda hänvisas till Trafikkontoret.

Parkering

Gällande parkeringsförsörjningen har inledande bedömningar om så kallat normalspann och lägesbedömning gjorts. Generellt sett föreslår programmet att ny parkering ska lösas på kvartermark. Det innebär att det primära ansvaret för att lösa parkeringsfrågan för olika verksamheter ligger på fastighetsägaren som driver verksamheten. Vidare föreslås ingen ny markparkering för bilar men kantstensparkering kan förkomma, se vidare programhandling avsnitt 2.5 Trafik och infrastruktur.

I kommande mobilitetsmöte, där byggherrarnas förutsättningar, möjligheter och ambitioner fastställs kommer fortsatt arbete med parkeringsfrågor i detaljplanearbetet ske. Hänsyn kommer tas till Göteborgs Stads Parkeringspolicy (2009) vilken förordar åtgärder som till exempel samnyttjande. Därefter kan det i behovsanalysen ges förutsättningar för att sänka parkeringstalet.

När det gäller parkering på lokalgator som är allmän plats finns inga möjligheter att exkludera vissa grupper. Den som vill kan dock få frågan om begränsningar i möjligheten att parkera, tex parkeringsförbud eller tidsregleringar prövad av Trafikkontoret.

Oro att omvandlingen leder till trafikproblem och minskad tillgänglighet för alla trafikslag, speciellt under byggtiden

Bedömningen är att programförslagets trafikstruktur som helhet tillgodoser skäligen kapacitetskrav. Trafikkontoret mäter trafikutvecklingen med målet att genom styrande och stödjande åtgärder erhålla en utveckling i linje med trafikstrategin där biltrafiken långsiktigt avses minska på en övergripande nivå. Lokalt kan dock biltrafiken öka beroende på exploatering eller förändrad verksamhet i närområdet. Kommande detaljplaner hanterar eventuella ombyggnationer av gator.

När det gäller utmaningar under byggtiden är staden medveten om att det ska vara en fungerade område även då. Vid utbyggnad av allmän plats, kommunala gator, anpassas arbetet så att störningar för angränsande verksamheter och passerande trafik begränsas i tid och omfattning. Detta sker genom trafikkontorets planering, upprättade av trafikförings-principer och trafikordningsplaner samt granskning av de olika genomförandeskedena.

Trafiksituation kring skolor och förskolor

Trafiksituationen kring skolor och förskolor kan ofta vara ansträngd vid tid för hämtning och lämning. I det fortsatta arbetet behöver verksamheterna arbeta för en bättre logistik. Grundläggande är att möjliggöra och uppmuntra annat resande än med bil.

Trafikmätningar

Trafikmätningarna i staden har ofta långa tidsserier så dimensionering sker inte utifrån de förhållanden som gällt under pandemin. Stadens övergripande trafikmodeller strävar efter att beakta trafikallsträng från ny exploatering och kända förändringar i staden samt den målstyrning som sker kopplat till ett mer hållbart resande.

Kollektivtrafik

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar införa längre spårvagnar inom kommunen, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Övergripande om planeringsprocessen

Programmets barnkonsekvensanalys

Barnkonsekvensanalys är ett sätt för kommunen att inhämta kunskap från barn och ungdomar till programarbetet och det görs enligt en utarbetad metod. När programmets barnkonsekvensanalys genomfördes konstaterades att få barn bor inom programområdet men att det däremot ligger flera skolor och idrottsföreningar här vilka har barn och ungdomar som målgrupp. Därav nyttjas området av många barn och ungdomar. Som en del i barnkonsekvensanalysen genomfördes promenad med ungdomar från skolor och idrottsföreningar, bland annat den 29 april klockan 15-16.30. Sammanlagt deltog cirka 15 barn/ungdomar vid promenadtillfället. Hur många av deltagarna som bor inom området eller i dess närområde är inte känt. Vid inbjudan efterfrågades en blandning av; boende i närområdet, personer som åker både spårvagn och bil samt en blandning av pojkar och flickor i olika i åldrar.

Möjlighet för allmänhet att påverka

Vid sidan av genomförd barnkonsekvensanalys har övriga boende inom området tillfrågats via enkätutskick i juni 2020 vilken har tillförts arbetet. Sedvanligt samråd genomfördes med möjlighet för allmänhet och boende att inkomma med synpunkter skriftligt. Samrådet ägde rum 31 mars till 30 april 2021. Digitalt informationsmöte hölls den 13 april för fastighetsägarna inom området och 14 april hölls samma möte för den större allmänheten. Drygt 140 synpunkter inkom till stadsbyggnadskontoret och dessa har gått igenom och programförslaget har reviderats.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag med flera

1. Business Region Göteborg (BGR)

BGR anser att det saknas strategi för huruvida befintliga verksamheter kan vara kvar i området eller behöver flyttas. Om verksamheterna inte kan vara kvar och tvingas flytta längre ut från staden finns en risk att även företagare flyttar från Göteborg.

Befintliga verksamheter har behov av både leveranser och kunder. BGR framför en oro att omvandlingen leder till trafikproblem och minskad tillgänglighet för alla trafikslag, speciellt under byggtiden. BGR önskar en tydligare beskrivning av hur godshantering och parkering ska ske för verksamheterna både under byggtiden samt när området är färdigställt. BGR efterfrågar även dialog med företagare, näringsliv och verksamheter om deras parkerings- och lastningsbehov och hur det tillgodoses samt påverkas under byggtiden.

Kommentar:

Programmets intention är att befintliga verksamheter som inte är störande ska ges möjlighet att finnas kvar. Detta är i första hand en fråga för fastighetsägarna i området. Små industrier och verksamheter i området ska förhålla sig till Naturvårdsverkets riktlinjer för industribuller. Om det blir aktuellt med åtgärder kommer det utredas närmare under detaljplaneskedet.

Vid utbyggnad av allmän plats, kommunala gator, anpassas arbetet så att störningar för angränsande verksamheter och passerande trafik begränsas i tid och omfattning. Det sker genom Trafikkontorets planering, bland annat upprättas trafikanordningsplaner och granskning av de olika genomförandeskedena.

2. Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden/Fastighetskontoret anser att samrådshandlingen bör tillstyrkas med beaktande av följande:

Planering med att tillgängliggöra kommunal mark i Påvelundskogens ytterkanter för bostäder ska avbrytas. Det enda nyttjande av denna kommunala mark som eventuellt kan bli aktuellt, är för att lösa behov av kommunal service och då i första hand behov av obebyggda friytor för barn. Detta förutsatt att friytor inte kan lösas inom planprogrammets övriga ytor.

Fortsatta arbetet med planprogrammet ska ske med stor varsamhet och hänsyn till det befintliga skogsområdet och dess naturvärden, samtidigt som tillgängligheten till dessa naturvärden för rekreation och aktivitet ökar.

I det fortsatta arbetet med planprogrammet ska vikten av områdets betydelse för idrottsrörelsen, folkhälsan och de trygghetsskapande effekter idrotten ger särskilt beaktas. I planprogrammet ska inriktningen vara att förbereda för en detaljplan som kan säkerställa att idrotten kan växa genom att dess anläggningar kan utvecklas.

Fastighetskontoret har i programarbetet varit ansvariga för ekonomi och genomförandefrågor. Intentionen i planprogrammet är att inte använda skattemedel för finansiering av övergripande anläggningar som parker och torg inom planprogrammet, utan alla åtgärder ska finansieras av exploateringen. Därmed är genomförandet av planprogrammet beroende av engagemang och investeringsvilja från alla fastighetsägare/exploatörer i området.

Kommentar:

Programkarta och textinnehåll har reviderats genom att mer hänsyn lagts till naturmiljö och rekreativvärden i naturområdet kring Påvelunds skogen. Programmet föreslår en etappvis utbyggnad med en genomförandekonomi i balans under en 10 års period. Det konstateras att det finns frågeställningar som även påverkar exploateringsgraden som behöver fördjupas i kommande detaljplaner som till exempel parkering, exakt placering av förskola och skyfallsfrågor.

3. Förskoleförvaltningen

Förvaltningen framhåller att antal förskoleplatser i förhållande till antalet bostäder inte ser tillräckligt ut. Det finns en befintlig kommunal förskola på Redegatan 15 och förvaltningen önskar att programområdet utökas så denna förskola ingår. Detta för att undersöka och eventuellt möjliggöra att ersätta med en ny större förskola som skulle generera fler förskoleplatser i området. Förslaget innehåller en ny förskola men placeringen är inte helt fastställd. Förvaltningen framhåller att det är driftfördelar med en egen byggnad.

Förvaltningen lyfter upp att det finns risk för höga bullervärden från trafiken, för både tillkommande utbildningslokaler och för befintliga.

Kommentar:

Behovet av plats för en ny förskola med cirka 6 avdelningar inklusive utemiljö bedöms som omöjligt på Redegatan 15 ihop med befintliga avdelningar. Det har inte setts som ett genomförbart alternativ under programarbetet men förslaget finns noterat. Programområdet utvidgas inte.

Programmets utformning av ny förskola utgår från stadens gällande riktvärden för social service, byggnadsyta och gårdsyta med mera och att varje etappområde tar ansvar för att täcka det behov som aktuell utbyggnadsetapp genererar. För den första etappen planeras Hagenskolan byggs om och byggs ut för att täcka etappens behov. Därpå behöver ny förskola inom programområdet prioriteras. Se i avsnitt 3.3 Utbyggnadsordning. Vid utbyggnad av nya skolor/förskolor studeras även trafikförhållanden så att riktvärden för trafikbuller klaras både utomhus och inomhus. Det sker i kommande skede i detaljplaneskedet. De två föreslagna platserna har goda förutsättningar att klara riktvärden för trafikbuller.

4. Göteborg Energi AB med bolag

Bolaget framför att inom området finns flera elnätsanläggningar, (högspänningsledningar, lågspänningsledningar, styrkablar, nätstationer) och en stor fördelningsstation vid Redegatan 5. Många av dessa kommer i konflikt med de tänkta planerna och måste flyttas. Fördelningsstationen försörjer större delen av västra Göteborg och är viktig att ta hänsyn till. Bolaget informerar om att ledningsarbeten planeras ske under 2022–2023 från fördelningsstationen och söderut.

Fjärrvärmeledningar finns inom området och en stor del av den befintliga bebyggelsen är idag ansluten till denna fjärrvärme. Ledningar finns i Fågelvägen, i Redegatan samt mellan Torgny Segerstedtgatan och Redegatan.

Fjärrvärmeledningar är svårflyttade. Om flyttning av ledningar blir aktuell föreslås att studera nya placeringar och eventuellt behov av allmän platsmark för dessa lägen. Fjärrkyla och gas finns inte i området.

Kommentar:

Noterat.

5. Göteborgs Stad Förvaltning för funktionsstöd

Förvaltningens synpunkter rör främst befintliga bostäder med särskild service (BmSS) som ligger i anslutning till programområdet och att det finns positiva synergieffekter av att placera ytterligare BmSS i den nya bebyggelsen. Förvaltningen trycker på vikten av att utforma den byggda miljön inklusive gång- och cykelstråk och naturområdet utifrån tillgänglighet och för personer med funktionsnedsättning.

Förvaltningen ser också att man beaktar Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i det fortsatta programarbetet.

Kommentar:

Enligt programmet och den dialog som skett med andra förvaltningar finns inga ytterligare behov för BmSS med tillkommande bostäder. Frågor om utformning och tillgänglighet av den byggda miljön hanteras framåt enligt Boverkets och stadens riktlinjer i kommande detaljplanarbetet. En av målsättningarna med programmet är att förbättra stråk i området och det förslås förbättringar av parkstråket i naturområdet vilket bör inbegripa att tillgängligheten förbättras.

6. Göteborgs Stad Idrotts- och föreningsförvaltningen

Förvaltningen anser att programmets övergripande målsättningar att utveckla området med ett mer blandat stadsinnehåll, jämfört med dagens situation där kontor- och verksamheter dominerar, är en viktig grund för att området ska nyttjas och upplevas som attraktivt framöver.

Idrottsverksamheten i området är omfattande och en fortsatt möjlighet till utveckling är viktig. Förvaltningen bedömer att programmets strategiska inriktning, att idrottsområdet ska utvecklas som målpunkt, ger en bra utgångspunkt för det. Det är positivt med strategin att förtydliga och stärka kopplingen till naturen i området då det ger bättre möjligheter för både spontan och organiserad idrotts- och motionsverksamhet.

Kommentar:

Noterat.

7. Göteborgs Stad Kretslopp och vatten

Förvaltningen framför att avfallshantering påverkar framtida utformning och behöver integreras i det fortsatta arbetet. Eventuellt det finns det behov av en återvinningsstation i området. Programområdet är försörjt med allmänt VA men det råder viss oklarhet

angående vilka åtgärder, om något, som behöver genomföras för dagvattennätets kapacitet. Ett större ledningsstråk ligger i mark under Redegatan och fastigheten Älvsborg 176:6. Ledningsrätt kommer att krävas för dessa ledningar om de ska ligga kvar. Om de behöver flyttas förväntas det vara både svårt och kostsamt.

När det gäller skyfall är det i huvudsak Redegatan som vattnet följer. Det kommer att vara viktigt för den kommande byggnationen inom södra området att föra vattnet vidare mot Hinsholmskilen på ett sådant sätt att vattnet inte översvämmar de nya kvarteren.

Kommentar:

Förekomst av ledningar i mark är känd och behov av att flytta eller inte får utredas vidare i detaljplaneskedet. Frågan om skyfall, risker samt åtgärder kopplade till det har behandlats på en övergripande nivå i programmets genomförandekonomi som Fastighetskontoret har gjort parallellt med programmet. Kretslopp och vatten har deltagit i det arbetet.

8. Göteborgs Stads Kulturförvaltning

Kulturförvaltningen föreslår att programmet på ett tydligare sätt ska nyttja de befintliga värdena och inarbetas dem vilket skulle gynna programförslagets målsättning om en levande boendemiljö med höga kvaliteter. Förvaltningen lämnar en rad förslag på detta, exempelvis att den nya park med lekmiljö som planeras kan gestaltas med ett kulturtema, stenåldern, vilket har förankring i områdets fornlämningar. Även det agrara landskapet skulle kunna lyftas fram liksom äldre byggnader i området.

Kulturförvaltningen framhåller att den låga skalan är en del av områdets identitet. De efterfrågar volymstudier och ett medvetet förhållningssätt till skalan på den bevarade bebyggelsen i kommande handlingar. Även en strategi om att sprängningar i möjligaste mån bör undvikas för att uppnå en god anpassning till terrängen och naturen.

Förvaltningen önskar att referens till stadens Kulturprogram läggs till.

Kommentar:

Programhandlingen är reviderad så att befintliga kulturvärden finns och möjligheten att tillvarata dessa. Därutöver är bebyggelsens skala sänkt.

Aspekter som sprängningar är inte en programfråga.

9. Göteborgs Stads Lokalförvaltningen

Förvaltningen håller inte med programmets intention avseende utbyggnad av skola och förskola. De anser inte att det motsvarar det behov vilket ökad exploateringsgrad skapar.

Förvaltningen skickar med synpunkter som är viktiga i fortsatt planering; tillräcklig utomhusmiljö, bra luftkvalitet, att bullernivåkraven klaras, bra solbelysta ytor, god tillgänglighet samt tillräcklig yta i förhållande till antal barn som ska vistas där. Samt att angöring, hämta/lämna och leveranser kan ske säkert.

Förvaltningen önskar att nya skolor och förskolor är i egna kommunalägda byggnader och inte sammanbyggda med bostäder.

Kommentar:

Se tidigare kommentar Förskoleförvaltningen, punkt 3.

Programmets behov av förskola/skola, har reviderats efter samrådet. Det är beräknat utifrån tänkt exploatering och uppgifterna är framtagna av Stadsledningskontoret och Fastighetskontoret. Programmet bygger sina förslag på Göteborgs Stads "Ramprogram för skola förskola" och Boverkets rekommendationer vid placering och anordnande av friytor för lek och utevistelse vid förskolor och skolor. Två alternativ föreslås i programmet, där båda (A och B) bedöms klara god tillgång till fria utemiljö, men detta behöver studeras i detalj inför nästa skede.

10. Göteborgs Stads Miljöförvaltning

Förvaltningen saknar en utredning för miljöbedömning och anser att en strategisk miljöbedömning bör göras. Förvaltningen lämnar synpunkter på att:

- kompletterande fakta behövs för skolor/ förskolor och dess ljudmiljö
- naturvärdesobjekt 5 helt bör undantas från byggnation på grund av de höga naturvärdena samt att de utpekade skyddsvärda träden bör få skyddsbestämmelse i kommande detaljplaner.
- en kartläggning över den historiska påverkan på markmiljön och en bedömning och värdering av riskerna för föroreningar. En samordnad fördjupad riskbedömning avseende förorenade områden bör göras.
- en tydligare beskrivning av hur mobiliteten ska lösas efterfrågas
- det saknas beskrivning av hur kompensationsåtgärder ska hanteras för de förlorade ekosystemtjänster som exploateringen leder till.

Miljöförvaltningen vill att målsättningarna i programmet får en offensiv hållning så att programmet bidrar till att driva på klimatomställningen för minskad klimatpåverkan. Förvaltningen anser att programskedet är ett bra tillfälle att lyfta klimat- och energifrågor.

Förvaltningen håller inte med om avvägningen som görs att programmet har en stor positiv påverkan på miljömålet "begränsad klimatpåverkan".

Kommentar:

Programhandlingen är uppdaterad med att markmiljöundersökning behöver göras inför ändrad markanvändning. Kompletterande utredningar om markmiljön och bullerstörningar kommer tas fram i kommande arbete med detaljplaner.

Frågor om mobilitet och parkering hanteras enligt stadens riktlinjer och anvisningar i det kommande detaljplanarbetet. För vissa typer av markanvändning så som bostäder är processen tydlig medan andra, som idrott, kräver en särskild parkeringsutredning. Generellt sett antas exploateringen av området leda till ett ökat resande och med grund i trafikstrategins mål om ökade färdmedelsandelar för gång-, cykel- och kollektivtrafik, görs förbättringar i infrastrukturen för dessa trafikslag. Gällande parkeringsförsörjningen har inledande bedömningar om så kallat normalspann och lägesbedömning gjorts. Fortsatt i kommande detaljplanarbete sker ett mobilitetsmöte där byggherrarnas förutsättningar, möjligheter och ambitioner fastställs. Göteborgs Stads Parkeringspolicy från 2009 förordar åtgärder som samnyttjande vilket i behovsanalysen kan ge förutsättningar för att sänka parkeringstalet.

Frågor om kompensationsåtgärder kommer hanteras enligt stadens riktlinjer för kompensationsåtgärder i plan och exploateringsprojekt, se avsnitt 6.2 Stadens strategier.

11. Göteborgs Stads Parkering AB

Inga synpunkter lämnade.

12. Göteborgs Stad Park- och naturförvaltning/nämnd

Förvaltningen har synpunkter på förslaget där den främsta rör bebyggelsen inom den östra delen av Påvelunds naturområde. Förvaltningen bedömer att bebyggelsen inom denna del av naturområdet behöver begränsas till att enbart omfatta ytorna närmast Fågelvägen. Detta för att skapa goda förutsättningar för den föreslagna parken samt för att värna områdets höga naturvärden. Vidare ser förvaltningen ett behov av att utreda genomförandefrågor närmare i det fortsatta programarbetet.

Kommentar:

Förvaltningen har medverkat i programarbetets projektgrupp. Programmet är reviderat till ett betydligt mindre antal bostäder i östra delarna och naturområdet generellt. Programmet föreslår två lägen för förskola varav ett är i kanten av Påvelunds natur/idrottsområde.

13. Göteborgs Stad Socialförvaltning Sydväst

Förvaltningen har synpunkter angående att det behövs förtydligande i skrivning om att det finns behov av en inriktning med bostäder för äldre. Behovet var utpekat i beslutade planbesked och är även ett generellt behov för att lyckas med den demografiska utvecklingen av hela stadsområdet.

Programförslaget att samutnyttja fotbollsplanen som skyfallsyta är problematisk. Om det på något sätt försämrar möjligheterna att använda fotbollsplanen kan det få negativa konsekvenser för barns möjlighet till rörelse.

Den kommunala servicen i området behöver förtydligas, hur de utökade behovet av skola tas om hand, vilket kan innebära försvåranden för att säkerställa goda skolmiljöer för barnen. Samt att de närliggande kommunala verksamheterna som bostäder med särskild service (BmSS), behöver också beskrivas tydligare hur de ska beaktas.

Med en god planering kan målpunkter för handel, friluftsliv och idrott få en hög kvalitet utifrån sociala värden. Här ser förvaltningen att vissa delar, bland annat centrum/entréplatsen, kan behöva utredas ytterligare inför antagande för att nå den kvalitén.

Kommentar:

Programmets föreslår nya bostäder men styr inte över inriktningen på bostadstyper som inriktning för äldre eller lägenhetsstorlekar.

Ombyggnad av fotbollsplanen förutsätter en kombination med åtgärder för skyfall.

Programmet omfattar ingen ändring av befintliga kommunala verksamheter utan dessa beaktas och tas hänsyn till. Exempelvis genom en nedtrappning av bebyggelsehöjderna och att tillgängligheten bibehålls. Den gångväg som finns på västra sidan framhålls som viktigt stråk i fortsatt planering.

14. Göteborgs Stad Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret framhåller att tillskott av förskolebarn i området som programmet ger upphov till kommer att omhändertas inom området eller i närområdet.

Förskolekapaciteten i närområdet är begränsad. Av denna orsak behöver en del av den planerade förskolekapaciteten finnas på plats när bostäderna står klara. Planen behöver säkerställa tillräcklig utemiljö och placering av friyta i gynnsamma lägen samt att önskvärda bullernivåer klaras.

Behovet av skolplatser bedöms lämpligt att lösas genom att någon av de närmast belägna skolorna byggs ut för att de ska kunna erbjuda fler skolplatser. Intelligande skolor är Hagenskolan, Nya Varvetskolan och Påvelundsskolan. På Påvelundsskolan pågår arbete inför kommande utbyggnad. Utbyggnad av övriga skolor förutsätter ökad bygggrätt och större friyta för att skolorna ska kunna erbjuda plats till ett ökat antal elever. Även skolutbyggnaden behöver ske parallellt med tillkomsten av bostäder för att klara behovet.

Kommentar:

Stadsledningskontoret har deltagit i arbetet och programförslagen är avstämde med kontoret. Se vidare kommentar, punkt 9 Göteborgs Stads Lokalförvaltningen.

15. Göteborgs Stad Trafikkontoret

Trafikkontoret har medverkat i programarbetets projektgrupp och ställer sig positiva till fortsatt planarbete. Trafikkontoret har som underlag i arbetet tagit fram bland annat planeringsförutsättningar och principutformning för gatorna samt förutsättningar för fortsatt arbete med mobilitet och parkering och ställt samman dessa i ett PM. I kommande detaljplaner bör trafik- och utformningsförslag tas fram med utgångspunkt från programarbetets förutsättningar.

Kommentar:

Noterat.

16. Göteborgs Utbildningsförvaltning

Inga synpunkter lämnade

Statliga och regionala myndigheter med flera

17. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ser i stort programmet som ett gott underlag för efterföljande planering. Länsstyrelsen framför följande synpunkter:

Prövningsgrunder enligt 11 kap 10 § Plan- och bygglagen

- Miljökvalitetsnormer (MKN), MKN Vatten: I kommande detaljplaner behöver man reservera ytor för dagvatten/skyfall, för att tillräcklig rening av dagvatten och för att minska den översvämningsproblematik som finns.
- Buller, trafikbuller och industribuller från störande verksamheter: Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan utredas vidare, både spårtrafik och vägtrafik. I kommande detaljplanering är det också viktigt att redovisa vilka bullernivåer de verksamheter som kommer att samexistera med kommande bostäder/förskola kan ge upphov till.

- Förorenade områden: Vid detaljplanering behöver omfattningen av eventuell förorenad mark utredas vidare, hur föroreningssituationen bedömts och utretts, vilka risker som föreligger och hur dessa bedömts, eventuellt behov av ytterligare undersökningar och utredningar samt vilka saneringsåtgärder som är nödvändiga för den planerade markanvändningen. Planbestämmelser kan komma att behövas för att säkerställa att nödvändiga saneringsåtgärder genomförs i de enskilda detaljplanerna.
- Luftkvalitet: Länsstyrelsen ser inga stora risker för överskridande av normen men luftkvalitet i anslutning till Fågelvägen och delvis Redegatan behöver kontrolleras i kommande detaljplaner.
- Skyfall: kommunen behöva fördjupa skyfallsutredningen och säkerställa åtgärder i kommande detaljplaner.
- Geoteknisk beskrivning av området behöver redas ut mer inför kommande detaljplanarbete, både utifrån hur det ser ut idag och framtida planerade förändringar.

Råd enligt Plan- och bygglagen och Miljöbalken

- Naturmiljö: Länsstyrelsen instämmer med att naturvärdesinventeringen rekommenderar att delområde och naturvärdesobjekt 5, som placerats i naturvärdesklass 2, i sin helhet undantas från byggnation. Exploateringar där skada på naturvärden, trots optimal lokalisering och skyddsåtgärder, inte kan undvikas bör kompenseras enligt stadens riktlinjer för kompensationsåtgärder. För biotopskyddade träd och skyddsvärda träd ska behövliga dispenser sökas från länsstyrelsen och erhållas, innan planprogrammets efterföljande detaljplaner antas.
- Vatten: finns inga öppna vattendrag eller dammar i området
- Trafik: kommunen har identifierat flera olika åtgärder som kan behövas för att förbättra trafiksituationen i området.
- Koppling till miljömål

Synpunkter annan lagstiftning

- Fornlämningar och att samråd krävs om dessa påverkas
- Behovsbedömning/ MKB: För den så kallade behovsbedömning inför MKB ska en undersökning av betydande miljöpåverkan göras igen för de kommande detaljplanerna, då den detaljerade och slutgiltiga utvecklingen föreslås. Samråd ska hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning. Mot bakgrund av områdets naturvärden och den planerade utvecklingen av området bedömer Länsstyrelsen att en häckfågelinventering är nödvändig.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts i sin helhet, sist i detta dokument.

Kommentar:

Prövningsgrunder enligt 11 kap 10 § Plan- och bygglagen

Frågor om miljö kvalitetsnormer för vatten, buller, störande verksamheter

kommer att utredas vidare vid detaljplanering.

Föroreningssituationen kommer att utredas mer i detalj ihop med Miljöförvaltningen inom arbetet med kommande detaljplaner. Utredning av markmiljö på kvartersmark åligger respektive fastighetsägare.

Programmet kompletteras med uppgifter hur hantering bör ske av störande verksamheters bullernivåer i förhållande till bostäder och skola.

Programmet kompletteras med hur åtgärder för dag- och skyfallsutredningen kommer hanteras i nästa skede, detaljplaneskedet.

Råd enligt Plan- och bygglagen och Miljöbalken

Programmet uppdateras med det som är relevant ur naturvärdesinventeringen. Programmet har reviderats avseende exploatering och bebyggelse i naturområdet med de högsta naturvärdena. Hänsyn tas till skogsområdet och dess naturvärden samtidigt som tillgängligheten till dessa naturvärden för rekreation och aktivitet ökar.

Programmet ses över med avseende på beskrivning och koppling till miljömålen.

Synpunkter annan lagstiftning

Programmet kompletteras med att samråd behöver ske med länsstyrelsen inför kommande detaljplaneskedet för fornlämningar, häckfågelinventering samt behovsbedömning/MKB.

Staden har genom naturinventeringen god kunskap om fåglar i området och ser inte behov av att direkt komplettera med häckfågelinventering, men noterar förslaget. När det gäller häckfåglar har mindre hackspett samt spillkråka inventerats men återfanns inte i området. I samband med naturvärdesinventeringen noterades flera andra fågelarter som är att betrakta som naturvårdsarter, oftast rödlistade arter, under omständigheter som kan indikera häckning, exempelvis grönfink, svartvit flugsnappare, stare, kråka, björktrast och entita. Kunskapen om naturvårdsintressanta fågelarter är känd. Däremot har inte vanligt förekommande fågelarter inventerats eller noterats. Om det är nödvändigt föreslås det ske i samband kommande detaljplanering för etappen, etapp 2. Samt att inventering förläggs enbart till ytor som planeras att påverkas av eventuell byggnation inklusive en zon om ca 30 meter runt sådana ytor.

18. Lantmäterimyndigheten, Göteborgs Stad

Myndigheten anser att området bör utökas till att även inkludera Älvsborg 655:473. Det för att vid framtida planläggning undvika att små rester av gamla planer finns kvar.

Kommentar:

Programområdet är utvidgat.

19. Räddningstjänsten Storgöteborg, Ävägen 2 Göteborg

Räddningstjänsten har inget att erinra mot programmet i samrådsskedet men vill informera om att tillgång till brandvatten inte är tillgodosedd när det gäller avstånd till

brandpost. Vid detaljplaneläggning behöver befintligt brandpostsystem beaktas och kompletteras.

Kommentar:

Noteras.

20. Swedegas AB, Riggaregatan 57, Malmö

Inga synpunkter lämnade, har inget att erinra mot programförslaget.

21. Västtrafik AB, Skövde

Västtrafik har inget att invända emot det föreslagna planprogrammet. Programområdet har god tillgänglighet av kollektivtrafik i och med spårvagnshållplatsen Traneredsvägen. Hållplatsen ska förlängas under 2021 för att kunna trafikeras av längre spårvagnar. Med längre spårvagnar klaras ytterligare ökat resande mot på Saltholmsbanan av, inklusive den föreslagna bebyggelsen i programområdet. För att förbättra tillgängligheten till området föreslår Västtrafik att det anläggs en busshållplats i direkt anslutning till spårvagnshållplatsen Traneredsvägen. Busslinje 91 trafikerar idag på Torgny Segerstedtsgatan men närmaste hållplats är Krokebacksgatan. Det ligger ersättnings hållplatser för spårvägen på Torgny Segerstedtsgatan men med mycket låg standard. En ombyggnad av dessa till en god permanent standard skulle vara en bra åtgärd för att förbättra tillgängligheten för området.

Kommentar:

Programmet bedömer att förslaget med ombyggd av busshållplats bör tillgodoses. De bidrar till programarbetes målsättningar om en utvecklad centrumbebyggelse och ger stöd åt en utveckling av hållbar mobilitet eftersom området får nya direkta reserelationer i kollektivtrafiken. I programarbetet har vi utfört en utrymmesstudie som visar att det är möjligt att med viss anpassning tillskapa efterfrågade hållplatser av god standard.

Åtgärden har inte kostnadsbedömts och förutsätter fastighetsreglering då visst intrång sker. Nivåskillnader mot angränsande kvartersmark måste också hanteras liksom frågan om hur hållplatsen integreras i en framtida torgmiljö.

Sakägare

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

22. Fastighetsägare, Silvertärnegången 9

Anser att det är helt felaktigt att förstöra grönområdet i den södra delen av programområdet, grönområdet uppskattas och används flitigt av boende.

Omvandlingsplanen kommer även bidra till en ökad trafikbelastning på den redan hårt belastade Fågelvägen.

Kommentar:

Synpunkten kring grönområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund.*

Synpunkten kring trafikbelastning noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.*

23. Fastighetsägare, Cypressgatan 3

Önskar en hundrastgård i denna planering av området Redegatan.

Kommentar:

Tanken är att utveckla delar av Påvelundsskogen så att ett mer varierat utbud av rekreativmiljöer tillskapas så som exempelvis yta för en bostadsnära park vilket innebär en lättillgänglig plan yta för rekreation, mer precisa utvecklingsdetaljer avgörs i senare skede.

24. Fastighetsägare, Skrattnåsgången 32

Anser att förtätning inte bör ske på bekostnad av de grönområden som i många fall är anledningen till införskaffande av ens bostad här. Grönområdet längs Fågelvägen bör inte tas i anspråk för bebyggelse. Önskar istället att det byggs ett höghus/profilbyggnad inom Redegatans verksamhetsområde för att så bibehålla grönområdet men ändå skapa lika många bostäder.

Framför även att förtätningar i redan befintliga kollektivtrafikstråk är negativt då det blir trängre i befintlig kollektivtrafik samt att individuella transporter kommer vara fortsatt efterfrågade i och med omställningen till klimatneutrala fordon.

Kommentar:

Synpunkten kring grönområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund.*

Vad gäller profilbyggnad så ses det inte lämpligt att bygga här i detta läge av staden och i förhållande till den omgivande låga bebyggelsestrukturen.

Individuella transporter kommer fortsatt efterfrågas och staden ämnar underlätta för cykeltransporter. Motorfordon kan aldrig bli klimatneutrala vilket enbart deras stillastående, parkerade läge indikerar. Här behöver vi bereda plats för en hel del fordon men förhoppningen är givetvis att bygga för mer långsiktigt hållbara gemensamma lösningar. Med grund i trafikstrategins mål om ökade färdmedelsandelar för gång-, cykel- och kollektivtrafik görs förbättringar i infrastrukturen för dessa trafikslag.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.*

25. Fastighetsägare, Silvertärnegången 37

Anser att föreslagen mängd bostäder kommer öka trycket på den redan överbelastade kollektivtrafiken och bidra till ökat användande av bilar istället.

Framför även att det är av stor vikt att ha kvar det fina skogsområdet så att "slingan", sportanläggningarna och skolorna i området kan fortsätta använda det. Extra viktigt för ungdomar.

Kommentar:

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Synpunkten kring skogsområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

26. Fastighetsägare, Labbgången 48

Anser att en förminskning av grönområdet "slingan" skulle försämra boendemiljön avsevärt.

Undrar om Skäretskolan ingår i programmet och är orolig över att deras barn behöver byta till en större skola. Menar att stora skolor skapar stökiga miljöer för barnen.

Ifrågasätter att biltrafiken kommer minska i och med genomförande av programmet. Anser istället att ökat antal bostäder kommer bidra till ökad trafik, buller, sämre luftkvalitet och en mer osäker trafikmiljö. Den redan högt belastade kollektivtrafiken kommer även bli ännu mer belastad.

Kommentar:

Synpunkten kring grönområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Fastigheterna där Skärets skola ligger idag ingår i programområdet och skolverksamheten som Skärets skola erbjuder ses av staden som en viktig service inom området som ges möjlighet att finnas kvar.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*. Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan utredas vidare.

27. Fastighetsägare, Ljungdalsgatan 3

Anser att det är många bra förslag i området kring Redegatan men är starkt emot byggnation av höga flerfamiljshus vid Fågelvägen då detta kommer skapa skuggor över deras fastighet större delen av dagen under hela året samt att sprängningar vid byggnationerna kommer skada deras fastighet.

Anser att förslaget kommer påverka bullermiljön och luftkvaliteten negativt på grund av ökade trafikmängder på Fågelvägen som redan är hårt trafikerad. Ökad trafik kommer även påverka trafiksäkerheten i området och öka antalet viltolyckor. Framför även att

kollektivtrafiken behöver förbättras för att hantera ökat antal boende samt att cykelbanor behöver byggas ut och att planlösa övergångar byggas vid Röda korsningen.

Framför en oro för att naturen längs med Fågelvägen, som är av högsta miljöklass, kommer påverkas negativt av föreslaget program. Idag finns ett rikt fågel- och djurliv i det området av slingan.

Kommentar:

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Synpunkten kring trafikbelastning noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan utredas vidare.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Staden ämnar underlätta för cykeltransporter som en del av stadens trafikstrategi och dess utpekade mål om ökade färdmedelsandelar för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Övergångar ska ske i samma plan, inte planskilt.

28. Fastighetsägare, Ljungdalsgatan 11

Anser att exploatering av en stor del av naturområdet kommer påverka det rika natur- och djurlivet kraftigt. Att öka antalet boende och minska naturytor i området anses vara ologiskt.

I förslaget påtalas att området är ”osäkert”, boende på Ljungdalsgatan menar att hen aldrig känt sig osäker där varken på dagar eller kvällar.

Ifrågasätter om det är klokt att bygga bostäder nära Fågelvägen då trafiken troligtvis kommer att öka kraftigt med det antal nya bostäder som byggs i området runt Redegatan.

Framför att ”naturparker” är en god tanke men att det då ändå görs intrång i den riktiga naturen. Tack vare att naturområdet varit orört i så många år så har natur och djur fått en chans att utveckla denna naturliga miljö.

Kommentar:

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

Det som påtalats vid framtagandet av den sociala konsekvensanalysen var trygghetskänslan, en känsla av trygghet är subjektiv och skiljer sig från individ till individ.

29. Fastighetsägare, Havssulegången 14

Framför att det saknas kapacitet på högstadieskolorna i väster och är oroad för att nytillkomna barn ska behöva resa över hela staden får att komma till sin skola.

Anser att rekreationsområdena redan är ganska små i närområdet. Att bygga igen ingången till Slingan minskar tillgängligheten till natur och rekreation. Anser även att en stadspark aldrig kan ersätta den viktiga funktionen som Slingan har idag för rekreation, idrott och undervisning för både gamla och unga. Det finns även en fauna i Slingan som är viktig.

Anser att trafiken på Fågelvägen och Redegatan redan är ohållbar, att det är en osäker trafikmiljö och är orolig för hur barnen säkert ska kunna ta sig till Påvelundsskolan. Undrar även hur mycket trafik som en förskola på 8 avdelningar kommer generera på Redegatan och framför att det redan är hög belastning vid hämtning och lämning vid skolorna och förskolorna i området då de flesta får skjuts dit med bil.

Anser att det är för få parkeringsplatser, exempelvis vid gymmet och vid idrottsanläggningen.

Anser att kollektivtrafiken är överbelastad och tar för lång tid för att åka in till stan med densamma.

Kommentar:

Utbyggnadsplanering av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Det två privata skolorna i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser.

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund.*

Förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde.*

Synpunkten kring trafikbelastning noteras. Möjligheten att smalna av Fågelvägen har beaktats och kommer att hanteras i kommande detaljplanearbete med tillhörande trafikförslag. Se även svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.*

Förskolan kommer troligen inte behöva byggas ut med så mycket som 8 avdelningar då den föreslagna bebyggelsen nu minskats vad gäller den föreslagna byggnadshöjden inom området. Behovet är nu plats för en ny förskola med cirka 6 avdelningar inklusive utemiljö. Hållbara alternativ till användande av bil ska givetvis prioriteras vilket är en av de anledningar till att just detta område pekats ut som utvecklingsområde i och med dess närhet till kollektivtrafiken och den potential som därmed finns för att fler ska åka kollektivt. Kollektivtrafiken kan bli bättre men biltrafiken har aldrig den förutsättningen. Biltrafik leder till en ökad belastning på våra vägar med minskad framkomligheten som resultat, onödig markanvändning för utbyggnad av parkeringsytor samt påfrestningar på vår miljö. För att främja en långsiktigt hållbar stad behöver stråken för cykel och gång byggas ut. Stadens trafikstrategi har en målbild om ökade färdmedelsandelar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spåravnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

30. Fastighetsägare Havssulegängen 25

Anser att det är fel att ta ner träd för att genomföra projektet. Forskning har visat att träd/skog har stor betydelse för vårt välmående. Satsa istället på mer belysning om skogsområdet känns otryggt. Det finns så få rekreationsområden inklusive skog inom Älvsborg och vi som bor här vill värna om den som finns. Parker kan inte ersätta skog.

Lyfter att det finns mycket bra i programmet; tex att asfaltområden ersätts med parker, mötesplatser, grönska, utegym etcetera.

Anser att det är viktigt att planera för en framtid där bilanvändandet kommer minska, och där autonoma fordon kommer användas vilket kräver färre parkeringsplatser. Undrar hur kommunens planering påverkas av en sådan framtid.

Kommentar:

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund.*

Förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde.*

En gång- och cykelvänlig stadsdel är ett av målen för programmet som därmed refererar till stadens trafikstrategi. I detta styrande dokument anpassas planeringen för ett samhälle där bilen står för en väsentligen minskad del av resorna. Exploatörerna ges möjlighet att begränsa utbyggnaden av parkering om de istället utför olika typer av mobility management-åtgärder som stöder ett hållbart resande.

31. Fastighetsägare, Ljungdalsgatan 1 A

Anser att det är många bra förslag i området kring Redegatan men är helt emot byggnation av höghus utmed södra delen av Fågelvägen. Anser att en sådan byggnation kommer skapa insyn och påverka mängden solljus samt är orolig för hur sprängningar kommer påverka deras fastighet.

Undrar hur parkeringsfrågan kommer lösas vid Påvelundsslingan, anser att det redan är för få parkeringsplatser i området och framför att det ofta är bilar som parkerar utanför deras fastighet vilket försvårar in/utfart.

Framför att Fågelvägen är hårt trafikerad vissa tider och är oroad för hur miljön i fråga om buller och luftkvalitet kommer påverkas med ökad biltrafik till alla nya fastigheter. Lyfter att det finns ett rikt fågelliv och djurliv samt är oroad för vart de ska ta vägen om naturområdet försvinner och istället exploateras. Vill att skogen ska bevaras.

Kommentar:

Synpunkten kring byggnation utmed södra delen av Fågelvägen noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund.* I övrigt hänvisas till generellt svar under de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.*

32. Fastighetsägare, Labbgången 26

Uttrycker att naturområdet Slingan är enormt värdefullt och området används dagligen, året runt av alla åldrar för promenader, lek, lärande och träning. Det är också viktigt att det finns utrymme för den fria leken för barn i staden samt ha i åtanke att alla barn inte

idrottar. Vill inte att befintlig skog tas ner och ersätts med anlagd park. Skogen utgör skydd mot västerleden. Vill inte att det byggs bostäder i naturområdet.

Kommentar:

Synpunkten kring byggnation inom naturområdet noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

33. Fastighetsägare, Långedragsvägen och Cypressgatan

Inskickat gruppnyttande som i huvudsak rör fem punkter:

1. Stadsbild, inklusive begränsning av byggnadshöjd och placering: riktlinjer för byggnadshöjd & utformning bör inkluderas på programnivå för att vägleda detaljplanarbetet
2. Bullermiljö: bullerdämpande åtgärder bör inkluderas redan på programnivå
3. Luftmiljö: luftföroreningsdämpande åtgärder bör inkluderas redan på programnivå
4. Parkeringssituation: riktlinjer bör inkluderas i programmet
5. Grönska: befintliga träd bör bevaras och mer grönska säkras, även mot gaturum och befintlig bebyggelse. Föreslår en allé längs västra sidan av Torgny Segertedts gatan

Samt en fråga: i dagvatten och skyfall utredningen omnämns 500 till 800 bostäder som utgångspunkt. I programmet omnämns 1300 bostäder. Vad är det som gäller, och gäller fortfarande naturinventering, dagvatten och skyfallsinventeringar givet en fördubbling av antalet bostäder?

Kommentar:

Synpunkten nr. 1 kring stadsbild, byggnadshöjd och placering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan utredas vidare och eventuella åtgärder föreslås.

Synpunkten nr. 2 gällande buller kommer ytterligare bullerutredningar tas fram vid detaljplaneläggning. Behovet av bulleråtgärder behöver prövas i detaljplaneskedet
Synpunkten nr. 3 gällande luftföroreningar så utreds det vidare detaljplaneläggning.
Synpunkten nr. 4 kring parkeringssituationen noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Angående grönska så är idén att tillföra grönska utmed en del gatudragningar inom området med syfte att dels fungera rumsskapande utifrån växtlighetens estetiska värden, dels utifrån den tjänst växtligheten kan bidra till vid dagvattenhantering.

34. Fastighetsägare, Labbgången 38

Utrycker att ökad mängd bostäder kommer bidra till mer trafik, buller och sämre luftkvalitet. Att det redan finns en brist på parkeringsplatser och detta kommer försämrats ytterligare. Anser även att kollektivtrafiken redan är överbelastad och att det tar lång tid att ta sig till stan.

Vill inte att kommunen gör intrång i naturområdet, vill att kommunen ska värna om miljön. Skogen är en tillgång för alla åldrar och ett rekreationsområde som måste bevaras. Vill inte ha någon park utan vill att skogen bevaras som den är.

Motsätter sig höga byggnader, de kommer förändra miljön och skapa skuggor över befintliga bostäder. Vill inte att Teliahuset byggs ut.

Menar att SKA/BKA-analysen inte är professionell och att barn alltid är rädda i skogen när det är mörkt ute, den ger inte en rättvis bild av området.

Kommentar:

Synpunkten kring ökad trafik och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*. Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan utredas vidare.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Synpunkten kring intrång i naturområdet noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*. Synpunkten kring byggnadshöjder noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

Synpunkten kring SKA/BKA noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande om planeringsprocessen*.

35. Fastighetsägare, Skrattnåsgången 28

Ställer sig frågandes till hur mycket trafik en förskola på 8 avdelningar kommer att tillföra på Redegatan där det redan idag är kaotiskt vid lämning och hämtning på Engelskaskolan, väldigt många av barnen blir skjutsade med bil.

Det är redan helt fullt på parkeringarna kring gymmet och idrottsanläggningarna. Detta kommer förvärras betydligt genom det nya förslaget.

Rekreationsområdena är redan ganska små i närområdet. Att bygga bort grönområdena och bygga igen ingången till slingan försämrar ytterligare.

Är emot byggnader om 6 våningar längs Fågelvägen, kommer skugga befintliga bostäder på motsatt sida. Husen som ska byggas i slingan ska vara upp till 6 våningar höga. Vill inte att Teliahuset byggs ut.

Vill ha ett förtydligande om vad det innebär med en stadsdelspark och hur detta skulle kunna vara bättre än den befintliga skogen.

Efterfrågar bättre skyltning för gång- och cykelvägar i området.

Kommentar:

Förskolan kommer troligen inte behöva byggas ut med så mycket som 8 avdelningar då den föreslagna bebyggelsen nu minskats vad gäller den föreslagna byggnadshöjden inom området. Behovet är nu plats för en ny förskola med cirka 6 avdelningar inklusive utemiljö.

Synpunkten kring ökad trafik och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Synpunkten kring intrång i grönområdena noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Synpunkten kring byggnadshöjder noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

Förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde.*

Noterar kommentaren om efterfrågad bättre skyltning av gång- och cykelvägar. Detta behöver ses över i senare skede.

36. Fastighetsägare, Långedragsvägen 133B

Anser att fler lägenheter i området är välkommet inom området där det idag ligger industrier, dock önskas inga 4 till 6 våningshus så nära inpå villaområdet på andra sidan Torgny Segerstedtgatan, det skulle skapa skugga och insyn, samt att det inte passar in i stadsbilden. Önskar 2 till 3 våningar, gärna anpassat till äldre eller funktionsvarierade. Vill gärna att det planeras in grönområden mellan Torgny Segerstedtgatan och första huskropp för att minska buller för de nya bostäderna och bevara en del av utsikten för befintliga bostäder.

Framför att trafikmätningar bör göras efter pandemin då det just nu inte ger en rättvis bild av situationen. Det är hög belastning på gatorna.

Framför att det redan idag är för få parkeringsplatser, både för boende, besökare av idrottsanläggningar, matbutiker, vårdcentral etcetera.

1300 lägenheter skulle påverka miljön i området negativt i form av trafik, buller, luftföroreningar, parkeringsbrist. Nya men lägre byggnader skulle ge fler bostäder än idag och ge färre negativa effekter i följd.

Vill gärna att kollektivtrafiken blir bättre och snabbare, samt att det planeras säkra cykelvägar.

Kommentar:

En bedömning har gjorts att avståndet som Torgny Segerstedtgatans trafikområde utgör på ca 30m utgör en tillräcklig barriär för att kunna tillåta lite högre bebyggelse utmed denna sida av programområdet. Dessutom ligger all villabebyggelse ytterligare längre in inom de angränsande fastigheterna på den norra sidan av Torgny Segerstedtgatan.

Synpunkten kring ökad trafik, trafikmätningar och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.*

Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan utredas vidare.

Synpunkten kring byggnadshöjder noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen.*

Staden ämnar underlätta för både kollektivtrafiken och cykeltransporter som en del av stadens trafikstrategi och dess utpekade mål om ökade färdmedelsandelar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

37. Fastighetsägare, Lunnefågelgången 4

Framför att det saknas kapacitet på högstadieskolorna i väster och är oroad för att nytillkomna barn ska behöva resa över hela staden får att komma till sin skola.

Anser att kollektivtrafiken redan är ansträngd i dagsläget, kommer försämrats med ökat antal bostäder i området. Trafiksituationen i området är redan ansträngd, elever till Engelskaskolan skjutsas med bil och det skapas en osäker trafikmiljö vid hämtning och lämning, speciellt för de som går och cyklar till skolan. Förslaget bidrar även till mer buller.

Antalet parkeringsplatser är redan för få i området, tex vid Carnegie Äng och vid idrottsanläggningarna.

Vill inte att naturområdet ianspråkats av bebyggelse. Vill att bebyggelse placeras så den inte stör den befintligt omgivande bebyggelsen.

Kommentar:

Behov av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka det. Det två privata skolorna i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Synpunkten kring ökad trafik och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*. Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan utredas vidare.

Synpunkten kring intrång i naturområdet noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Synpunkten kring ny bebyggelse noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

38. Fastighetsägare, Labbgången 40

Framför att det saknas kapacitet på högstadieskolorna i väster och är oroad för att nytillkomna barn ska behöva resa över hela staden får att komma till sin skola. Anser att det är en osäker trafikmiljö kring Påvelundsskolan.

Undrar även hur mycket trafik som en förskola på 8 avdelningar kommer generera på Redegatan och framför att det redan är hög belastning vid hämtning och lämning vid skolorna och förskolorna i området då de flesta får skjuts dit med bil.

Anser att det är för få parkeringsplatser, exempelvis vid gymmet och idrottsanläggningen och att privata parkeringsplatser används istället.

Anser att rekreationsområdena redan är ganska små i närområdet. Att bygga igen ingången till Slingan minskar tillgängligheten till detta välanvända natur- och rekreationsområde.

Efterfrågar ett förtydligande om vad det innebär med en stadsdelspark och hur detta skulle kunna vara bättre än den befintliga skogen. Ingen efterfrågar en park.

Anser att kollektivtrafiken är överbelastad och tar för lång tid för att åka in till stan med.

Framför att hus upp till 6 våningar på ett berg kommer förändra området brutalt. Det kommer även skugga befintliga byggnader och skapa insyn.

Menar att SKA/BKA-analysen är gjord med barn som inte bor i området och att barn alltid är rädda i skogen när det är mörkt ute, analysen ger inte en rättvis bild av området.

Anser att kommunen bör lyssna på de som bor i området och som kommer drabbas av besluten.

Kommentar:

Behov av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Det finns två privata skolor i området som har högstadium och de bedöms täcka behovet av högstadieplatser.

Synpunkten kring ökad trafik och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.
Noterar synpunkt kring trafiksituation vid Påvelundsskolan, dock inte en del av aktuellt programområdet.

Förskolan kommer troligen inte behöva byggas ut med så mycket som 8 avdelningar då den föreslagna bebyggelsen nu minskats vad gäller den föreslagna byggnadshöjden inom området. Behovet är nu plats för en ny förskola med cirka 6 avdelningar inklusive utemiljö.

Synpunkten kring intrång i naturområdet noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Synpunkten kring bebyggelsehöjder noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

Synpunkten kring SKA/BKA noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande om planeringsprocessen*.

39. Fastighetsägare, Silvertärnegången 3

Har förståelse av behov av fler bostäder men beskriver oro över det gigantiska byggnadsprojektet med en mer ansträngd trafik- och parkeringssituation som följd.

Även kollektivtrafiken är delvis tungt belastad. Ett minskat bilberoende kan bara komma till om det finns god kollektivtrafik, vilket inte kommer vara tillräcklig i förhållande till antal människor som kommer bo/vistas i området.
Hur påverkas området av trafikbuller och hur förebyggs det?

Vilka industrier/företagare kommer försvinna? Vi använder oss idag av en hel del av utbudet. Kommer de finnas kvar (till exempel träning STC, hemköp, sushirestaurang, bilverkstad)?

Kritisk till planering i den välanvända skogen.

Undrar varför de boende inte har tillfrågats under planarbetet? Istället har man valt barn, ungdomar som i många fall inte bor i området.

Vad betyder det att bygga på ianspråktagen mark samt att bygg tätare kring bytespunkter och i kollektivtrafiknäraläge?

Hur har man kommit fram till andel bostäder i förhållande till övriga funktioner så som skolor (inklusive förskola) och annan kommunal service?

Saknar en tidsplan för etapperna.

Vad innebär byggnationen mot Fågelvägen, stängs ingången till skogen igen? Kommer det endast vara ingång via Redegatan? Är kritisk till byggnation inom Påvelundsskogen.

Ifrågasätter det som togs upp under samrådsmötet, att utsläpp av koldioxid påverkas positivt. Inte alla kommer åka kollektivt.

Vad innebär detta som också togs upp på mötet ”frisk luft förbättras något när viss bilbaserad externhandel på sikt omvandlas”?

Kommentar:

Synpunkten kring ökad trafik och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan utredas vidare och eventuella åtgärder föreslås.

Angående vilka verksamheter som kommer försvinna så är det inget staden råder över, däremot möjliggörs för en bredning av ett möjligt innehåll inom området där både verksamheter och bostäder kan samexistera.

Synpunkten kring intrång i naturområdet noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Angående hur närboende tillfrågats så görs detta som brukligt under samrådet. Därutöver har boende inom området givits möjlighet att yttra sig via enkätutskick

uppbyggt på samma sätt som för barnen/ungdomarnas promenad, men gjordes vid detta tillfälle då istället som utskick på grund av Covid-läget. Se ytterligare svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande om planeringsprocessen*.

Att bygga på ianspråktagen mark betyder att man bygger på mark som redan tidigare bebyggt eller hårdgjorts. Att bygga tätare kring bytespunkter och i kollektivtrafiknära lägen innebär helt enkelt att man bygger där kollektivtrafiken finns för att nyttja dess infrastruktur.

Behov av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Det två privata skolorna i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser.

Området kommer att utvecklas etappvis över en relativt lång period med start av detaljplanering 2022 och utbyggnad under cirka 10 till 15 år.

Nej ingång från Fågelvägen in mot Påvelundsskogen ska inte stängas av och området är heller inte aktuellt för bostadsbebyggelse längre.

Synpunkten kring intrång i naturområdet noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

Givet så bidrar all byggnation till en påfrestning på vår miljö men det som syftades var att klimatpåverkan kan minimeras genom att bygga smart och nyttja befintligt utbyggt infrastruktur och förtäta där service antingen redan finns eller där underlag på så sätt skapas för att den ska kunna existera.

När externhandeln kan ersättas med lokal handel minskar behov av längre resor, som ofta sker med bil och kan då ersättas med resor gående, cykel eller kollektivt inom närområdet.

40. Fastighetsägare, Långedragsvägen 147

Anser att projektet kommer resultera i att väsentligt fler människor kommer vara i rörelse och trafiken kraftigt öka längs Torgny Segerstedts gatan. Vill att det bullerskydd som delvis finns idag förlängs utmed Långedragsvägen fram till Coop. Det skulle skapa en bättre boendemiljö samt hindra människor att gena över spårvagnsspåren.

Anser att högsta tillåtna hastighet bör begränsas till max 30 km/h med vägbulor på sträckan från Tranered hela vägen till Coop.

Bostadshus med över 4 våningar skulle inte harmonisera med stadsbilden och omkringliggande villakvarter. Bostadskvarteren bör begränsas till max 4 våningar.

Kommentar:

Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan utredas vidare. Hastighetsbegränsande åtgärder anpassas till trafikförhållandena och de konfliktsituationer som finns på gatan. Hastighetsregleringen 30 km/h tillämpas primärt vid skolor om inte andra åtgärder är lämpliga. Farthinder i form av vägbulor används främst där oskyddade trafikanter ska passera. För närvarande bedöm dessa åtgärder inte vara aktuella på sträckan.

Synpunkten kring bebyggelsehöjder noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

41. Fastighetsägare, Skrattmåsgången 11

Anser att man inte bör bygga på befintlig fastighet utmed Redegatan som vetter mot Carnegie Äng. Vill inte att det byggs högre än befintliga byggnader. Det kommer skugga befintliga fastigheter, lyfter en oro om att solceller inte kommer få tillräckligt med ljus. Menar även att parkeringstalet för nya bostäder är för lågt.

Lyfter en undran om det även finns planer på att planera för större vårdcentral, skolor och äldreboenden när det skapas så många nya bostäder.

Framför att trafiken i dagsläget redan är högbelastad och att trafikmängden ökat väsentligt under de senaste åren.

Framför att det inte bör byggas i Påvelunds slinga och att det är beklagligt att kommunen inte intervjuat boende i området om detta. Framför att det inte är en otrygg plats och att personer i alla åldrar nyttjar skogen. Ser hellre att det byggs på ställen som är otillgängliga, tex på berg och att skogen ska lämnas som den är, vill inte ha en anlagd park. Menar även att det är bättre att bygga vid Torgny Segerstedts gatan än vid Fågelvägen och att det vore bra med ett äldreboende där så att villor kan frigöras till fördel för yngre familjer.

Framför att det finns god tillgång till service på gångavstånd i området, och att Frölunda Torg också ligger relativt nära.

Kommentar:

Synpunkten kring bebyggelsehöjder noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

Synpunkten kring parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Vad gäller utbyggnad av kommunalservice så är behovet av förskola/skola beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Det två privata skolorna i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser. Vårdcentralen är en privatverksamhet och ges möjlighet att ligga kvar eller utvecklas/avvecklas, det är upp till verksamheten själva. Vilka användningar som regleras i plan görs först i detaljplaneskedet.

Synpunkten kring ökad trafik och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Synpunkten kring intrång i naturområdet noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Angående hur närboende tillfrågats så görs detta som brukligt under samrådet, därutöver har boende inom området givits möjlighet att yttra sig via enkätutskick uppbyggt på samma sätt som för barnen/ungdomarnas promenad, men gjordes vid detta tillfälle då istället som utskick på grund av Covid-läget. Se ytterligare svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande om planeringsprocessen*.

42. Fastighetsägare, Skrattmåsgången 7

Framför att omvandling av industriområdet är positivt, men att det inte bör byggas i skogen och dess vilda natur. Den monetära vinsten bör inte vara värd mer än att bevara en hållbar ekologisk miljö.

Att skogen är mörk kan lösas genom bättre belysning och skötsel, menar att kommunen har slarvat med detta samt att det är naturligt att skogen är mörk på nätterna. Menar att tätbefolkade områden bidrar till fler risker.

Kommentar:

Synpunkten kring intrång i naturområdet noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

43. Fastighetsägare, Skrattmåsgången 36

Skogen används flitigt av människor i alla åldrar. Ställer sig frågandes till om man behöver bygga i naturområdet med sitt rika djur- och växtliv och menar att skogen blir otillgänglig om ingången vid Fågelvägen byggs igen. Om skogen byggs bort behöver vi ta oss längre bort för att nå natur, vilket motsätter resonemanget att bygga i centrala lägen för att minska resor med bil.

Kommentar:

Programmet har reviderats avseende exploatering och bebyggelse i naturområdet med de högsta naturvärden inklusive bebyggelse mot Fågelvägen. Hänsyn tas till skogsområdet och dess naturvärden, samtidigt som tillgängligheten till dessa naturvärden för rekreation och aktivitet ökar.

44. Fastighetsägare, Labbgången 26

Anser att projekt i huvudsak är ett ganska dåligt förslag. En stor anledning till det är att det redan är mycket trafik i området. Trots att det bara är 600 meter till skolan känns det inte tryggt att låta barn gå/cykla själv till skolan. Att det byggs nya bostäder kommer inte att minska trafiken utan snarare att öka den. De som tar bilen har redan nu möjlighet att åka kollektivt men väljer bort det alternativet.

Framför att det är positivt med blandade stadsområden men inte när det sker på bekostnad av grönområden. Skogen används dagligen av människor i alla åldrar, även i undervisning för både skolbarn och förskolebarn. Anser att det inte är rättvist att bygga i området på grund av att det upplevs otryggt på kvällarna.

Framför att det bör satsas på att skapa separata cykelbanor, säkra skolvägar samt att rusta upp skogen med bänkar, grillplatser, utegym, lekplatser, frisbeegolf eller dylikt.

Framför att det hade varit fantastiskt att bygga en skatepark i närhet till idrottsanläggningarna vilket skulle bidra till mer folk och trygghet.

Framför att det är positivt med byggnation av bostäder men då endast på område där det idag är bebyggt med företag/industrier och inte ta från befintligt grönområde.

Kommentar:

Programmet har reviderats avseende exploatering i naturområdet, se punkt 43. Det föreslås en förändrad trafikstruktur där motortrafikens prioriterade ställning får ge plats för ett mer gång- och cykelvänligt område. Programmet föreslår att även att rekreativvärden stärks med en bostadsnära park inom Påvelunds naturområde samt en

utveckling av idrottsområdet. Exakt utformning, vilka funktioner och aktiviteter som ska finnas med, tas fram av park- och naturförvaltningen och idrotts- och föreningsförvaltningen.

45. Fastighetsägare, Silvertärnegången 9

Framför om naturområdet, att det naturliga grönområdet har viktiga kvaliteter som friluftsområde med rikt djur- och växtliv och söker man anlagda parker och/eller stora gräsmattor finns Ruddalen, Slottsskogen och Botaniska Trädgården inom bekvämt cykelavstånd. Skövling av skogen skulle vara brutalt och ingången till skogen skulle försvinna. Undrar hur mycket av skogen som blir kvar.

Framför att infrastrukturen på och kring Fågelvägen är hårt belastad. Anser att det framstår naivt att tro att mängden nya bostäder inte skulle generera en proportionellt ökad belastning på vägar och parkeringsmöjligheter. Privata parkeringsplatser används redan idag av besökare till gym och dylikt.

Ifrågasätter bebyggelse, hur föreslagen bebyggelse om 4 till 6 våningar kan anses smälta in i den befintliga miljön. Utöver själva boytan kräver flerbostadshusen komplementbyggnader och parkeringsplatser/garage. På vilket sätt påverkar dessa byggnader befintliga fastigheters möjligheter till tillgång till solljus?

Framför att kollektivtrafiken redan är överbelastad, speciellt under sommaren. Anser att det är för få avgångar på bussen, och framför att hållplatsen för snabbbussen togs bort vid Fågelvägen/Torgny Segerstedtskatan.

Påtar att befintlig service och företag, att det inom gångavstånd finns all service som behövs. Undrar vad som kommer hända med den befintliga servicen och framför att det kommer öka bilresandet om dessa funktioner försvinner.

Undrar om barnkonsekvensanalys: hur många av de tillfrågade barnen som bor i området, om de går eller får skjuts/åker kollektivt och på vilken tid på dygnet som promenaden genomfördes samt varför inte övriga boende har tillfrågats om hur skogen används.

Påtar om skolor, att det redan för tio år sedan var brist på skolplatser i området, och att barn nu slussas över hela staden för att gå i högstadiet.

Anser att de varken kan se eller känna igen sig i något *behov av att skapa struktur och stadsmiljö* eller vad det är som anses *saknas i området*. Området består redan idag av en blandad bebyggelse och är en stadsnära oas med närhet till naturupplevelser i form av både vattennära läge och skogsområde. Vidare kan inte fastighetsägaren se hur de i förslaget presenterade lösningarna skulle kunna lösa vare sig dagens eller framtidens infrastrukturutmaningar i verkligheten.

Motsätter sig programmet och anser det vara dåligt underbyggt samt att det saknar förankring hos boende.

Kommentar:

Programmet har reviderats avseende byggnadshöjder, en generell höjd på 4 våningar föreslås. Programmet har också reviderats avseende exploatering nära befintlig bostadsbebyggelse. Solljus hanteras i nästa skede detaljplaneskedet.

Programmet föreslår en förändrad trafikstruktur där motortrafikens prioriterade ställning får ge plats för ett mer gång- och cykelvänligt område. Inriktningen är att all parkering och angöring ska ordnas på kvartermark. Det bedöms inte vara förenligt med programmets mål att tillskapa parkeringar. Frågor om belastning på kollektivtrafik, antal avgångar för bussar och så vidare, bevaras inte av stadsbyggnadskontoret.

Programmets intention är att befintliga verksamheter och service i området ska finnas kvar och det är i första hand en fråga för fastighetsägarna i området. Det är inget som hindras av programmet. Behov av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Det två privata skolorna i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser.

Att stadsutveckla området Redegatan skapar flera nya värden. Det tidigare utpräglade verksamhets- och kontorsområdet får ett bredare stadsinnehåll och utvecklas till en levande och hållbar boendemiljö. Rekreativvärden stärks med en föreslagen bostadsnära park inom Påvelunds naturområde och programmet föreslår en utveckling av idrottsområdet. Hållplatsläget förstärks som målpunkt med busshållplatser och ges tydligare kopplingar till de andra målpunkterna med små torg och platser.

I övrigt hänvisas till generella svar under de tematiska svaren under rubrikerna övergripande kritik till *intrång i naturmark, bebyggelsen och bebyggelsens höjder*, övergripande kritik till *ökad trafik och parkeringsfrågor* och övergripande om *planeringsprocessen*.

46. Fastighetsägare, Lunnefågelgången 2

Anser att man inte bör bygga på flera våningar på befintligt hus utefter Fågelvägen (Teliahuset). Det kommer leda till att all sol försvinner från befintliga hus i området. Det föreslås även att ett 6-våningshus ska byggas utefter Fågelvägen i Påvelundsslingan så att skogsområdet kommer att försvinna då även in- och utfartsvägar måste anläggas. Området används av motionärer, barn och folk som går ut med sina hundar flera gånger per dag. Detta är det enda grönområde som finns i området.

Trafiken kommer att öka avsevärt och redan i dagsläget är det många bilar till Engelskaskolan samt att det på morgon och eftermiddag är mycket trafik på Fågelvägen. Undrar om vägarna ska byggas ut och framför att det blir mycket mer buller med fler bilar. Undrar även om det ska byggas bullerplank utefter Fågelvägen mot Carnegie Äng.

Undrar hur det kommer bli med parkeringsplatser vid Påvelunds idrottsanläggning och gymmet. Idag räcker inte deras parkeringsplatser till, så många parkerar på Carnegie Ängs parkering som är privat.

Undrar vart vårdcentralen Västerläkarna ska flytta.

Ifrågasätter varför endast barn, som inte nödvändigtvis bor i området, har fått delta i dialog och inte andra boende.

Anser att det endast bör byggas ett par våningar höga byggnader i närhet av villaområden.

Kommentar:

Programmet föreslår en utbyggnad av gång- och cykelvägar och förbättring av gatorna som främst är till för gående och cyklister, ingen utbyggnad av vägar. Vid

detaljplanering behöver trafikbullerfrågan och eventuella behov av bullerskyddsplank utredas vidare. I kommande detaljplanering redovisas vilka bullernivåer de verksamheter som kommer att samexistera med kommande bostäder/förskola, kan ge upphov till.

Angående hur närboende tillfrågats så görs detta som brukligt under samrådet. Därutöver har boende inom området givits möjlighet att yttra sig via enkätutskick uppbyggt på samma sätt som för barnen/ungdomarnas promenad, men gjordes vid detta tillfälle som utskick på grund av Covid-läget. Se ytterligare svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande om planeringsprocessen*.

Frågan om Västerlökarna kan inte kommunen besvara utan det är fastighetsägaren. Programmet hindrar inte verksamheten.

I övrigt hänvisas till generellt svar under de tematiska svaren under rubriken övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund och övergripande kritik till bebyggelsen och bebyggelsens höjder samt övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.

47. Fastighetsägare, Silvertärnegången 7

Anser att skogen som idag används flitigt löper en stor risk att försvinna genom projektet och bli till en arrangerad "park". Dessutom kommer en väg in till skogen stängas igen och därmed försämra tillgången för ett flertal boende i området. En stor del av skog kommer skövlas och ersättas med en stadspark med negativ miljö- och klimatpåverkan som följd.

Framför en oro gällande att trafiken kommer öka ännu mer. Det är redan idag kaotiskt vid morgon- och eftermiddagstrafik. Det råder hård belastning på Fågelvägen och Torgny Segerstedtgatan. Vid arbete/underhåll av Gnistängstunneln blir belastningen extremt tung på dessa vägar. Framför att parkeringsplatsbrist råder i hela området vilket innebär att våra parkeringar inom Carnegie Äng nyttjas av besökare till skogen/idrottsanläggningen och gymmet. Framför att kollektivtrafiken är redan idag hårt belastad och under sommaren extremt belastad.

Undrar vilka industrier/företagare som kommer försvinna. Närheten till den service som finns gör att bil inte behöver användas.

Önskar svar på frågor som uppkom vid informationsmötet den 14 april: Vad menas med ianspråktagen mark, bygg tätare kring bytespunkter och i kollektivtrafik? Synpunkt på att det är otillräckligt planerat för hur trafiken påverkas av utökade bostäder. Det hänvisas till kollektivtrafiken, som fastighetsägaren inte anser tillräcklig lösning. Synpunkt på hur andelen bostäder har tagit fram i förhållande till övriga funktioner. Saknar förklaring till "utveckling" av trafikpåverkan, parkeringsplatser, förebyggande av bullerpåverkan. Saknar en tidsplan för etapperna. Vad innebär byggnationen mot Fågelvägen, stängs ingången till skogen igen, kommer det endast vara ingång via Redegatan?

Framför synpunkter på bedömning av miljömål, miljö kvalitetsnormer som klimatpåverkan, frisk luft och bara naturlig försurning.

Fastighetsägare motsätter sig programmet, anser det vara för dåligt underbyggt och saknar förankring hos boende i området.

Kommentar:

Planprogrammet ger en struktur för kommande bebyggelse, vägar och grönytor. I programmet anger kommunen sin viljeinriktning och utgångspunkter för den fortsatta planeringen. Programmets föreslagna bostäder grundar sig på aktivt intresse för utveckling från de fastighetsägare som finns området. Deras intresse är sammanvägt med kommunens strategiska val om markanvändningen. Programmets intention är att befintliga verksamheter ska ges möjlighet att finnas kvar men det är i första hand en fråga för fastighetsägarna.

En av stadens strategier när det gäller att tillskapa nya bostäder är att planera i områden där det går att dra nytta av det som finns, exempelvis infrastruktur, vägar, busshållplatser, vatten- och avlopp och så vidare.

Programförslaget utgår i största utsträckning från att befintlig trafikstruktur behålls, då det finns kapacitet i den, men förslår viss ombyggnad. Befintliga vägar/gator omdanas i vissa stråk med utgångspunkt i att skapa stadsmässighet och att ge mer utrymme för fotgängare och cyklister. Generellt sett antas exploateringen leda till ett ökat resande och med grund i trafikstrategins mål om ökade andelar för gång-, cykel- och kollektivtrafik görs förbättringar i infrastrukturen för dessa trafikslag. Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan och eventuella behov av bullerskyddsplank, utredas vidare. Exempelvis vilka bullernivåer de nya bostäder som kommer att samexistera med befintliga verksamheter. Vidare har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver.

Ettappindelningen anger kommunens viljeinriktning, men genomförande och utbyggnaden vilar på flera parter, det är även en fråga för fastighetsägarna. Den första etappen planeras till att starta 2021/2022.

Programmet ses över med avseende på beskrivning och koppling till miljömålen.

I övrigt hänvisas till generella svar under de tematiska svaren under rubrikerna övergripande kritik *till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*, övergripande kritik till *bebyggelsen och bebyggelsens höjder*, övergripande kritik till *ökad trafik och parkeringsfrågor* och övergripande om *planeringsprocessen*.

48. Fastighetsägare, Skrattnåsgången 15

Framför att grönområdet i "Påvelundsslingan" är en ovärderlig tillgång närområdet och att det är viktigt för människor att få uppleva naturmiljöer. Är oroad över att kommunen vill bygga i skogen och framför att en stadsdelspark inte är önskvärt här. Menar även att området inte upplevs otryggt.

Anser att den planerade bebyggelsen kommer avvika kraftigt från befintlig bebyggelse, och att ny bebyggelse bör hållas på rimlig höjd. Undrar hur höga husen kommer bli och framför att det vid tidigare förslag på att bygga på Teliahuset nekades på grund av att det skulle skugga omkringliggande bebyggelse för mycket.

Framför att så många nya bostäder som föreslås kräver ökad turtäthet i kollektivtrafiken samt fler skol- och förskoleplatser och undrar hur detta ska kunna genomföras.

Framför att området är väl försett med handel och service i dagsläget samt att det är nära till Frölunda Torg och anser att mer handel knappast är nödvändigt.

Kommentar:

Västtrafik har informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Programmets intention är att befintliga verksamheter och service i området ska finnas kvar och det är i första hand en fråga för fastighetsägarna i området. Det är inget som hindras av programmet.

Behov av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täckas. Programmet föreslår en utbyggnad av grundskolan, Hagenskolan och en ny förskola som följd av tänkt exploatering.

I övrigt hänvisas till generellt svar under de tematiska svaren under rubriken övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund och övergripande kritik till bebyggelsen och bebyggelsens höjder.

49. Fastighetsägare, Silvertärnegången 40

Anser att det bör beskrivas hur högstadieplatser tillgängliggörs på samma sätt som för låg- och mellanstadiet. Framför att det i nuläget är en osäker trafikmiljö vid Hagenskolan vid hämtning och lämning och att det bör åtgärdas om elevantalet ska öka.

Anser att om trafiken på Fågelvägen ökar ytterligare så bör säkerställas att det blir lättare att komma ut med bil från Tjädergatan samt att det blir mer trafiksäkert för barn att komma över Fågelvägen mot Påvelundsskogen, efterfrågar trafikljus.

Framför att alla de verksamheter som finns i området i dagsläget är värdefulla för de som bor i området och önskar att området utvecklas så den typen av verksamheter utvecklas och inte blir färre.

Framför att de är positiva till att en liten del av Påvelundsskogen (mellan Engelskaskolan och Skogsplanen) får mer parkkaraktär och blir mer tillgänglig men att det är viktigt att större delen av Påvelundsskogen får fortsätta att vara skog. Framför även att det är viktigt att Påvelundsskogen fortsätter att upplevas som tillgänglig för alla boende i området och inte bara för de nya husen i kanten av skogen.

Kommentar:

Programmet föreslår en utbyggnad av grundskolan, Hagenskolan med ca 200 till 300 elevplatser som följd av tänkt exploatering. Det tillsammans med de två privata skolornas högstadium i området, bedöms behov av högstadieplatser vara tillgodosett. Befintlig trafiksituation vid Hagenskolan kommer sannolikt utredas i samband med föreslagen utbyggnad och då hanteras av Trafikkontoret. Angående fråga om befintliga verksamheter i området, se svar i punkten 48 ovan.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i förhållningssättet till Påvelunds naturområde. I övrigt hänvisas till generella svar under de tematiska svaren och rubriken övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.

50. Fastighetsägare, Lunnefågelgången 23

Anser att hus som 4 till 6 våningar kommer skapa en mindre harmonisk stadsbild samt att villaområdet mittemot den nya bebyggelsen starkt kommer påverkas negativt. Är upprörd över att bostäder planeras i direkt anslutning till Påvelundslingan. Menar att det kommer generera fler människor och att ett förminskat naturområde inte är vad som behövs.

Framför att slingan borde bevaras och inte bebyggas med hus, detta ur både ett miljö- och hälsoperspektiv. Att rusta upp slingan samt anlägga en ny lekplats som i sin tur bidrar till aktivitet och glädje för olika åldrar är en god idé.

Undrar hur trafiksituationen kommer att lösas. Nya cykelbanor och promenadstråk är jättebra men vägarna är ansträngda morgon/eftermiddagstid. Undrar hur alla dessa tilltänkta bostäder med tillhörande bilar ska omhändertas samt framför att det kommer bli en betydligt högre bullernivå. Framför att det inte syns några parkeringsplatser i förslaget och undrar hur det ska lösas.

Framför att en upprustning och förbättring av industriområdet ses som en god idé och är även positiv till tilltänkta och säkrare cykel och gångbanor.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret instämmer i förhållningssättet om hälsoaspekter i Påvelunds naturområde och intention om utvecklingen kring Redegatan befintliga miljö.

Vid detaljplanering av nya bostäder utreds trafikbuller vidare. Exempelvis studeras bullernivåer för nya bostäder för att kunna samexistera med omgivande gator. I övrigt hänvisas till generellt svar under de tematiska svaren och rubriken övergripande kritik till bebyggelsen och bebyggelsens höjder samt svar under ökad trafik och parkeringsfrågor.

51. Fastighetsägare, Redegatan 10

Informerar om att de utöver de tankar och diskussioner fastighetsägaren framfört med sin granne, skolan Skäret 177:4, som redovisats i gemensamt brev, även har egna tankar om en möjlig förändring för fastigheten. Det innebär att i detta alternativ önskas bygga bostäder. I vilken form återkomma fastighetsägaren med.

Kommentar:

Noterat, programmet hindrar inte för utveckling av bostäder.

52. Fastighetsägare, Långedragsvägen 145

Menar att då man bosatt sig i detta område, just för att det är ett villaområde, så önskas att det så förblir. Framför att access till grönområdet bakom projektet kommer väsentligen att försvåras. Att grönområdet och möjlighet till naturupplevelse kommer att reduceras.

De projekterade husens höjd är minst sagt störande jämfört med övrig bebyggelse.

Förtätning av området är av ondo och kommer inte tillföra något positivt för befintliga invånare utan som visat sig i andra projekt, skapa problem och otrygghet.

Kommentar:

Aktuellt program utgår från stadens utbyggnadsstrategi och utvecklingsintressen i området där förtätning är en faktor som i flera avseenden bedöms som positiv. Ett av målen med programmet är att utveckla fler platser som tillgängliga och trygga. Det föreslås bland annat att upprustning i Påvelunds naturområde för att motverka otrygghet, se vidare programhandling avsnitt 2.4 Grönstruktur och offentliga rum.

I övrigt hänvisas till generellt svar under de tematiska svaren och rubriken övergripande kritik till bebyggelsen och bebyggelsens höjder samt svar under bebyggelse i naturområdet Påvelund.

53. Fastighetsägare Ljungdalsgatan och Staregatan

Synpunkter framförs från 31 fastighetsägare som berör kritik på ingrepp i Påvelundsskogen som man menar bör minskas till så låg nivå som möjligt. Anser att bebyggelse längs Fågelvägens södra del bör undantas helt med hänsyn till naturvärden och negativ påverkan på sikt för fastighetsägare. Framför också att nytillkommande bebyggelse bör ske med måtta och inte i det stora antalet bostäder som i programförslaget.

Anser att tillkommande bostäder genererar en ökad fordonstrafik, bland annat på Fågelvägen, vilket medför påverkan för fastighetsägare med luft- och bullerproblem.

Framför även en oro om parkering för tillkommande bostäder, att bilparkering hamnar på befintliga gator.

Kommentar:

Programförslaget är reviderat avseende antal bostäder, höjd på bebyggelsen och bebyggelse mot Fågelvägen, se generellt svar under de tematiska svaren och rubriken övergripande kritik till bebyggelsen och bebyggelsens höjder. Se även de tematiska svaren under bebyggelse i naturområdet Påvelund samt svar under ökad trafik och parkeringsfrågor.

54. Fastighetsägare, Sellén mast

Som fastighetsägare i stora drag positiva till programmets inriktning och framför ett fåtal invändningar som gäller etappindelningen. Framför att etapp 2 är alltför stor eventuellt ska den delas på två. Fastighetsägare önskar ingå i etappen 1.

Anser att kopplingen i form av det föreslagna ”förstärkta tvärgående gångstråket” som planeras genom det södra området kan ifrågasättas. Föreslår en alternativ dragning av söder om det ”Södra området” mot den sydvästra ytterkanten av programområdets skulle vara en mer rationell och genväg till idrottsområdet.

Framför synpunkter om byggnadshöjder där programmets förslag med 4 till 6 våningar skulle vara rimligt med en något högre byggnad, upp till sju våningar, i den norra delen fastigheten.

Påtar att kommunens förslag på en *rimlig* standard på de allmänna platserna och gatorna är det ska ligga till grund för programmets kostnadskalkyl. Att de ”ytterligare åtgärdsförslag” som presenteras i programmet framstår som rimliga men att det enligt PBL endast finns möjlighet för kommunen att ställa krav på ersättning från exploatörer för åtgärder som är *nödvändiga* för att detaljplanen ska kunna genomföras (PBL 2010:900, 6 kap 40 §).

Kommentar:

Noteras. När det gäller etappernas storlek planeras det av stadsbyggnadskontoret och övriga förvaltningar utifrån resurser, komplexitet och så vidare. I nuläget är etapp 1 endast två fastigheter i norra delen men det kan komma förändringar. Stadsbyggnadskontoret håller kontakt med fastighetsägaren om hur det fortlöper. Det gångstråk som föreslås i programhandlingen som ett ”förstärkt tvärgående gångstråk” är inte ett exakt läge utan behöver utredas i detaljplaneskedet.

När det gäller byggnadshöjder är inriktningen nu en lägre bebyggelsehöjd men att en högre bebyggelse kan prövas på några begränsade platser. Efter samrådet gjordes en omprövning av lämpliga byggnadshöjder utifrån områdets topografi, befintlig bebyggelse/villabebyggelse som är relativt låg och den omfattande kritik mot höga byggnadshöjder som kom in under samrådet.

Samtliga ekonomiska kalkyler är utförda av experter på respektive område och utförda på ett adekvat sätt.

55. Fastighetsägare, Cedergatan 3

Framför synpunkter att bostadskvarter bör vara om max 4 våningar för att smälta in i stadsbilden och villakvarteren. Det bör även vara en nedtrappning till max 3 våningar ut mot Torgny Segerstedtgatan. Framför att bostadshus över 4 våningar är olämpligt utmed Torgny Segerstedsgatan och att de inte bör placeras närmare gatan än befintlig bebyggelse med tanke på störande buller och påverkan på stadsbilden.

Önskar att tillgängliggöra området kring Tranered/Torgny Segerstedtgatan i sydväst genom gång- och cykelstråk samt affärsverksamheter och uteserveringar. Samt att befintliga träd längs med Torgny Segerstedtgatan bevaras och nya planteras. Framför oro kring trafiksituationen och ger förslag på att fler bullerdämpande åtgärder behövs på gator i omgivningen samt att hastigheten på Torgny Segerstedtgatan bör begränsas till max 30 km/h.

Kommentar:

Noteras. När det gäller byggnadshöjder är inriktningen nu en lägre bebyggelsehöjd men att en högre bebyggelse kan prövas på några begränsade platser, se vidare generellt svar om bebyggelsen och bebyggelsehöjder.

Programmet föreslår vissa stråk men exakt läge för dessa kommer att utredas i detaljplaneringsskedet. På samma sätt om träd är möjliga att bevaras eller inte får utredas vidare utifrån tänkt exploatering. Det är delvis upp till fastighetsägaren att ta ställning till om träd ska sparas eller inte. Stadens ambition att spara träd i första hand. Trafikbullerfrågan utreds även den vidare. Vid detaljplanering tas utredningar fram som redovisar bullernivåer för nya bostäder kontra gator och verksamheter som de kommer att samexistera med, utifrån naturvårdsverkets riktlinjer för trafikbuller. För frågor gällande ytterligare hastighetsdämpande åtgärder och trafiksäkerhet samt de tekniska aspekterna hänvisas till Trafikkontoret.

56. Fastighetsägare, Hasselgatan 1

Motsätter sig byggnation inom idrottsområdet och framhåller det negativa med att bebygga parkeringen med höga hus som inte förhåller sig i höjd och skala till omgivningen och bildar en barriär till naturen. Om bebyggelse ska ske här bör den i höjd vara mer anpassad till småskalig villabebyggelse. Framför även oro för insyn och ökad skuggning av ny bebyggelse. Om parkeringen tas bort och det utökas med idrott blir trafiksituationen troligen ohållbar. Föreslår tre alternativ av exploateringen av idrottsparkeringen; att den bevaras och rustas upp så att den bjuder in till vistelse,

bevaras i kombination med en aktivitetsyta för sport/spontanidrott eller bevaras i kombination med en förskola anpassad till områdets villabebyggelse.

Framför att Redegatan och Hängpilsgatan inte bör öppnas upp för biltrafik in till Västra Palmgrensgatan vilket skulle förvärra trafiksituationen än mer på smågatorna

Motsätter sig byggnation inom natur- och idrottsområdet och framförallt av höga hus. Framhåller negativ påverkan av naturen, påverkan av fåglar som till exempel liten hackspett som kan förekomma. En exploatering av naturområdet bör anpassas till naturvärden så att de inte skadas. Om exploatering sker bör den fokusera på att utveckla idrottsverksamheten i kombination med att bevara naturområdet så långt som möjligt och inte bebygga det med höga hus. Om exploateringen skalas ner och höghusen exkluderas kommer den i större utsträckning att vara förenligt.

Framför att även om inte just höga hus byggs på ovan nämnda platser tillkommer ändå ca 1 000 lägenheter, vilket förväntas vara både rimligt för området och för kommunens strategier.

Kommentar:

Noteras. När det gäller byggnadshöjder är inriktningen nu en lägre bebyggelsehöjd på fyra våningar men att en högre bebyggelse kan prövas på några begränsade platser, se vidare generellt svar om bebyggelsen och bebyggelsehöjder. Även för idrottsområdet är inriktningen förändrad och programmet föreslår att det är enbart utveckling för idrottens behov och behovet av förskola som föreslås ske här.

Programmet föreslår viss exploatering invid idrottsområdet och medger därmed att naturmark/naturvärden kan tas i anspråk. Sammantaget kommer föreslagen bebyggelse i dessa delar sannolikt medföra liten negativ påverkan på en lokal skala. I kommande detaljplaneprocesser behöver exploatering studeras mer i detalj i förhållande till enskilda naturvärden för att minimera negativ påverkan på befintliga naturvärden. Kompensation för förlorade naturvärden och andra ekosystemtjänster behöver också utredas vidare enligt Göteborgs Stads riktlinje för kompensation.

Vid utbyggnad av området och dess påverkan för omgivande gator, parkeringssituation utreds den aspekten i detalj genom Trafikkontorets planering under detaljplaneskedet, se vidare övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor. Frågor om enskilda gator ska vara öppna/stängda hänvisas till Trafikkontoret.

57. Fastighetsägare, Bergakärrsgatan 17B

Anser att det inte bör byggas en hög fastighet mittöver Bergakärrsgatan 17B, på parkeringen vid idrottsområdet, det påverkar fastighetsägares utsikt och dagsljus. Om det beslutas att byggas önskas max två våningar.

Framför att det i planen bör säkerställas att biltrafik inte ökar i villaområdet som ligger i anslutning till Bergakärrsgatan. Redan i dag är villaområde kraftigt trafikerat av lämna/hämta barn vid förskolan och Montessoriskolan. Många parkerar även gratis längs villagatorna istället för på den avgiftsbelagda parkeringen vid idrottsområdet.

Om det byggs ytterligare förskola och även utökade möjligheter till idrotts- och rekreationsaktiviteter i anslutning till ytan som gränsar till Bergakärrsgatan, ser fastighetsägare en risk att genomfartstrafiken (hämta/lämna), samt ”gratisparkering” kraftigt kommer att öka. Önskar att det framstår vilka åtgärder som kommer genomföras för att hantera det.

Kommentar:

Noteras. När det gäller byggnadshöjder är inriktningen nu en lägre bebyggelsehöjd på fyra våningar men att en högre bebyggelse kan prövas på några begränsade platser, se vidare generellt svar om bebyggelsen och bebyggelsehöjder. Även för idrottsområdet är inriktningen förändrad och programmet föreslår att det är enbart utveckling för idrottens behov och behovet av förskola som föreslås ske här.

Vid utbyggnad av området och dess påverkan för omgivande gator, parkeringssituation, utreds den aspekten i detalj genom Trafikkontorets planering under detaljplaneskedet, se vidare övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.

58. Fastighetsägare, Lunnefågelgången 41

Motsätter sig programmet. Anser att trafiksituationen inom området är redan ansträngd och det gäller såväl bilar som spårvagn och bussar och då speciellt vid rusningstid och vid upphämtning av barn vid olika tidpunkter. Undrar hur mycket trafik som förskolan på åtta avdelningar kommer generera på Redegatan som redan nu är kaotiskt vid lämning och upphämtning vid Engelskaskolan. Menar att trafiksituationen och luften i området kommer att försämrats väsentligt. Framför att det redan är brist på parkering i området exempelvis vid idrottsanläggningen och att fler bostäder kommer förvärra det. Anser att förslag som "lämna bilen hemma" är orealistiska. Framför kritik att det tar lång tid med spårvagn och buss till centrum.

Framför att det saknas kapacitet i högstadieskolorna i väster. Barn slussas redan nu iväg till skolor långt bort. Frågar om nyinflyttade barn ska slussas exempelvis till skolor på Hisingen på grund av att Påvelundsskolan är fullbelagd.

Framför att rekreationsplatserna är redan ganska små inom området. Att bygga bort och förstöra motionslingan är oacceptabelt. Rekreativområdet nyttjas dagligen.

Anser att 6 våningar är för högt och kommer innebära att området förändras väsentligt för de som redan bor här. Det kommer innebära att vissa villatomter som i nuläget har sol istället kommer få väldigt mycket skugga. I bilden "En tänkbar bild av framtiden" visas 2 till 3 våningar höga hus, men menar att det till slut kommer att bli 6 våningar höga hus.

Anser att barnkonsekvensanalysen till stor del utgår från personer som inte bor i området. Att barn som tillfrågats säger att det känns otryggt när det är mörkt är inte så förvånande. Anser att programmet inte bygger på vad de som bor i området tycker och att det inte är demokratiskt.

Kommentar:

Noteras. Vid utbyggnad av området och dess påverkan för omgivande gator, parkeringssituation och luftmiljö utreds den aspekten i detalj genom Trafikkontorets planering under detaljplaneskedet, se vidare övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.

När det gäller byggnadshöjder är inriktningen nu en lägre bebyggelsehöjd, se vidare generellt svar om bebyggelsen och bebyggelsehöjder. Inriktningen är även ändrad kring bebyggelse i naturområde, se vidare generellt svar under rubriken övergripande kritik till intrång i naturmark.

Antal platser i skola/förskola är beräknade och behoven ska vara tillgodosedda.

Kommunen har ansvaret för att planera hur mark- och vattenområden ska användas genom att upprätta olika planer och områdesbestämmelser. Ett program är en del av det arbetet men inte juridiskt bindande. När ett program utarbetas samråder kommunen med boende och flera parter som länsstyrelsen, andra kommunala förvaltningar och så vidare. Detta för att få in bred kunskap till kommunens avvägning. Se vidare generella svar under övergripande om planeringsprocessen.

59. Fastighetsägare, Havssulegången 1

Anser att tillkommande trafik inte kommer kunna hanteras av de gator som finns idag. Framför att de inte vill ha högre bebyggelse än den befintliga i området. Samt anser att det inte finns utbyggt vård, skola och omsorg för så många nya boenden i området.

Kommentar:

Noteras, se de generella svaren under de tematiska svaren och rubrikerna övergripande kritik till bebyggelsens höjder samt övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor. Kommunen ansvarar för skola och förskola. Det behov som genereras utifrån tänkt exploatering beräknat och ska täckas. Beräkningen är att en ny förskola ska tillkomma och att Hagenskolan ska byggas ut.

60. Fastighetsägare, Långedragsvägen 143B

Meddelar att de ställer sig bakom tidigare inskickad skrivelse, se nummer 14.

Kommentar:

Noterat.

61. Fastighetsägare, Silvertärnegången 1 och 4

Framför att bygga 4 till 6 våningars hus utmed Fågelvägen skulle kräva stora ytor runt sig utöver själva bostadsbyggnaden så som parkering, sophantering med mera vilket kommer ske på bekostnad av skogsområdet där många människor och skolbarn rör sig. Påtalar också att höga hus kan skymma för andra befintliga boenden. Framför en oro om att bullerkraven inte kommer mötas.

Framför om trafiksituationen, att vägarna är hårt belastade och att det kommer öka med ny bebyggelse samt en oro om att bullerkraven inte kommer mötas. Även kollektivtrafiken redan är överbelastad.

Påtalar att barnen som deltagit i BKA inte är från närområdet samt att området kring motionsslingan är tryggt och att det inte är motiverat att bygga hus för att skapa ett tryggare område.

Kommentar:

Noteras, se de generella svaren under de tematiska svaren och rubrikerna övergripande kritik till bebyggelse i naturområdet, bebyggelsens höjder samt övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor. Trafikbullerfrågan utreds vidare. Vid detaljplanering tas det fram utredningar som redovisar bullernivåer för nya bostäder kontra gator och verksamheter, som de kommer att samexistera med. Bullernivåer utgår från naturvårdsverkets riktlinjer för trafikbuller. När det gäller byggnadshöjder är inriktningen nu en lägre bebyggelsehöjd men att en högre bebyggelse kan prövas på några begränsade platser.

Angående hur närboende tillfrågats så görs detta som brukligt under samrådet. Därutöver så har boende inom området givits möjlighet att yttra sig via enkätutskick uppbyggt på samma sätt som för barnen/ungdomarnas promenad, men gjordes vid detta tillfälle som utskick på grund av Covid-läget. Se ytterligare svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande om planeringsprocessen*.

62. Fastighetsägare, Älvsborg 655:473

Önskar att tomten Älvsborg 655:473 ändras från parkmark till byggbar mark för ett enbostadshus i samband med det arbetet som görs i Program för Redegatan.

Kommentar:

Programmet föreslår fortsatt utveckling med ”natur” med stöd av naturinventering. Naturvärden finns i hällmark och ek- och tallskog precis intill aktuell fastighet. Det finns även svårigheter med angöring till/från fastigheten.

63. Fastighetsägare, Bergakärrsgatan 20D

Anser att det är viktigt att skogen och naturlivet med fåglar bevaras och motsätter sig att det ska byggas något här, varken idrottsrelaterat eller bostadsrelaterat. Det skulle påverka livskvaliteten negativt att ta bort skogsmiljön. Det är viktigt att skogsområdet närmast fastighetsägaren bevaras och att björkallén mellan fastighetsägare och fotbollsplanen finns kvar.

Gällande skyfallsyta och att bygga vallar omkring fotbollsplanen, framförs att det inte bör byggas höga vallar precis invid omkringliggande fastighetsägare och att det är viktigt hur vallarna utformas.

Motsätter att det ska byggas 4 till 6 våningshus i området som helhet och specifikt i närheten av synpunktslämnarens husområde. Det skulle förändra området helt. Om hus ska byggas i området borde trevåningshus vara maxhöjd för att inte påverka för mycket.

Motsätter sig byggnation av en aktivitetsyta i idrottsområdet (område 6). Framför en oro om ljudstörningar då det är lugn miljö i nuläget. Önskar att det planeras in bullerskydd eller annat för att bibehålla den lugna miljön.

Motsätter sig att det blir nya vägar eller parkeringsplatser nära fastigheten. Vill även att olaglig gatuparkering motverkas. Framför att gatan mellan Redegatan och Bergakärrsgatan inte ska öppnas, för att stävja trafik i bostadsområdet.

Kommentar:

Noteras. Programmet föreslår viss exploatering invid idrottsområdet och tillskapande av skyfallsåtgärder som innebär att vissa naturvärden kan tas i anspråk. I kommande detaljplaneprocess behöver utformning och exploatering studeras mer i detalj, som marknivåer vid fotbollsplanen och enskilda naturvärden (träd, trädrader) för att minimera negativ påverkan. Kompensation för förlorade naturvärden behöver också utredas vidare enligt Göteborgs Stads riktlinje för kompensation.

När det gäller byggnadshöjder är inriktningen nu en lägre bebyggelsehöjd på fyra våningar men att en högre bebyggelse kan prövas på några begränsade platser, se vidare generellt svar om bebyggelsen och bebyggelsehöjder. Även för idrottsområdet är inriktningen förändrad och programmet föreslår att det är enbart utveckling för idrottens behov och behovet av förskola, som föreslås ske här.

Vid utbyggnad av området och dess påverkan för omgivande gator, parkeringssituation, utreds den aspekten i detalj genom Trafikkontorets planering under detaljplaneskedet, se vidare övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor. Frågor om enskilda gator ska vara öppna/stängda hänvisas till Trafikkontoret.

Programmet inriktning är att idrottsområdet (område 6 i samrådshandlingen) kan utvecklas med enbart utbyggnad av idrott, utvidgad fotbollsplan och en förskola. Exakt utformning, vilka funktioner och aktiviteter är inte klarlagt i nuläget, utan det behöver tas fram i samband med detaljplaneringsskedet. Även en fråga som bullerstörning från idrottsområdet utreds då. Den markreservation som idrottsföreningarna hade, har gått ut under december 2021 är inte längre aktuellt.

64. Fastighetsägare, Lunnefågelgången 7

Anser att det som kommit fram i samrådshandlingarna kring otrygghetsaspekter inom området inte stämmer. Vidare anses att ta ytor i grönområdet i anspråk är illa genomtänkt då få grönområden finns kvar i närområdet.

Anser att den nyttillkommande bebyggelsen måste ta hänsyn till den kringliggande villabebyggelsen och dess skala för att skapa arkitektonisk harmoni och begränsa skuggning. För kännedom så begränsades "Teleskolans" byggnad utifrån aspekterna ovan.

Anser att det med ytterligare befolkning i området så kommer de redan hårt belastade vägarna få en mer trafik vilket inte är acceptabelt. Även hur den hårt belastade kollektivtrafiken ska lösas behöver framgå.

Framför att parkering för planerad bebyggelse behöver klarläggas då det annars finns risk att omgivande områden kommer drabbas av obehörig parkering, vilket redan sker idag.

Framför att den planerade bebyggelsen inte ska orsaka inskränkningar för närområdet varken i byggfasen eller efter färdigställandet.

Påpekar även att samrådshandlingarna beskriver en utbyggnad av över 1200 bostäder medan naturvärdesinventeringen och dagvatten- och skyfallsutredningen utgår från 500 till 800 bostäder.

Kommentar:

Noteras. Se svar i de generella svaren under de tematiska svaren under rubrikerna övergripande kritik till *intrång i naturmark*, naturområdet Påvelund och övergripande kritik till *bebyggelsen och bebyggelsens höjder* samt övergripande kritik till *ökad trafik och parkeringsfrågor*. Vid utbyggnad av allmän plats, kommunala gator, anpassas arbetet så att störningar för angränsande verksamheter och passerande trafik begränsas i tid och omfattning. Det sker genom Trafikkontorets planering, bland annat upprättas trafikordningsplaner och granskning av de olika genomförandeskedena.

Att antal bostäder skiljer sig år i de olika underlagen beror på att de är framtagna under arbetets gång. I inledningen av 2020 skissades på färre antal bostäder än i samrådshandlingen mars 2021. I programhandlingen (godkännandehandlingen) är uppdateringar gjorda medan underlagen fortsatt visar äldre siffror.

65. Fastighetsägare, Ljungdalsgatan 9

Anser att delar av programmet är bra men att planerna utmed Fågelvägen skulle försämra boendemiljön för omgivningarna bland annat då det planeras att ta skog i anspråk för bebyggelse vilket inte stämmer överens med naturvärdesinventeringens utpekande av höga värden i området. Byggnaderna skulle, om de byggs, försämra ljusförhållandena på andra sidan Fågelvägen. Även parken tar skog i anspråk. Framför även risk för påverkan av trafikbuller från Fågelvägen om skogen ersätts med husfasader som reflekterar ljudet.

Anser även att om sprängning blir aktuell vid Fågelvägen så råder risk för skador på kringliggande bostäder vilket förmedlas ha hänt på grannfastigheten vid sprängning betydligt längre bort.

Kommentar:

Bostadsbebyggelse vid Fågelvägen har tagits bort, se avsnittet med tematiskt svar om: övergripande kritik mot bebyggelsen och övergripande om intrång i naturmark.

66. Fastighetsägare, Västra Palmgrensgatan 71-73-75

Inskickat gruppnyttande från 3 fastighetsägare som ställer sig positiva till omvandling till stadsmiljö om det görs i rätt skala i förhållande till omgivningen, men menar att samrådet borde ha gjorts mer brett med hänsyn till påverkan på hela stadsdelen. Fastighetsägare motsätter sig att bygga tätt och högt och önskar en mer småskalig stadsbyggnad med som mest fyra våningars hushöjd. Fastighetsägare påtalar att trafiksituationen måste planeras bättre och inte minst måste hänsyn tas till den omfattande idrottsverksamheten vid Påvelunds idrottsområde.

Kommentar:

Se avsnittet med tematiskt svar om: övergripande kritik mot bebyggelsen/ bebyggelsens höjder, övergripande om intrång i naturmark och övergripande om trafik.

67. Fastighetsägare, Labbgången 26

Anser att när det planeras så pass mycket bebyggelse utmed Redegatan och Torgny Segerstedtsgratan så blir skogen och slingan ännu viktigare att behålla. Området kan också med fördel utvecklas till en ännu bättre stadsnära skog för barn och vuxna att motioner och umgås både för lek, sport och rekreation. Där bör inga nya bostäder byggas.

Framför att det är önskvärt att behålla öppna ytor i stadsnära miljöer och inte bygga igen dem. Och att inte ta ner skog för att bygga upp parkmiljöer.

Kommentar:

Programmets förslag att utveckla en del av Påvelunds naturområde till en bostadsnära park, en grön mötesplats, är en av målsättningarna för programmet. Även andra små platser föreslås utvecklas som en del i stadsutvecklingen. Se vidare avsnittet med tematiskt svar under rubriken övergripande om intrång i naturmark och bostadsnära park i Påvelunds naturområde.

68. Fastighetsägare, Skrattmåsgången 12

Önskar att tomten Älvsborg 655:473 ändras från parkmark till byggbar mark för ett enbostadshus i samband med det arbetet som görs i Program för Redegatan.

Kommentar:

Se svar under punkt 62.

69. Fastighetsägare, Skrattnåsgången 12

Anser att det är bedrägligt att skövla Påvelunds grönområde som är stadsdelen Älvsborgs mest frekventerade och bäst tillgängliga rekreationsområde. Det bör inte byggas något i grönområdet, det bör bevaras som det är.

Framför att det är felaktigt av kommunen att idrottsföreningar får fördelaktiga villkor som att driva/delta i markexploatering och byggande av bostäder. Menar att det minskar konkurrensen vid exploateringen och att det inte är rätt utnyttjande av kommunala marktillgångar. Menar att om idrottsföreningarna vill expandera bör de söka sig till andra delar av stadsdelen eller Göteborg.

Kommentar:

Programmet har reviderats med hänsyn till intrång i Påvelunds grönområde, se vidare tematiska svar under intrång i naturmark, Naturområdet Påvelund, skogen.

Den markreservation som kommunen hade med idrottsföreningarna, har gått ut under december 2021 och det är inte längre aktuellt.

70. Fastighetsägare Skrattnåsgången 5

Har noterat att våningshöjden på byggnader kan vara 4 till 6 våningar.

När Televerket på 80-talet lät uppföra byggnaden vid korsningen Torgny Segerstedtsgatan/Fågelvägen så sänktes byggnaden med två våningar efter inspel från styrelsen Samfällighetsföreningen Carnegie Äng samt fastighetsägare utefter Torgny Segerstedtsgatan. Skälet var att höjden blockerade kvällssol hos fastighetsägarna. Då byggnaden nu åter är föremål för utveckling så sätter vi oss emot detta.

Kommentar:

Synpunkten kring byggnadshöjd noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

71. Fastighetsägare BRF Redebacken (Byggnadsgruppen)

Accepterar ingen byggnation nära BRF Redebacken eller i naturen/skogen och menar att detta inte rimmar med det som uttrycks i samrådshandlingarna att förhålla sig till ”*omgivningarnas förutsättningar*” eller ”*en varsam utbyggnad och förtätning*”. Byggnation skulle enligt yttrandet öka insyn, försämra utsikt, skapa buller, skuggning och mer trafik vilket i sin tur skulle sänka värdet på befintliga lägenheters ekonomiska värde. För markreservation kräver man att det ska finnas 50 meter markområde mellan BRF’ns fastigheter och markreservationens område. Anser dock att skogen bör bevaras och inte heller utvecklas till en ”citypark”. Förbättra hellre gångvägen och tillför parkbänkar och rensa sly och skräp. Det är så BRF’ns område är beskaffat och utgör valet för de boende att söka sig hit. Funktionskravsanalysen har inte visat på invånarnas svar på varför man valt att bosätta sig här. Enligt yttrandet menar man att man borde blivit hörd vid framtagandet av planbeskedet som föreslår en utveckling invid BRF’ns gård.

Ett gångstråk från Redebacken till Påvelunds naturområde accepteras inte av BRF’n. Här finns en fin naturlig skogsstig från området. BRF’n vill inte ha någon genomfart för obehöriga genom BRF’ns privata markområde.

Anser att staden inte lever upp till programmets strategi om att "*Komplettera och blanda - Utveckla stadsdelens kvaliteter*" då inga tydliga kvalitéer presenteras jämte den kraftiga bebyggelseutvecklingen och här inte tas hänsyn till områdets potential och historik. BRF'n önskar en småskalig och luftig bebyggelseutveckling.

Bygg tätare kring bytespunkter och i kollektivtrafikstråk Enligt artikel i GP 15/4 2021 har kommunen sänkt mål i kollektivtrafiken fr o m 2022 avseende spårvagns-, buss-, och båttrafik. Hur kommer det att påverka området? Vad innebär detta i bilburenhet? Dagens trafiksituation är redan idag hårt belastad.

Vilka knutpunkter syftas det till under begreppet "*Kraftsamla kring knutpunkter*". Kraftsamla i vilket perspektiv?

Var ska de 40 småhusen som redovisats att placeras?

Miljömålanalysen är inte rättvisande. Flera av dessa punkter måste förtydligas. BRF'n anser att skogen är viktig och oersättlig. De hårdgjorda ytorna kommer i det liggande förslaget inte att minskas. Förslaget visar inga tillskapade grönytor bland husen. Både biltrafik och tunga transporter kommer öka inom en redan hårt trafikbelastad miljö.

Kommentar:

Vi menar att vi tagit hänsyn till omgivningarnas förutsättningar då vi valt att inte längre föreslår byggnation inom naturområdet invid BRF'n, läs vidare under de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*. Exploateringsbara ytor som föreslås uppe vid Redebacken ligger inom ytor som till största del ligger befintligt hårdgjort dvs det planbesked som varit med och initierat planprogrammet (del av Älvsborg 179:3) samt parkeringsytor utmed Redebackens norra sida inom BRF'ns egna fastighet Älvsborg 179:1.

Värdeökning/-sänkning av bostad är egentligen ingen fråga för stadsbyggnadskontoret eller planprogrammet, men generellt sätt så ökar värdet vid upprustning av gator, hållplatser och då läget i sin helhet blir mer attraktivt. Som här där området blir mer "stadsmässigt", med ökad närhet till god parkmiljö och service och så vidare.

Vad gäller beslut om planbesked så ska detta beslut inte uppfattas som ett slutgiltigt ställningstagande från kommunens sida. Beslutet är inte bindande och kan inte överklagas utan inleder endast den prövning som då eventuellt påbörjas med detaljplaneringen. Nu valde kommunen dock att inleda med framtagande av planprogram för området runt Redegatan vilket gör att ni som grannar hörs ytterligare en gång vad gäller den föreslagna utvecklingen förutom då vid detaljplanens framtagande och eventuellt vid bygglov. Men vi har i programmet redan föreslagit en utbyggnad som väsentligt skiljer sig från det inkomna planbeskedet i förhållande till föreslagen byggnadshöjd, från ansökans nio våningar till programförslagets fyra våningar.

För förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

Ett gångstråk föreslås inte längre mellan Redebacken och Påvelundsskogen i programmet.

Vi *Kompletterar och blandar* genom att föreslå för en blandning av bostäder och verksamheter utmed Redegatan, kompletteringen blir här mestadels bostäder. *Utveckla stadsdelens kvaliteter* gör vi genom att ta vara på lägets befintliga utbyggda infrastruktur vad gäller kollektivtrafik, vägar, ledningar, service m.m. samt dess tillgång till attraktiva målpunkter så som Påvelundsskogen och idrottsområdet. Utifrån detta läge har området potential att bli en levande stadsdel med en blandning av verksamheter och boende sammanvävt med omgivningarna. Icke störande verksamheter kan här blandas med tillkommande bostäder. De storskaliga industrikvarteren ämnas brytas upp för att ge ett mer finmaskigt gatunät.

Förutom att den arkeologiska platsen inom del av fastigheten Älvsborg 178:9 bevaras så värnas historien på så sätt att de befintliga vägdragningarna bevaras (Redegatan och Hängpilsgatan). Därutöver föreslår programmet ingen förändring av vissa historiskt intressanta byggnader så som huset Forshaga inom del av fastigheten Älvsborg 178:4.

Med grund i trafikstrategins mål om ökade färdmedelsandelar för gång-, cykel- och kollektivtrafik görs förbättringar i infrastrukturen för dessa trafikslag.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Kraftsamling kring knutpunkt innebär en kraftsamling kring det befintliga hållplatsläget (Tranered). Kraftsamlingen är då att utnyttja detta läge för vidare utveckling till skillnad från lägen där kollektivtrafikutbyggnaden är låg.

De 40 små husen var en grov uppskattning i ett tidigt skede. Småhus, främst då i form av radhus föreslås dels för den ytan vid parkeringsplatsen uppe vid BRF'n, dels utmed Torgny Segerstedts norra sträckning utmed programgränsen samt vid Hängpilsgatans södra ende.

Vad gäller miljömålsanalysen så ger det ju nu ett än bättre utslag när vi enbart föreslår att exploatera redan befintligt bebyggda/hårdgjorda ytor som har en befintligt utbyggd infrastruktur invid. Men en viktig faktor är ju som ni påpekar mål att bekämpa bilberoende och här utgör ju detta läge en kraftig faktor till att inte behöva äga en egen bil utan alternativa mobilitetsåtgärder kan med fördel tillämpas här så som kollektivtrafik, cykelled och om man nu har ett behov av bil så skulle bilpool kunna tillgodo se detta behov.

Synpunkten kring trafik noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

72. Fastighetsägare BRF Redebacken

Föreningens arbetsgrupp har i samråd med medlemmarna utarbetat ett förslag som enligt dem innehåller en acceptabel lösning, istället för kommunens hårda förtätningsplaner som de menar förstör boendemiljön med begränsad utsikt, skuggning och insyn. Föreningen hänvisar till de två skissförslagen som skickades ut i samband med enkäten för socialkonsekvens analys där de menar att ingen hänsyn tagits till att det bor människor här och varför de valt att bo just här. Man menar att det heller inte tagits någon hänsyn till hur detta kommer att påverka föreningen ekonomiskt. I yttrandet så ställs frågan hur kommunen/byggherrarna kommer att ersätta BRF Redebacken för störningar vid byggnation, sprängning, avspärning, tunga transporter, vägsplitage mm.

Vidare understryks att bostadskroppar och en anslutande väg på den branta delen av Redeberget utmed BRF'ns byggnader är helt oacceptabla för medlemmarna i Brf

Redebacken. Påverkan på vägen och den redan kaotiska trafiksituationen invid skolan är oansvarig och inte trafiksäker. En trafikstudie med redovisade risker och buller behöver utföras samt en utbyggnad av säkra övergångsställen och trottoarer och cykelbanor måste göras.

Yttrandet framhåller förslaget på PARK-område på 7-manna fotbollsplanen som positivt men anser att hela naturområdet ska skötas och hållas i skick och föreslår att en enhetlig ideologi gällande skötseln av skogen ska göras enligt "Den engelska parken". Stora träd sparas och högar med ris transporteras bort, slytillväxten kontrolleras och enklare stigar sköts med parkgrus. Man menar att absolut inga främmande objekt ska ställas ut i naturen så som lekredskap inhägnader och dyl. Träden, stockarna, växterna och marken ska få vara stor och utbredd.

Engelska skolan bör få ökat stöd för att underhålla sin lekpark som används mycket på helger även av barn som inte går på skolan.

Intill 7-manna fotbollsplanen anses dock inga byggnaders kunna uppföras vilket bland annat skulle begränsa denna trygga yta för barn att röra sig fritt i och tillföra trängseln, miljöstressen och miljöslitage.

Den kommunala servicetransporten måste ses över och förbättras, mat och sopor till och från skola och nu även till nybyggnation för över 2000 personer.

Byggnaderna inom resterande område bör ges en form som inte begränsar Redebackens siktbarheter.

Engelska skolans byggnad inne på BRF's gård menar man behöver ha ett klagande för vad gäller dess innehåll, tillgänglighet, parkering samt byggnadens höjd som här står i söderläge för hela gården och hälften av BRF's boenden.

BRF's yttrande framhåller dock att industriområdet på Redegatan och Hängpilsgatan omdanas till boende är mycket positivt, men information om personliga transportmedel, parkering, lokaltrafik och dylikt måste visas.

Kommentar:

De skissförslag som skickades ut med enkäten för den sociala konsekvensanalysen hade syftet att få in reaktioner på två skilda ytterligheter där en skiss såg på möjligheter att nyttja del av skogsområdet och en som då mer nyttjade lägen vid befintlig bebyggelse. Ingen av dessa förslag har tagits vidare men vissa idéer lever kvar så som bebyggelse utmed Redegatan och utvecklingen av målpunkterna, hållplatsläge och entré till skogen/idrottsområdet. Men däremot föreslås nu ingen exploateringen av skogen. Läs vidare under de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Den bostadsnära parken ämnas även få lektytor för barn. Hur parken ämnas skötas om kommer inte klargöras i programmet men synpunkten noteras.

Värdeökning/-sänkning av bostad är egentligen ingen fråga för stadsbyggnadskontoret eller planprogrammet, men generellt sätt så ökar värdet vid upprustning av gator, hållplatser och då läget i sin helhet blir mer attraktivt. Som här där området blir mer "stadsmässigt", med ökad närhet till god parkmiljö och service och så vidare. Angående eventuella ersättningar/åtgärder för störningar och slitage så är detta en senare fråga och inget programmet kan svara på. Synpunkten kring trafik noteras. Se

även svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor - Oro att omvandlingen leder till trafikproblem och minskad tillgänglighet för alla trafikslag, speciellt under byggtiden.*

Exploateringsbara ytor som föreslås uppe vid Redebacken ligger inom ytor som till största del ligger befintligt hårdgjort dvs det planbesked som varit med och initierat planprogrammet (del av Älvsborg 179:3) samt parkeringsytor utmed Redebackens norra sida inom BRF'ns egna fastighet Älvsborg 179:1. Ett gångstråk föreslås inte längre mellan Redebacken och Påvelundsskogen i programmet.

Synpunkten kring trafikbelastning noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.* Vid detaljplanering behöver trafikbullenfrågan utredas vidare.

Frågor av denna detaljeringsgrad så som sophantering och mattransporter behöver studeras vidare i detaljplaneskedet.

Vad gäller byggnadshöjderna så har den generella byggnadshöjden sänkts och är nu 4 våningar. Rekommendationerna för Engelska skolans planerade utbyggnad invid BRFn's gård så har byggnadshöjden satts till mellan 2 till 4 våningar med föreslaget innehåll av bostäder, skola och/eller förskola. Detaljstudierna görs i detaljplanearbetet.

73. Fastighetsägare Grandab

Anser att planprogrammet är positivt som helhet men har invändningar mot begränsningarna i höjdsättning avseende den föreslagna bebyggelsen inom Älvsborg 178:9 och önskar ett spann på 8 till 10 våningar då den stora ekonomiska vinningen är lägenheter med utsikt. Har dock förståelse för lägre höjder mot Torgny Segerstedtsgatan och ner mot Redegatan, men med lägre bebyggelse på höjden så går det inte ihop ekonomiskt.

Ser positivt på lösning i gränssnittet mellan Älvsborg 178:9 och kommunens mark. Viktigt är dock att parkeringar till både befintlig byggnad och tillkommande rym, vi har inkommit med förslag.

Kommentar:

Synpunkten kring byggnadshöjder noteras. Se svar i de tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen.* Regleringarna av områdena kommer studeras mer i detalj under detaljplansskedet.

Vi har mottagit era nya skisser och noterar dessa.

74. Fastighetsägare Kungsleden

Anser att en utveckling av området troligt skapar mervärden både för de boende och för området i sin helhet. Planansökan från 2015 är inte längre aktuell utan behöver uppdateras både med hänsyn till planprogram såväl som nya tankar kring utvecklingen av fastigheten och den exploatering som krävs för genomförande. Nu ämnas istället att komplettera befintlig och fungerande byggnad med tillkommande bostäder. Dock så uppstår en viss osäkerhet kring i planprogrammet omnämnd "entréplats" som tar stora delar av vår fastighet och byggnad i anspråk och med förutsättningen att "marken omvandlas till Allmän platsmark och övergår i kommunens ägo, utan krav på ersättning till befintlig fastighetsägare". Detta kan vi i dagsläget utan ytterligare utredning inte gå med på, men är öppen för diskussion kring förslag på möjliga lösningar.

Kommentar:

Vi noterar att er planbeskedsansökan inte ska anses aktuell längre utifrån era tankar, lika så stämmer nu inte heller den utvecklingen med hur programmet valt att styra upp denna yta. Stadsbyggnadskontoret kommer ha fortsatt dialog med fastighetsägare kring markfrågor och eventuell utbyggnad av allmänplats. Principen är att utbyggnad av allmänplatsmark, gata, torg och så vidare helt ska finansieras med exploateringsbidrag och utbyggnad av kvartermark ska fullt ut finansieras av respektive exploatör.

75. Fastighetsägare Skäret

Anser det mycket positivt med framtagande av planprogram vid Redegatan. Däremot ser vi två frågor som behöver lösas där den ena är skolfrågan där utvecklingen hänger på en utbyggnad av Hagenskolan. Hagenskolan har inget högstadium, skolan har redan liten skolgård idag samt ingår i en känslig kulturmiljö. En grundligare belysning av framtidens skolsituation i Älvsborg känns angelägen.

Den andra frågan gäller situationen kring Idrottscentret. Med allt som ska på plats, både förskola och utbyggt idrottscentra så är vi tveksamma om det går ihop ytmässigt samt trafikmässigt. Väger man dessutom in utvecklingen av Montessoriskolan Skäret blir frågan ännu mer komplex.

Montessoriskolan Skäret arrenderar 4500 kvadratmeter av kommunen för skolgård, men ser nu att kommunen föreslår ny bostadsbebyggelse på denna mark. Detta är något vi starkt motsätter oss.

Skärets högstadium är beläget på Redegatan 3 och bedrivs på tidsbegränsat bygglov till 2025. För Skärets del är det av stort intresse att hitta en permanent lösning för högstadiet inom planområdet samt gärna för skolan som helhet kan expandera.

Lämpligast läge för en expanderad skola skulle vara nere vid Redegatan 12.

Redegatan 10 är idag bebyggt med ett byggvaruhus men när området utvecklas tycks det lämpligt att denna verksamhet avvecklas och ger plats för en högre och mer stadsanpassad byggnad. En lösning för Montessoriskolan skulle då vara att expandera på Redegatan 10. Tillsammans har båda fastighetsägarna tagit fram ett utvecklingsförslag som innebär att Skäret uppför en ny byggnad för mellan- och högstadium på platsen för befintligt byggvaruhus. Den befintliga bygganden på Redegatan 12 blir då en renodlad lågstadieskola. Med detta kan skolan nästan dubblera antalet elever, vilket bland annat skulle göra att trycket på kringliggande kommunala skolor minskar. Samtidigt behöver Skäret då arrendera ännu mer mark än idag i skogen ovanför byggnaderna.

Slutligen poängteras att en breddning av Redegatan in på skolans fastigheter inte är möjlig med tanke på nivåskillnader och sop/varuhantering till Redegatan 12.

Kommentar:

Både Hagenskolan och dess skolgård ämnas byggas ut.

Området kring idrottsområdet behöver studeras mer i detalj under detaljplaneskedet, både vad gäller dess innehåll, ytbehov samt relaterade trafik och parkeringsfrågor.

Behov av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Det två privata skolor i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser.

Synpunkten kring trafikbelastning noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Planprogrammet har reviderats efter samrådet och den bostadsbebyggelse som tidigare låg inom den mark som skolan arrenderar för skolgård ingår inte längre i förslaget.

Vi noterar skärets önskade utveckling och belyser nu att programmet föreslår för en möjlig utbyggnad av skola inom båda de befintliga lägena för skärets befintliga verksamhet.

76. Fastighetsägare Staregatan 11 och Ljungdalsgatan 5

Tror att programmet i stort kommer att bli bra så länge trafiksituationen löses samt kollektivtrafiken så att den håller för det ökade antalet boende i området. Tror på direktbussar (Ö-Snabben stannar inte i Hagen under pendlingstid) både till Centralstationen men även till Frölunda Torg.

Är emot planer på bebyggelse i grönområdet då det används mycket av barnen i området. En byggnation inom skogen skulle ta bort solljus från väster för bostäder på andra sidan Fågelvägen.

Kommentar:

Synpunkten kring trafiksituation se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Förslaget har nu kompletterats med att en utökning av hållplatsläget nu ska kunna inrymma en busshållplats.

Synpunkten kring grönområdet noteras, se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

77. Fastighetsägare Älvsborg 176:9

Ifrågasätter dragning en av ny förbindelse genom fastighet 176:9 då den behöver studeras vidare så en eventuell indelning möjliggör effektiva storlekar för att uppföra bostäder och verksamheter på fastigheten.

Anser även att en ny infart söder om fastighet 176:9 och utökad Hängpilsgatan riskerar generera mycket genomfartstrafik på alla sidor om fastigheten. Varför kompletteras inte med ny väg söder om programområdet in mot idrottscentrum?

Fastigheten 176:9 som idag har vårdcentral menar man behöver ha parkering i anslutning, önskvärt om det kan lösas övergripande för området istället för per fastighet. Önskvärt om det går att ställa krav på att projekten utformas så att man minimerar buller, damm och transporter under bygghasen.

Norra området har en etappindelning där fastigheten 178:4 inte är med, vi 5. ser fördelar att ingå i den etappen då fastigheten ingår i område norr. Hur ser ni på att ta med 178:4 i etapp 1.

Kommentar:

Enligt vår bedömning så kan tillräckliga ytor tillskapas på båda sidor en eventuell ny vägdragning för att skapa fungerande nya exploaterbara tomter. Men området behöver studeras mer i detalj vid kommande detaljplanering.

Denna infart från Torgny Segerstedtsgatan till Hängpilsgatans södra del har dragits ur förslaget.

Syftet med en ny väg här är inte enbart för tillgänglighet via Torgny Segerstedtsgatan utan lika mycket ett sätt att anpassa de stora industrikvarteren till en mer gångvänlig blandstadsstruktur.

En öppnad vägförbindelse för motortrafik mellan Redegatan och Bergakärrsgatan riskerar att ge mer genomfartstrafik inom området därav har här inte föreslagits att här öppnas upp.

Vad gäller parkering för fastigheternas behov så ska det generellt lösas inom den egna fastigheten men samutnyttjande uppmuntras enligt Parkeringspolicy för Göteborgs Stad. Parkering behöver studeras vidare i detaljplane-skedet.

Byggfasen kan vi inte styra över i program- eller detaljplanefasen. Vad gäller avgränsning av den första etappen så har vi gjort det utefter de två som givits positiva planbesked hittills utmed Torgny Segerstedts gatan. Men vi har här valt att pröva att ta med de tre fastigheterna utmed Torgny Segerstedts gatan i ett och samma skede så här ombeds ansökan för planbesked att komma in för den tredje fastigheten med. För 178:4 så ligger den utmed Redegatans dragning mellan Fågelvägen och idrottsområdet i söder som är tänkta att tillhöra etapp 2.

78. Fastighetsägare, Bokgatan 2

Byggnation inom programområdet bör anpassas till befintlig stadsbild med lägre byggnadshöjder och liknande karaktär.

Naturområden bör bevaras såväl omkring Påvelunds fritidsområde som mellan bostäder. Antal bostäder och trafiksituationen behöver anpassas så området klarar detta.

I förslaget tas parkeringen vid Påvelundsplan bort trots att det används flitigt vid idrottsevenemang.

Kommentar:

Synpunkten kring stadsbild och byggnadshöjder noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund.*

Synpunkten kring parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.*

79. Fastighetsägare, Labbgången 16

Bevara nuvarande naturområde som det är idag och bygg nytt enbart i anslutning till befintlig byggnation och gator. Nya eller ombyggda hus ska inte vara högre än 3 våningar.

Kommentar:

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund.*

Synpunkten kring stadsbild och byggnadshöjder noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen.*

80. Fastighetsägare, Långedragsvägen 133 D

Menar att området inte hyser förutsättningar för att ta emot mängden människor som förslaget föreslår, då det därtill föreslås byggas nya bostäder vid Käringberget och Toreddamm.

Förslag om sexvåningshus anses enbart vara utifrån ekonomisk vinning och ger påverkan på intill liggande befintliga bostäder.

Att bygga direkt intill hårt trafikerad väg, Torgny Segerstedt vägen samt Fågelvägen anses inte lämpligt. Ser också stora problem med trafik, allmänna kommunikationer, cykelväg och parkeringsmöjligheter, samt det buller och stress detta tillför området.

Yttrande menar att motionsslingan och naturen i Påvelundsskogen används flitigt och bör inte minskas nu när fler folk antas tillkomma.

Kommentar:

Enligt stadens strategiska dokument så som vår översiktsplan så ska planering av ny bebyggelse ske främst i den redan bebyggda miljön samt i god anslutning till kollektivtrafik, därav har detta område ansetts lämpligt att utveckla. Dessutom finns förutsättningar att utveckla både kommunal service och rekreativa värden här.

Synpunkten kring byggnadshöjder noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*

Exakt placering av byggnader och dess innehåll behöver studeras vidare i detaljplaneskedet, men en utveckling ut med Torgny Segerstedtgatan samt Fågelvägen ses lämpligt utifrån stadsstruktur och att aktivera gatornas stråk för att inte skapa baksidor mot omgivningarna och skapa slutna bebyggelse enklaver. Dock så föreslås inte längre för en utveckling utmed Fågelvägens södra dragning eller inom Påvelundskogen.

Synpunkten kring trafik noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*. Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan utredas vidare.

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

81. Fastighetsägare, Havssulegången 21

Yttrande menar att det saknas kapacitet i högstadieskolorna i väster där barn redan nu slussas iväg till högstadieskolor långt borta. Dessutom ryktas det om en större renovering av Påvelundsskolan vilket riskerar att begränsa kapaciteten än mer. Vidare påpekas att kollektivtrafiksituationen redan idag är ansträngd. Yttrande ställer sig även frågandes till hur mycket trafik en förskola på 8 avdelningar generera på Redegatan och pekar på en redan kaotisksituation vid lämning och hämtning på Engelska skolan.

Yttrande menar att det redan idag är hårt tryck på parkeringar vid idrottsanläggningen och att svaret från kommunen att de inte tycker att folk ska köra bil inte är inget acceptabelt svar.

Yttrande menar att då rekreationsområdena redan är ganska små i närområdet så bör man inte bygga bort välanvända ytor i skogsområdet. Hus som planeras på upp till 6 våningar menar yttrande skulle ge en stor inverkan på närboende vad gäller skuggning och skulle dessutom ta stor del av skogen i anspråk vad gäller uteplatser, komplementbyggnader och parkering.

Anser att den social- och barnkonsekvensanalys som kommunen gjort främst riktat sig till icke närboende då kontakt tagits med barn från Engelskaskolan, Skäret och några idrottsföreningar. Anser om att frågat om det inte känns otryggt med skogen när det är mörkt ger ett förmodat jakande svar. Anser att detta syftar till att rättfärdiga rivning av skogen.

Anser att kommunen inte kan ge besked för vad en stadsdelspark kan innebära och med oklart syfte så kommer parken skapa mer otrygghet.

Kommentar:

Utökning av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Det två privata skolor i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser. Men vad gäller kapacitetsläget för högstadiet så har det tyvärr blivit en del besvärigheter här just nu. En utbyggnad av Påvelundsskolan är/var planerad för att möjliggöra en utökning av högstadiet. Dock blev det avslag i BN vilket ställer

skolbehovet i kläm. Men en utökning av Frejaskolan och Önneredsskolan är också planerad vilket kommer att stödja det totala behovet av skolplatser i upptagningsområdet för högstadiel elever. Utöver detta pågår en dialog inom staden om möjlig ny högstadieskola i området. Slutligt besked om en utbyggnad av Påvelundsskolan behöver ges först. Det totala behovet av skolplatser är beräknat till ca 230 elever i årskurs F-9 och vi gör en beräkning att Hagenskolan utökas med ca 200 platser. Det är Grundskoleförvaltningen som placera elever utifrån den kapacitet som finns. Arbete pågår helt enkelt för att råda bot på situationen.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Synpunkten kring trafik noteras. Se svar i de tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*. Givet är den mest lämpade lösningen för en stad att folk tar sig fram kollektivt eller cyklar och går. Privatbilism tillför enbart en påfrestning på systemet både lokalt och globalt, därav är det av stor vikt att främja alternativa lösningar till att var och en har egen bil. Mer specifikt hur det är möjligt för denna specifika verksamhet behöver studeras vidare under detaljplaneskedet.

Förskolan kommer troligen inte behöva byggas ut med så mycket som 8 avdelningar då den föreslagna bebyggelsen nu minskats vad gäller den föreslagna byggnadshöjden inom området. Behovet är nu plats för en ny förskola med cirka 5 avdelningar inklusive utemiljö.

Det föreslås inte längre för en utveckling utmed Fågelvägens södra dragning eller inom Påvelundskogen. Se vidare svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Vår fråga under den sociala konsekvensanalysen var inte om det är otrygga miljöer, vår fråga var om det är trygga miljöer, denna fråga var heller inte isolerad skogen utan en fråga för alla platser vi besökte under vår promenad med eleverna/idrottsutövarna. Angående hur närboende tillfrågats så görs detta som brukligt under samrådet, därutöver så har boende inom området givits möjlighet att yttra sig via enkätutskick uppbyggt på samma sätt som för barnen/ungdomarnas promenad, men gjordes vid detta tillfälle som utskick på grund av Covid-läget. Se ytterligare svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande om planeringsprocessen*.

Förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

82. Fastighetsägare, Havssulegången 18

Oroad över den ökade trafikmängd som de nya bostäderna tillför. Positiv till att utveckla industriområdet men inte bebygga skogen med dess naturvärden. 1/3 av bostäderna är tillräckligt.

Kommentar:

Synpunkten kring trafik se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

83. Fastighetsägare, Havssulegången 18

Önskemål om park med picknick-möjligheter, skateboardpark och anlägga en pulkabacke.

Kommentar:

Tanken är att utveckla del av Påvelundsskogen till en bostadsnära park vilket innebär en lättillgänglig plan yta möjlig för aktiviteter så som picknick, mer precisa utvecklingsdetaljer avgörs i senare skede. För ytterligare förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

84. Fastighetsägare, Havssulegången 19

Anser att det i grunden är mycket positivt att området utvecklas, i synnerhet det nuvarande industriområde. Men anser att den volym av nya bostäder som presenteras kommer förändra karaktären drastiskt och öka trycket på trafikinfrastrukturen.

Motsätter sig planerna på att skövla ovärderlig skog i området vilket menas inte rimmar med nuvarande ÖP eller den naturvärdesinventering som tagits fram. Menar att otrygghet i skogen kan byggas bort på annat sätt än att tillföra bostäder.

Ställer sig också undrande till vad en stadsdelspark skulle innebära.

Ställer sig frågande till om planerad tillbyggnad av Hagenskolan och uppförandet av ny förskola kommer vara tillräckligt med tanke på mängden planerade bostäder. Saknar information om hur lång tid ombyggnationen av Hagenskolan kommer att ta. Därutöver saknas en analys kring om befintliga högstadieskolor har kapacitet för antalet nya bostäder.

Ifrågasätter miljö kvalitetsanalysen som gjorts i programmet (s. 24). Stor vikt läggs här vid den ”goda kollektivtrafiken” – den verkar vara svaret på den miljöpåverkan som 1300 bostäder och tillhörande bilar rimligtvis kommer att ge.

Framför att de saknar planer för Fågelvägen. Denna väg är i dag en överdimensionerad barriär där bilar kör för fort och den är otrygg att passera för barn. Anser att den kan smalnas av och gradera ner denna väg till en stadsgata med sänkt hastighet och tryggare passager. Mer grönska skulle man vilja ha in, gärna en trevlig trädallé.

Kommentar:

Synpunkten kring byggnadshöjder noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*

Synpunkten kring trafik noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

Behov av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Det två privata skolor i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser. Det finns ingen tidsplan framtagen för om- och tillbyggnationen för

Hagenskolan. En vanlig byggtid är 1,5 till 2 år beroende på hur en etappindelning går till. Evakueringsplan görs i projektet.

Men vad gäller kapacitetsläget för högstadiet så har det tyvärr blivit en del besvärligheter här just nu. En utbyggnad av Påvelundsskolan är/var planerad för att möjliggöra en utökning av högstadiet. Dock blev det avslag i BN vilket ställer skolbehovet i kläm. Men en utökning av Frejaskolan och Önneredsskolan är också planerad vilket kommer att stödja det totala behovet av skolplatser i upptagningsområdet för högstadieelever. Utöver detta pågår en dialog inom staden om möjlig ny högstadieskola i området. Slutligt besked om en utbyggnad av Påvelundsskolan behöver ges först. Det totala behovet av skolplatser är beräknat till ca 230 elever i årskurs F-9 och vi gör en beräkning att Hagenskolan utökas med ca 200 platser. Det är Grundskoleförvaltningen som placera elever utifrån den kapacitet som finns. Arbete pågår helt enkelt för att råda bot på situationen.

Miljömålsanalysen belyser att området har god koppling till kollektivtrafik och service vilket rimligen resulterar i ett minskat bilberoende. Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Noterar synpunkt kring Fågelvägen. Prioritering av kommunala åtgärder kan dock inte sätta åtgärder utöver gång- och cykelväg utmed Fågelvägen i en högre prioriteringsnivå. Men detaljer kommer utarbetas i detaljplaneskedet.

85. Fastighetsägare, Havssulegången 19

Framför att det i grunden är mycket positivt att området utvecklas, i synnerhet att det nuvarande verksamhetsområdet kompletteras med bostäder.

Dock kritisk till att antalen bostäder kommer ändra karaktär av området samt stor ökning av biltrafik och hårdare tryck på den redan hårt belastade kollektivtrafiken. Ifrågasätter analysen som gjorts när man konstaterar att den nuvarande trafikstrukturen har kapacitet att möta de nya behoven. Önskar även analys eller plan för kollektivtrafikens utökning. För ökad biltrafik så behöver vägarna anpassas så även för cykeltrafiken där det sannolikt inte räcker med mindre åtgärder i anslutning till Redegatan, eftersom cykelvägen in mot centrala Göteborg har flera flaskhalsar.

Ifrågasätter hur parkering löses för idrottsområdet.

Ställer sig kritisk till exploatering i den välanvända och biologiskt viktiga skogen och påpekar att i översiktsplanen för Göteborg (sid 15, del 2) pekas området ut som ett landområde med *särskilt stort värde*. I Naturvärdesinventeringen konstateras också att området har ett *högt naturvärde med stor betydelse för biologisk mångfald*.

Motivet att bebygga skogen på grund av kommentarer kring otrygghet känns orimligt, samt vad innebär en stadsdelspark?

Ställer sig också frågandes till om planerad tillbyggnad av Hagenskolan och uppförandet av ny förskola kommer vara tillräckligt med tanke på mängden planerade bostäder. Saknar information om hur lång tid som ombyggnationen av Hagenskolan kommer att ta och hur det kommer att påverka de elever som går där, vilket även bör beaktas.

Därutöver saknas en analys kring om befintliga högstadieskolor har kapacitet att ta emot det antal elever som den omfattande bebyggelsens skulle innebära.

Ifrågasätter också den miljö kvalitetsanalys som görs i programmet där stor vikt läggs vid den ”goda kollektivtrafiken”. Bland annat skrivs att ”Utsläpp av koldioxid påverkas positivt eftersom handel och bostäder planeras nära god kollektivtrafik”.

Hur summan av väsentligt fler bilar kan bli mindre koldioxidutsläpp får vi inte ihop.

Spårvagnarna har begränsad kapacitet och tar lång tid in till stan.

Nya bostäder i den omfattning som planeras kräver en rejält utbyggd kollektivtrafik.

Saknar i programmet är planer för Fågelvägen som är en överdimensionerad barriär idag. Bilar kör för fort och den är otrygg att passera för barn. Varför inte passa på att smalna av och gradera ner denna väg till en trevlig stadsgata med grönska och på så sätt knyta ihop områdena?

Kommentar:

Synpunkten kring tillkommande bebyggelse noteras. Se svar i de tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

Synpunkten kring trafik och parkering noteras. Se svar i de tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Otrygghetsaspekten var inte en avgörande faktor till att motivera byggnation inom skogen men en av de positiva aspekter som byggnation skulle kunna bidra med i stråket mellan Fågelvägen och idrottsområdet. Ett stråk som hade påpekat brister vad gäller trygghetsaspekter då här ligger området mycket som en baksida och i skymundan. Trygghet kan förstärkas på flera sätt, med fler ögon på platsen eller med belysning exempelvis. Förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

Behov av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Det två privata skolor i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser.

Det finns ingen tidsplan framtagen för om- och tillbyggnationen för Hagenskolan. En vanlig byggtid är 1,5 till 2 år beroende på hur en etappindelning går till.

Evakueringsplan görs i projektet.

Givet så bidrar all byggnation till en påfrestning på vår miljö men det som syftades var att klimatpåverkan kan minimeras genom att bygga smart och nyttja befintligt utbyggd infrastruktur och förtäta där service antingen redan finns eller där underlag på så sätt skapas för att den ska kunna existera.

Inte enbart kollektivtrafiken har en begränsad kapacitet, så även vårt vägnät där de privata bilarna påfrestar vår gemensamma resurs, där i görs bäst nytta att precis som påtalas nyttja och förbättra vår kollektiva resurs. Staden ämnar underlätta för både kollektivtrafiken och cykeltransporter som en del av stadens trafikstrategi och dess utpekade mål om ökade färdmedelsandelar för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Möjligheter kring Fågelvägens omvandling har beaktats och kommer eventuellt att hanteras i kommande detaljplanearbete med tillhörande trafikförslag.

86. Fastighetsägare, Silvertärnegången 50

Framför att det är positivt att industriområdet omvandlas, men menar att det vore bättre med högst 3 våningar eller radhus vilket är mer enhetligt med omgivande bebyggelse.

Framför att 1300 bostäder är för mycket, och är oroad för ökad trafik, rörelse och brist på högstadieskolplatser.

Anser att Påvelund friluftsområdet och skogen måste bevaras, samt att det inte bör byggas lägenheter längs Fågelvägen.

Anser att det är kul med en lekplats, men inte på någon avskild plats, då blir det lätt ett tillhåll för mindre önskvärd aktivitet.

Framför att det gärna får byggas en skatepark, det uppskattas av barn i alla åldrar.

Kommentar:

Synpunkten kring tillkommande bebyggelse noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

Synpunkten kring trafik och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Synpunkten kring friluftsområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Tanken är att utveckla delar av Påvelundsskogen så att ett mer varierat utbud av rekreativmiljöer tillskapas så som exempelvis yta för en bostadsnära park vilket innebär en lättillgänglig plan yta för exempelvis picknick och lek, mer precisa utvecklingsdetaljer avgörs i senare skede. Synpunkten kring naturområdet och lekplatser noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

87. Fastighetsägare, Bergakärrsgatan 20 E

Framför att det redan idag är brist på parkeringsplatser, speciellt omkring idrottsanläggningarna. Istället parkeras det olovligt på gator nära korsningar vilket skapar en osäker trafikmiljö. Bilar som åker runt och letar parkeringsplatser bidrar även till buller och dålig luft. Att utöka idrottsanläggningarna och att bygga fler bostäder och förskola på bekostnad av parkeringen är en ekvation som inte går ihop.

Framför att de är starkt emot att exploatera det viktiga grönområdet.

Lägga bostäder nära entrépunkter Tranered Fågelvägen. Antalet bostäder behövs de?

Kommentar:

Synpunkten kring trafik och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*. Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan utredas vidare.

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Bostäder ämnas möjliggöras inom hela det område som Redegatans verksamhetsområde innefattar idag. Mer exakt placering och innehåll utarbetas i detaljplaneskedet.

Behovet av bostäder är ett av de uppsatta och prioriterade mål som pekats ut i Göteborgs stads budget där 20 000 bostäder ska färdigställas under mandatperioden.

88. Fastighetsägare, Havssulegången 29

Framför att det i grunden är mycket positivt att området utvecklas, i synnerhet att det nuvarande verksamhetsområdet kompletteras med bostäder.

Dock kritisk till att antalen bostäder kommer resultera i en stor ökning av biltrafik och hårdare tryck på den redan hårt belastade kollektivtrafiken. Ifrågasätter analysen som gjorts när man konstaterar att den nuvarande trafikstrukturen har kapacitet att möta de nya behoven. Önskar även analys eller plan för kollektivtrafikens utökning.

Anser att en ökad trafikering innebär högre hälsorisker med ökade luftföroreningar. Planera inte för ytterligare bostäder utan att planera för en ökad tillgång till kollektivtrafik.

Ställer sig kritisk till exploatering i den välanvända och biologiskt viktiga skogen och påpekar att i översiktsplanen för Göteborg (sid 15, del 2) pekas området ut som ett landområde med *särskilt stort värde*. I Naturvärdesinventeringen konstateras också att området har ett *högt naturvärde med stor betydelse för biologisk mångfald*.

Menar att en park aldrig kan ersätta en skog.

Pekar på en forskningsrapport från Lunds universitet som visat att områden med slutna bostadsgårdar och höga hus har färre arter av vildbin än områden med radhus och villor. Att ta bort delar av ett skogsområde med högt naturvärde och stor betydelse för biologisk mångfald för att ersätta detta med en park och flerfamiljshus riskerar att få allvarliga konsekvenser för områdets djur- och växtliv.

Framför att forskningen lyfter vikten av skog och naturmiljöer för såväl miljö och klimat som för hälsa och välmående. För att nå Göteborgs högt uppsatta mål om att bli en ekologiskt hållbar stad krävs också att berörda myndigheter tar hänsyn till aktuell forskning och globala riktlinjer.

Anser att resurser bör läggas på att vidareutveckla de idrottsanläggningar som redan finns i området för att tillgodose de fritidsbehov som ett ökat antal boende innebär.

Finns oro att området blir så pass tätbefolkat att det påverkar rörelsefriheten för de barn och ungdomar som bor i området. En ökad befolkningssmängd samt hårdare trafikering kräver åtgärder i form av nya gång- och cykelbanor och säkrare övergångar vilket tyvärr saknas i programmet.

Kommentar:

Synpunkten kring tillkommande bebyggelse noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

Synpunkten kring trafik och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

Att faunan har svårare att komma till växtlighet inom kvarterstrukturen är givetvis beklagligt, samtidigt så har en utglesning av städerna också negativa konsekvenser då den vilda naturen till än större del får ge vika för villor och deras tillhörande trädgårdar. En utglesning ger mindre underlag för utbyggnad av kollektivtrafik och service, vilket gör oss beroende av enskilda transportmedel och ökar därmed bilberoendet. Det vi vill är att skapa en gång- och cykelvänlig stadsdel med god tillgång till service och kollektivtrafik.

Att naturmiljö har hälsofrämjande egenskaper för så väl oss som individer som för vårt klimat är allmänt känt och därav är det positivt att skogen nu utgår som yta för exploatering.

Idrotten ämnas ges möjligheter för att kunna utvecklas inom programområdet.

Staden ämnar underlätta för cykeltransporter där bland annat Redegatan och Torgny Segerstedtsgratan ska få utbyggda stråk. En gång- och cykelvänlig stad är framförallt viktig för våra barn och ungdomar.

89. Fastighetsägare, Bergakärrsgatan 20 A

Anser att det generellt är bra att ersätta industriområdet med bostäder och affärslokaler. Anser däremot att planerad våningshöjd med upp till sex våningar på husen knyter dåligt an till befintlig bebyggelse med villor och lägre flerfamiljshus. Högst tre våningar skulle passa bättre in i miljön.

Oroade över att den redan rikliga trafiken på de små smala villagatorna, där en del av gatorna dessutom saknar trottoar, kommer att öka med planerad utbyggnad av idrottsanläggningen plus bygge av en större förskola med upp till 8 avdelningar.

Om förskolan ska placeras på dagens parkering till idrottsanläggningen, var ska det då parkeras i framtiden?

Nya parkeringar borde i möjligaste mån anläggas i anslutning till de stora vägarna Torgny Segerstedtsgratan och Fågelvägen. Befintlig parkering räcker inte i dagsläget.

Dagens idrottsanläggning utnyttjas redan i mycket hög omfattning, hur ska fler verksamheter rymmas inom idrottsanläggningen? Vart ska alla parkera?

Besökare till idrottsanläggningen kommer inte enbart med kollektivtrafik till Tranereds spårvagnshållplats utan även till busshållplatsen Påvelunds centrum.

Vilka åtgärder kommer att vidtagas för att begränsa trafiken inom villaområdet? Kommer Bergakärrsgatan att fortsättningsvis vara avskild från Redegatan? Och i så fall på samma ställe som idag?

Finns det mätningar på antal fordon som passerar in på Västra Palmgrensgatan idag och finns det beräkningar på hur det kommer att förändras med den nya planen?

Finns det bullerberäkningar från förskolan?

Vad innebär skyfallsåtgärder och vilka arbeten kommer att utföras med anledning av detta?

Kommentar:

Synpunkten kring tillkommande bebyggelse noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

Utbyggnad av programområdets olika delar behöver studeras vidare i detaljplaneskedet så som innehåll, placering och tillhörande frågor gällande parkering. Parkeringsituation utreds i detalj genom Trafikkontorets planering under detaljplaneskedet, se vidare svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*. Parkeringsbehov ska lösas inom respektive fastighet.

Gångvägar ska förbättras generellt så även de som leder mot övriga anslutningsvägar in mot programområdet.

Inom programmets ramar så föreslås inga lösningar för att begränsa befintlig trafik inom villaområdena runt om, däremot så utformas en princip för trafikföringen vad gäller det utvecklade programområdet som inte ska medge för en genomfartstrafik genom villaområdena på så sätt att exempelvis mötet Redegatan/Bergakärrsgatan förblir stängd för biltrafik.

Nej det finns inga trafikmätningar för Västra Palmgrensgatan och det har inte heller funnits förutsättningar i programmet att närmare studera detta. För idrottsområdet fungerar Västra Palmgrensgatan, vid sidan om Redegatan, som en kompletterande angöringsväg.

Det finns översiktliga bullerberäkningar för området enligt dessa finns det förutsättning för förskola inom området men det behöver studeras mer i detalj under detaljplaneskedet exakt placering och eventuella åtgärder som kan behövas för att möjliggöra goda ljudförhållanden inom gårdsmiljön.

Skyfallsåtgärder kan innebära ytor för skyfall att rinna eller ansamlas och detta ämnas lösas först och främst inom allmänplats. Programmet kompletteras med hur åtgärder för dag- och skyfallsutredningen kommer hanteras i nästa skede, detaljplaneskedet.

90. Fastighetsägare, Havssulegången 25

Framför att det i grunden är mycket positivt att området utvecklas, i synnerhet det nuvarande industriområdet som inte är särskilt kul.

Dock kritisk till att antalen bostäder kommer resultera i en stor ökning av biltrafik och parkeringsbehov samt hårdare tryck på den redan hårt belastade kollektivtrafiken. Ifrågasätter analysen som gjorts när man konstaterar att den nuvarande trafikstrukturen har kapacitet att möta de nya behoven. Önskar även analys eller plan för kollektivtrafikens utökning.

Anser att en ökad trafikering innebär högre hälsorisker med ökade luftföroreningar. Planera inte för ytterligare bostäder utan att planera för en ökad tillgång till kollektivtrafik.

Ställer sig kritisk till exploatering i den välanvända och biologiskt viktiga skogen och påpekar att i översiktsplanen för Göteborg (sid 15, del 2) pekas området ut som ett landområde med *särskilt stort värde*. I Naturvärdesinventeringen konstateras också att området har ett *högt naturvärde med stor betydelse för biologisk mångfald*.

Pekar på en forskningsrapport från Lunds universitet som visat att områden med slutna bostadsgårdar och höga hus har färre arter av vildbin än områden med radhus och villor. Att ta bort delar av ett skogsområde med högt naturvärde och stor betydelse för biologisk mångfald för att ersätta detta med en park och flerkamiljshus riskerar att få allvarliga konsekvenser för områdets djur- och växtliv.

Framför att forskningen lyfter vikten av skog och naturmiljöer för såväl miljö och klimat som för hälsa och välmående. För att nå Göteborgs högt uppsatta mål om att bli

en ekologiskt hållbar stad krävs också att berörda myndigheter tar hänsyn till aktuell forskning och globala riktlinjer.

Motivet att bebygga skogen på grund av kommentarer kring otrygghet känns orimligt.

Anser att resurser bör läggas på att vidareutveckla de idrottsanläggningar som redan finns i området för att tillgodose de fritidsbehov som ett ökat antal boende innebär.

Finns oro att området blir så pass tätbefolkat att det påverkar rörelsefriheten för de barn och ungdomar som bor i området.

En ökad befolkningsmängd samt hårdare trafikering påverkar tryggheten på ett negativt sätt.

Det är också oklart hur behoven av skolor och förskolor ska tillgodoses med en högre mängd boende. Skolorna i området är redan fullbelagda så också en majoritet av förskolorna. Större skolor och förskolor är inte till fördel för varken barnens inläring eller pedagogernas arbetsmiljö.

Kommentar:

Synpunkten kring tillkommande bebyggelse noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

Synpunkten kring trafik och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

Att faunan har svårare att komma till växtlighet inom kvarterstrukturen är givetvis beklagligt, samtidigt så har en utglesning av städerna också negativa konsekvenser då den vilda naturen till än större del får ge vika för villor och deras tillhörande trädgårdar. En utglesning ger mindre underlag för utbyggnad av kollektivtrafik och service, vilket gör oss beroende av enskilda transportmedel och ökar därmed bilberoendet. Det vi vill är att skapa en gång- och cykelvänlig stadsdel med god tillgång till service och kollektivtrafik. Att naturmiljö har hälsofrämjande egenskaper för så väl oss som individer som för vårt klimat är allmänt känt och därav är det positivt att skogen nu utgår som yta för exploatering.

Otrygghetaspekten var inte en avgörande faktor till att motivera byggnation inom skogen men en av de positiva aspekter som byggnation skulle kunna bidra med i stråket mellan Fågelvägen och idrottsområdet. Ett stråk som hade påpekat brister vad gäller trygghetaspekter då här ligger området mycket som en baksida och i skymundan. Trygghet kan förstärkas på flera sätt, med fler ögon på platsen eller med belysning exempelvis. Förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

Idrotten ämnas ges möjligheter för att kunna utvecklas inom programområdet.

Staden ämnar underlätta för cykeltransporter där bland annat Redegatan och Torgny Segerstedtsgränd ska få utbyggda stråk. En gång- och cykelvänlig stad är framförallt viktig för våra barn och ungdomar.

Behov av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Det två privata skolor i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser.

91. Fastighetsägare, Skrattnåsgången 8

Menar att förslaget inte tar in den trafik som belastar vägnätet väster ut och där det fortsatt planeras byggas ut och där garnisonen planeras växa. Denna tillväxt kommer generera trafiktillväxt som inte beaktas överhuvudtaget.

Påpekar att hen sökt bygglov för glastak vid sin entré, men fick avslag då det skulle bli för mörkt inne i rummen. Förutsätter då att inget i planprogrammet kommer godkännas i planområdet som kan ge reducerat ljusinsläpp i hans fastighet så ”det blir för mörkt”.

Att kommunen vill skövla skogen är svårt att förstå. Här känns som att det saknas en lokal demokratiprocess.

Spårvagnen var kroniskt full innan Corona. Buss och spårvagn tar redan lång tid för att komma in till stan.

Hur mycket trafik kommer en förskola på 8 avdelningar att generera på Redegatan? Det är redan kaotiskt vid lämning och hämtning på Engelska skolan dit väldigt många av barnen blir skjutsade med bil. Barn behöver kunna ta sig till Påvelundsskolan och måste då korsa Fågelgatan och transportera sig via Redegatan.

Det är redan helt fullt på parkeringarna kring gymmet (deras kunder parkerar olovligt på Carnegie Ångs parkeringar) och idrottsområdet. Detta kommer förvärras betydligt genom det nya förslaget.

Menar att man inte bör bygga bort de små rekreativsområden som finns och att Påvelundsskogen är välanvänd av både barn som äldre med höga naturvärden. Byggnader på 6 våningar skulle skapa en mur på 30m över Fågelvägen med skuggning mot villorna som resultat.

Kommunen har gjort en social- och barnkonsekvensanalys med barn från Engelska skolan, Skäret och några idrottsföreningar. Dock inga som bor i närområdet. Sen har man frågat skoleleverna om det inte känns otryggt med skogen när det är mörkt med vilket man motivera att bygga bort skogen.

Önskar få redovisat vad en stadspark innebär. Tror en park här istället kan spå på otrygghetskänslan. Dessutom står det att det inte finns pengar, eller prioritet till detta i befintligt underlag!

Illustrationen ”En tänkbar bild av framtiden” i presentationen under samrådsmötet är gjord med 2 till 3 våningar höga hus, vilket ser bra ut och är en kraftig förbättring mot tidigare tänkta 4 till 6 våningar. Det återstår bara att uppdatera till 2 till 3 våningar i övriga planförslaget och dess texter.

Kommentar:

Stadens övergripande trafikmodeller strävar efter att beakta trafikstring från ny exploatering och kända förändringar i staden samt den målstyrning som sker kopplat till ett mer hållbart resande.

Omgivningspåverkan (solljus, dagsljus, buller) tas in i bedömningen som görs när detaljplanerna tas fram.

Angående hur demokratiprocess så fungerar det här som brukligt att närboende tillfrågats under samrådet, därutöver så har boende inom området givits möjlighet att yttra sig via enkätutskick uppbyggt på samma sätt som för barnen/ungdomarnas promenad, men gjordes vid detta tillfälle som utskick på grund av Covid-läget. Se ytterligare svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande om planeringsprocessen*.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Förskolan kommer troligen inte behöva byggas ut med så mycket som 8 avdelningar då den föreslagna bebyggelsen nu minskats vad gäller den föreslagna byggnadshöjden inom området. Behovet är nu plats för en ny förskola med cirka 5 avdelningar inklusive utemiljö.

Synpunkten kring trafik och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Det som påtalats vid framtagandet av den sociala konsekvensanalysen var trygghetskänslan, en känsla av trygghet är subjektiv och skiljer sig från individ till individ. Angående hur närboende tillfrågats så görs detta som brukligt under samrådet, därutöver så har boende inom området givits möjlighet att yttra sig via enkätutskick uppbyggt på samma sätt som för barnen/ungdomarnas promenad, men gjordes vid detta tillfälle som utskick på grund av Covid-läget. Se ytterligare svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande om planeringsprocessen*.

Förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*. Trygghetsaspekterna behöver genomsyra utformningen av parken för att minska risk att parken blir en otrygg plats i sig. Kostnaden för den bostadsnära parken kommer finansieras med exploateringsbidrag från alla exploateringsprojekt i programområdet.

Bilden ”En tänkbar bild av framtiden” från presentationen som visades under samrådsmötet är en grovt ritad 3D-skiss gjord med byggnader inom spannet 3 till 5 våningar, vilket matchar rätt bra med hur området föreslås bebyggas.

92. Fastighetsägare, Ljungdalsgatan 1 D

Menar att Påvelundsskogen med dess stora naturvärden och sociala betydelse bör till så liten del som möjligt tas i anspråk för ny bebyggelse och bebyggelse längs Fågelvägens södra del ska helt undvikas. Hänvisar till Grönstrategin och att Göteborg ska vara en tät och grön stad med rikt växt- och djurliv.

Det ekologiska målet som förespråkar ett ekosystem med ett rikt växt- och djurliv rimmar illa med de bostäder som planeras byggas längs södra delen av Fågelvägen och med ”betydande negativa konsekvenser” enligt naturinventeringen.

Nybyggandet ska vara i samklang med området i övrigt och hållas på en rimlig nivå, att bygga för 1300 bostäder är för mycket här. Dessa nya bostäder skulle medföra ytterligare ökat slitage på, och ökad trängsel, sämre luftkvalitet och en redan förminskad Påvelundsskog.

Byggnader på 4 till 6 våningar på berget vid Fågelvägen skulle resa sig med skuggning, insyn samt bullertillförsel. Eventuella sprängningar kan leda till problem med sättningar och stora kostnader för husen i närområdet.

Skulle vilja se en utredning av det faktiska behovet av exploateringen, och vem bostäderna planeras byggas för.

Den ökade trafiken, till en redan ansträngd situation, med dess miljö- och olycksrisker som blir en följd av ny bebyggelse i området behöver utredas ytterligare.

En redan ansträngd parkeringssituationen kommer bli än värre och leda till trafikproblem på angränsande med åtföljande miljö- och olycksrisker. Vart byggas fler parkeringsplatser? Att bygga underjordiska parkeringsplatser är mycket kostsamt och skulle dessutom kräva än mer sprängning inom området.

Kommentar:

Synpunkten kring Påvelundsskogen noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Redegatans område hyser möjlighet att utvecklas inom befintligt anspråkstagen mark (verksamhetsområdet) och behöver därmed inte tränga ut befintliga rekreativa miljöer. Enligt stadens strategiska dokument så som vår översiktsplan så ska planering av ny bebyggelse ske främst i den redan bebyggda miljön samt i god anslutning till kollektivtrafik, därav har detta område ansetts lämpligt att utveckla. Dessutom finns förutsättningar att utveckla både kommunal service och rekreativa värden här. Synpunkten kring bebyggelsen läs vidare i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*

Behovet av bostäder är ett av de uppsatta och prioriterade mål som pekats ut i Göteborgs stads budget där 20 000 bostäder ska färdigställas under mandatperioden.

Synpunkten kring trafik och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

93. Fastighetsägare, Skrattnåsgången 10

Anser att utveckling av området kring Redegatan är positivt. Att få in bostäder och kanske restauranger blandat med småindustrin blir en förbättring och Redegatan kommer att kännas mera trygg kvällstid. Men framför att 1300 nya bostäder är alldeles för många då trafiksituationen redan idag är ansträngd på Fågelvägen då många barn på Engelskaskolan blir skjutsade med bil. Sedan är det trafik till idrottsplatsen och till industrierna. Vid problem i Gnistängstunneln kör trafiken istället vid Fågelvägen.

Är mycket negativ till bebyggelse utefter Fågelvägen då det leder till att en del av den omtyckta skogen försvinner. Att få ett högt bostadshus med tillhörande stadspark på väg till slingan ses inte som positivt. Är även oroad för bullernivåerna på Fågelgatan. Bebyggelse här skulle även vara negativt ur barnperspektivet och har aldrig hört från mina barn eller deras kamrater att de känt sig otrygga i skogen.

Kommentar:

Synpunkten kring trafik noteras. Se svar i de tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Bebyggelse i skogen är inte längre aktuellt, läs vidare under de tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

94. Fastighetsägare, Ljungdalsgatan 7

Anser att förtätning måste ske med måtta och anser att 1300 bostäder, vilket vi uppskattar till ca 4000 personer och säkerligen 1000 bilar, är för många med tanke på befolkningstätheten och infrastrukturen i övrigt i området. Denna ökning riskerar leda till ett förhöjt slitage på en bitvis redan hårt sliten Påvelundsskog.

Den ökade trafiken riskerar att leda till fler olyckor, buller och miljörisker.

Anser att ingreppen i skogen bör minska i så stor grad som möjligt då skogen används flitigt sam har höga naturvärden. Bebyggelse längs Fågelvägens södra del anses helt ska undvikas. Anser att med den bebyggelse som pekats ut i programmet så skulle byggnaden kunna få en höjd från gatan inklusive berg på 40 meter. Samt stora ytor skulle tas i anspråk till infrastruktur och servicefaciliteter.

Kommentar:

Att planera inom befintligt ianspråktaget verksamhetsområde som dessutom ligger relativt centralt och med god kollektivtrafikförbindelse och därtill nyttja övrigt utbyggd befintlig infrastruktur anses lämpligt. Synpunkten kring trafik noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Ja det stämmer att fler folk i området kan leda till ett ökat slitage.

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

95. Fastighetsägare, Grangatan 15

Ser positivt på att området förtätas och industribyggnader ersätts med bostäder och centrumfunktioner. Det är viktigt att studera skalan noggrant så att övergången till kringliggande områden blir naturlig. Bättre att gå upp i skala i de centrala delarna och trappa ner söderut längs Fågelvägen och vid Hängpilsgatan. Stadsradhus längs Torgny Segerstedtsgatan är en utmärkt idé.

Framför att området kring idrottscentrum har mindre fokus i programförslaget. Här är det viktigt att alla intressen tydligt redovisas. I planprogrammet redovisas inte idrottsföreningarnas önskemål. Det är jätteviktigt att ungdomsidrotten kan utvecklas och det tillförs förskoleplatser, men klarar ytan och infrastrukturen av att härbärgera både en ny stor arena och en åtta avdelningars förskola?

Framför att trafik- och parkeringssituationen redan är ansträngd. Föreslår att en ny elitarena med stor publiktillströmning borde placeras någon stans med bättre koppling till trafikleder (Grimmereds industriområde?) eller att hitta en annan lokalisering för förskola.

Anser att det är hög prioritet att lösa skolfrågan. Att basera hela planen på att Hagenskolan byggs ut är tveksamt. Hagenskolan har en liten skolgård och ligger inklämd i en vacker kulturmiljö. Mycket osäkert om det är lämpligt att bygga ut här.

Avslutningsvis vill vi även poängtera vikten av att verkligen skapa ett bra stadsdelscentrum vid hållplatsen Tranered. Detta kan bli jättebra, förutsatt att man ser till att skapa vackra attraktiva utemiljöer och bottenvåningar med publikt innehåll.

Kommentar:

Synpunkten kring skala och byggnadshöjder noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till bebyggelsen*

Förskolan kommer troligen inte behöva byggas ut med så mycket som 8 avdelningar då den föreslagna bebyggelsen nu minskats vad gäller den föreslagna byggnadshöjden inom området. Behovet är nu plats för en ny förskola med cirka 5 avdelningar inklusive utemiljö. Behov av förskola och skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet.

För idrottsområdet har inriktningen förändrats efter samrådet och programmet föreslår att det nu enbart är en utveckling för idrottens behov och behovet av förskola som föreslås ske här. Det är under programmets framtagande dock inte helt klarlagt till vilken grad idrottsområdet tänks byggas ut. Den markreservation som idrottsföreningarna hade har gått ut under december 2021 är inte längre aktuellt. Exakt utformning, vilka funktioner och aktiviteter behöver tas fram i samband med detaljplaneringsskedet.

Hagenskolan ämnas få en utökning i både byggnad och skolgård och med detta tillskott kommer då friytan att utökas. Hur denna utökning görs presenteras i kommande planering.

Ja staden ser också att det vore bra att få till en entréplats som port till området och här behöves detta studeras vidare i detaljplaneskedet och en dialog behöver tas med fastighetsägarna i området. Kommunen har inte mycket egen mark som inte redan nyttjas för gata här.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

96. Boende på Algatan

Saknade beskrivning av parkerings- och trafikproblematiken i området innan Redegatan vid Bergakärrsgatan och hela området där anläggningsbesökare felparkerar dagligen och överträder hastigheten.

Kommentar:

Gällande trafik, se tematiska svar, *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.*

97. Boende på Bergakärrsgatan

Framför att beskrivningarna i Program för Redegatan saknar många detaljer och information som gör det svårt för boende att skapa sig en uppfattning om programmet.

Anser att en omvandling till stadsmiljö skulle innebära olägenheter i form av ökad trafik (finmaskighet som det heter i programplanen) och sämre/mindre tillgång till skog och grönområden, samt ökad belastning på kommunikationer och servicefunktioner.

Lyfter att Naturvärdesinventeringen pekar på negativ inverkan för ett antal skyddsvärda djur- och växtarter, vilket ytterligare talar emot en större exploatering i form av bebyggelse och anläggning av bilvägar.

Framför att genomfartstrafik på Bergakärrsgatan skulle ses som mycket negativt, men att utveckling av cykelbanor, idrottsplats och idrottshallar skulle kunna vara värdefullt för föreningslivet.

Framför att bebyggelse av flerfamiljshus och/eller förskolor i området nedanför Bergakärrsgatan 20–22 väsentligen skulle påverka boendemiljön negativt.

Kommentar:

Finmaskigheten i gatunätet ökar inte trafiken i sig det den gör är istället att skapa en mer attraktiv och gångvänlig stad. Exploatering i skog har minskat se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Kopplingen mellan Bergakärrsgatan och Redegatan föreslås fortsatt hållas stängd vad gäller genomfart för biltrafik.

Finns ingen plan för förskola eller bostäder nedanför Bergakärrsgatan.

98. Boende på Berglärkan

Framför att programmet är ett strålande förslag. Ser positivt på blandad bebyggelse och centrummiljö kring Hemköp, samt gång- och cykelstråk längs med Torgny Segerstedtsgatan och Påvelundsskogen. Önskar att skogens vilda karaktär gärna bibehålls.

Kommentar:

Noteras och tillägger att exploateringen i skogen har minskat se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

99. Boende på Lönngatan

Framför en önskan om mötesplats för ungdomar, som även kan fungera som mötesplats mellan olika åldrar. Föreslår en betongskatepark, samt boulebana och grillplats. Lyfter att Bergkristallparken är ett väldigt bra exempel.

Kommentar:

Tanken är att utveckla delar av Påvelundsskogen så att ett mer varierat utbud av rekreativmiljöer tillskapas så som exempelvis yta för en bostadsnära park vilket innebär en lättillgänglig plan yta för exempelvis picknick, mer precisa utvecklingsdetaljer avgörs i senare skede.

100. Boende på Västra Palmgrensgatan

Framför att det är svårt att utläsa från förslaget vad för typ av bebyggelse det ska bli vid Bergakärrsgatan och vid fotbollsplanen, önskar att det inte byggs mer där. Uttrycker en oro för hög och tät bebyggelse då det skulle förändra områdets karaktär samt bidra till

ökad trafik kring Bergakärrsgatan. Området upplevs i dagsläget vara trafikfarligt för barn, speciellt runt befintliga skolor, förskolor och idrottsplatser då många barn skjutsas dit med bil.

Kommentar:

Hur bebyggelsen kommer placeras bestäms inte förens i detaljplaneskedet, och mer detaljerat hur byggnaderna ser ut vid bygglov. I programmet undersöks vad som är en lämplig markanvändning, viket innebär vart i området det är lämpligt att tex placera bostäder, park, förskola, hur höga byggnader får vara som högst och så vidare, det beslutas således inte vad för typ av bebyggelse det ska bli i detta skede.

Gällande byggnadshöjd se tematiska svar, *Bebyggelsens höjder*.

Gällande trafik, se tematiska svar, *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

101. Boende utan angiven adress

Ifrågasätter varför bilden ”en tänkbar framtid” inte finns tillgänglig efter samrådsmötet, och anser att det är svårt att utläsa hur området kommer bli. Önskar att det tydligt visas var byggnaderna ska placeras.

Kommentar:

Hur bebyggelsen kommer placeras bestäms inte förens i detaljplaneskedet, och mer detaljerat hur byggnaderna ser ut vid bygglov. I programmet undersöks vad som är en lämplig markanvändning, viket innebär vart i området det är lämpligt att tex placera bostäder, park, förskola och så vidare. Det är därför byggnaderna endast illustreras som ”vita lådor” i detta läge, exakt placering och utformning bestäms inte i detta skede. Bilden ”en tänkbar framtid” finns på Göteborgs Stads hemsida under Program Redegatan, ”Bildspel som användes vid samrådsmötet 14 april”.

102. Boende på Slätvarsgatan

Framför att det är ett bra förslag.

Kommentar:

Noteras.

103. Boende på Berglärkan

Är positiv till utvecklingen av området som kommer leverera mycket nya kvaliteter för boende i närområdet genom att skapa nya mötesplatser, affärsliv och restauranger på gångavstånd, dessutom nya lekplatser och aktivitetsområden.

Framför en oro gällande dels ökade trafikflöden, Fågelvägen anses redan idag vara otrygg för barn att korsa för att ta sig till idrottscentret, dels antalet skolplatser i området. Situationen är redan ansträngd, vill värna om möjligheten med gångavstånd för barnen till skolan. Hagenskolan är redan i underkant gällande friyta per barn, framför en oro för att detta kommer bli sämre vid en utbyggnad av skolan.

Kommentar:

Noteras.

Gällande friyta vid Hagenskolan, med en utbyggd skola planeras att skoltomten utökas. Med detta tillskott kommer friytan att utökas.

Gällande trafik, se tematiska svar, *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

104. Boende på Killingegången

Framför att det är glädjande att det satsas på området kring Redegatan. Positivt att otryggheten i området byggs bort med bostäder och verksamheter/service samt att det är positivt att idrottsområdet utvecklas.

Kommentar:

Noteras.

105. Boende på Skonertgatan

Framför att det är positivt med utveckling av området och att det överlag finns mycket bra i förslaget.

Framför dock att skogsområdet bör lämnas kvar orört, att högsta byggnadshöjd borde anpassas till omgivande bebyggelse, max 3 till 4 våningar, samt att gång- och cykelövergångarna vid korsningen Torgny Segerstedtsgatan/Fågelvägen måste bli säkrare.

Undrar även hur utbyggnaden av Hagenskolan kommer bli om elevantalet nästan ska dubblas.

Kommentar:

Noteras. Generella förbättringar i infrastrukturen för gång och cykel kommer göras.

Gällande grönområdet, se tematiska svar, *Bebyggelsens intrång och påverkan i naturområdet samt Naturområdet Påvelund, skogen.*

Gällande byggnadshöjd, se tematiska svar, *Bebyggelsens höjder.*

Gällande Hagenskolan, det finns just nu ingen tidsplan framtagen för om- och tillbyggnationen för Hagenskolan. En vanlig byggtid är 1,5 till 2 år beroende på etappindelning. Med en utbyggd skola planeras att skoltomten utökas, med detta tillskott kommer även friytan att utökas.

106. Boende på Ljungdalsgatan

Framför att de är kritiska till bebyggelse på grönområdet längsmed Fågelvägen på grund av att det är ett värdefullt område ur flera aspekter, tex att det är ett område för lek för barn samt att det är naturskyddsklassat.

Framför att 1300 bostäder kommer skapa ökade trafikmängder, ökat buller, otryggare miljö. Har val att bosätta sig i området på grund av att det är naturnära och inte tätbebyggt.

Kommentar:

Noteras. Programmet har reviderats och det kommer inte bebyggas längs med Fågelvägen. Se även tematiska svar, *Bebyggelsens intrång och påverkan i naturområdet.*

Buller undersöks i detaljplaneskedet, gällande ökande trafikmängder se tematiska svar, *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.*

107. Boende på Berglärkan

Undrar om Hagenskolan ska utökas med lokaler på befintlig plats eller om den ska utökas utanför området. Förstår inte vad skrivelsen ” Skola: 200 till 300 platser (tillskapas utanför programområdet, Hagenskolan)” innebär.

Framför en oro över att mycket av skogen försvinner, och undrar hur mycket av skogen som kommer ianspråktagas för bostäder och tillhörande gator, parkeringar och så vidare.

Framför att det är viktigt att det finns saker för barn och äldre ungdomar att göra i området, lyfter basketplan, volleybollplan, skejtboardpark och minigolf som exempel som på andra platser skapat en blandning av åldrar på platsen.

Föreslår en naturlekplats inne i Slingan/skogen, utegym samt busshållplats för expressbuss till Frölunda Torg, centrum/Möln dal.

Kommentar:

Behov av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Hagenskolan ligger utanför programområdet, i och med dess utbyggnad kommer antalet platser utökas vilket täcker en del av behovet av skolplatser som krävs för programmet.

Gällande skogen, se tematiska svar, *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.

Förslagen gällande park och aktiviteter noteras. Hur parken utformas bestäms i detaljplaneskedet. Se vidare vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

Gällande busshållplats, se Västtrafiks yttrande under punkt 21.

108. Boende på Lunnefågelgången

Framför att varken nya bostäder eller park bör inskränka på naturen i området. En viss inskränkning har redan gjorts genom utbyggnad av idrottsområdet för ett antal år sedan.

Bebygg inte grönområdena och stör inte idrottsområdet. Utnyttja de redan hårdgjorda ytorna till stadsomvandlingen med ett bättre anpassat formspråk än i illustrationen.

Kommentar:

Gällande intrång på naturmark, se tematiska svar, *Övergripande kritik till intrång i naturmark*. Hur bebyggelsen kommer placeras och utformas bestäms inte förens i detaljplaneskedet, och mer detaljerat hur byggnaderna ser ut vid bygglov. I programmet undersöks vad som är en lämplig markanvändning, vilket innebär vart i området det är lämpligt att tex placera bostäder, park, förskola och så vidare. Det är därför byggnaderna endast illustreras som ”vita lådor” i detta läge, exakt placering och utformning bestäms inte i detta skede.

109. Boende på Talgoxegatan

Positiv till utvecklingen av området, framförallt att industrilokalerna ersätts med bostäder, anser dock att det vore synd att minska grönområdet.

Framför en oro för att trafiken på Torgny Segerstedts gatan kommer att öka, vilket leder till ökade risker för barnen som måste gå över gatan varje dag på väg till Nya Varvet skolan, förskolan på Stjärnbåts gatan, Hagenskolan och förskolan på Örlogsvägen. Även om exempelvis 90% åker kollektivt så blir det ca 100 bilar extra varje dag. Föreslår att planera om trafikflödena så att en större andel av trafiken mellan Redegatan och stan leds via Fågelvägen/Gnistängstunneln istället för Torgny Segerstedts gatan.

Framför att antagandet om att kollektivtrafiken kommer att byggas ut är osäkert eftersom det är Västtrafik och VGR som avgör det, inte kommunen.

Kommentar:

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar, se punkt 21, på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Gällande grönområdet, se tematiska svar, *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.
Gällande trafik, se tematiska svar, *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

110. Boende utan angiven adress

Framför att det är viktigt att främja anpassade utomhusmiljöer och mötesplatser för äldre.

Kommentar:

Noteras och vidare detaljering av områdets utveckling kommer ske i detaljplaneskedet. Bland annat så är målet med att angöra en bostadsnärapark att få till en tillgängliganpassad naturmiljö, läs vidare vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

111. Boende på Gamla Brottkärrsvägen

Framför att det är viktigt att knyta ihop kranskommuner med cykel- och kollektivtrafik. Saknar cykelvägar och busstrafik mot Kungsbacka och Mölndal men även till centrala Göteborg.

Kommentar:

Noteras. Generella förbättringar i infrastrukturen och kopplingar för gång och cykel kommer göras. Övergripande planering för cykelvägar hanteras inte i detta programarbete.

112. Boende på Västra Palmgrensgatan

Framför en oro om mängden bostäder kopplat till trafik. Upplever att det redan i dagsläget är problem med trafik och för få parkeringsplatser. Blir in-parkerade på fastigheterna på grund av att andra parkerar på gatorna när de hämtar/lämnar på förskolan och besöker idrottsanläggningen. Oro för att det kommer ske olyckor kopplat till trafikmängden.

Framför att spårvagnarna är kraftigt överbelastade hela somrarna med badgäster och boende, kollektivtrafiken har inte kapacitet nog att svälja några ytterligare större mängder.

Anser att husen som ligger närmast villakvarteren bör begränsas i höjd så inte solljus och ljudnivå påverkas negativt. Högst 2 våningar anses acceptabelt. Generellt anses att 6 våningar är alldeles för högt och inte passar in i områdets karaktär.

Framför att naturområdet är omtyckt av allmänheten och att det vore synd att avverka skog för att exploatera för mer bostäder.

Kommentar:

Gällande trafik, se tematiska svar, *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkt 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Byggnadshöjderna har reviderats, se tematiska svar, *Bebyggelsens höjder*. Solljus studeras i detaljplaneprocessen.

En revidering av programmet har skett gällande intrång i naturområdet. Se ytterligare information under tematiska svar, *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.

113. Boende på Pärt-Antons gata

Förstår inte syftet ”Skapa stadsmiljö”.

Kommentar:

Området består i dagsläget till stor del utav ett verksamhetsområde. Att skapa stadsmiljö kan innebära olika saker beroende på vart man befinner sig. I detta fall handlar det generellt om att blanda upp verksamheterna med bostäder och få ett område befolkat under större del av dygnet och veckan. Där till innebär att skapa stadsmiljö att förbättra infrastrukturen för gående, cyklister och för kollektivtrafik. I programhandlingarna under kapitel 2. *Programförslag*, framgår mer detaljerat vad en blandad stadsmiljö innebär.

114. Boende på Apelsingatan

Undrar var kommunen har tänkt att alla barn ska gå i skola/förskola då det redan är fullt i alla verksamheter.

Kommentar:

Utbyggnad av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Det två privata skolor i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser. Hagenskolans planeras byggas ut och förskola behöver byggas inom programområdet.

115. Boende på Västra Palmgrensgatan

Är i grunden positiv till byggnation i området men under vettiga former och med rätt informationsunderlag som bas för besluten.

Anser att informationen till berörda av planen har varit dålig, anser att en större krets borde fått information om programmet än endast de som är sakägare. Framför att det uppmanades till att ställa frågor under samrådsmötet men att de ändå inte besvarades, menar att det minskar tilltron till den demokratiska processen.

Är starkt kritisk till följande gällande projekt Redegatan:

Exploatering i skog och natur bör inte ske. En uppskattad plats för lek och motion samt bullerdämpande och förbättrar luftkvaliteten.

Det är redan mycket trafik i området. Ifrågasätter informationen från TK om att det är samma trafikmängder på Fågelvägen som på Redegatan, menar att detta inte kan stämma.

Anser att några hundra lägenheter hade varit en god idé, men inte att maximera byggandet med så många lägenheter på en så liten yta. Anser att området inte är dimensionerat för 1300 nya bostäder gällande infrastruktur, skola, förskola mm.

Anser att villakvarter passar mycket dåligt ihop med 4 till 6 våningshus. Höjden på lägenheterna kommer att förstöra områdets karaktär och minska dagsljus samt öka insynen i befintlig bebyggelse. Vill ha max 2 till 4 våningar så det passar in i området.

Vill inte att parkeringen vid idrottsplatsen tas bort. Den är ofta full och då parkeras det istället på Bergkärrsgatan och Västra Palmgrensgatan vilket leder till mycket trafik i

villaområdena. När det är matcher kan inte bortalagen gå eller cykla till idrottsplatsen, vilket kräver parkeringsplatser.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

Gällande naturområdet så har detta reviderats, se tematiska svar, *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.

Gällande trafik och parkeringar, se tematiska svar, *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Gällande antalet bostäder och byggnadshöjder så har detta reviderats, se tematiska svar, *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

116. Boende på Persikogatan

Är mycket positiv till Redegatans planering och stadsutveckling i stort.

Framför att det gällande parkeringsplatser och trafik bör tänkas på att det kommer många tillresande ungdomar till idrottsanläggningarna, och att det krävs åtgärder för att skapa en säker trafikmiljö. Vill inte att parkeringsplatserna byggs bort.

Anser att det är lätt att skapa nya byggnader/bostäder men utmaningen är att förbättra för stadsdelen. Efterfrågar en lista med tydliga för- och nackdelar för olika intressenter, tex befintliga boende, tillkommande boende, idrottare och publik.

Anser att antalet nya bostäder bör minskas till hälften, och att taken på husen bör nyttjas för odlingsytor, terrasser, utegym, platser där ungdomar kan vistas.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Gällande parkeringsplatser, se tematiska svar, *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Antalet bostäder och byggnadshöjder har reviderats, se även tematiska svar, *Bebyggelsens höjder*.

Gällande för- och nackdelar finns det i programhandlingen kapitel 4. *Konsekvenser*, där konsekvenser lyfts.

117. Boende på Tärngatan och Brevduvegatan

Framför att det i handlingarna konstateras, helt sanningsenligt, att området som föreslås byggas ut redan idag är attraktivt och välfungerande. Anser därför att det är konstigt att förslaget syftar till att drastiskt ändra området till något helt annat.

Lyfter att det finns fridlysta arter i skogen, att skogen används av alla åldrar och att den inte bör avverkas till fördel för bostäder. Kommer även påverka mängden dagvatten som idag tas upp av skogen.

Framför att mängden bostäder kommer bidra till lika många nya bilar, och att det kommer bli en orimlig belastning på miljön på grund av buller och avgaser. Anser att situationen för utryckningsfordon kommer bli ohållbar. Anser att kombinationen av

färre träd som absorberar koldioxiden från bilarnas avgaser och fler bilar som alstrar avgaser i området är en ekvation som inte går ihop.

Anser att projektet bör avskrivas av estetiska skäl. I stället för att anknyta till den omgivande villabebyggelsen, har de föreslagna byggnaderna anpassats till det befintliga industriområdet.

Undrar hur den föreslagna omgestaltningen ska förbättra området.

Kommentar:

Områdets attraktivitet är läget och dess närhet till så väl skog som hav. Valfungerande är området i de aspekter av befintligt utbyggd infrastruktur och till viss del service. Förändringen ämnar inte ta bort något av detta utan nyttja det och bygga vidare på dessa positiva förutsättningar.

Gällande intrång i naturområdet, se tematiska svar, *Övergripande kritik till intrång i naturmark.*

Gällande trafik, se tematiska svar, *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.*

Gestaltningen av området har inte genomförts ännu, det som sker i programskedet är en prövning av markens lämplighet för olika funktioner. I nästkommande steg, detaljplanering och bygglov, kommer byggnadernas gestaltning tas fram. Antalet bostäder och byggnadshöjder har reviderats, se även tematiska svar, *Bebyggelsens höjder.*

118. Boende på Västra Palmgrensgatan

Framför synpunkter som främst gäller skogen, trafiken och anpassning till befintliga byggnader.

1. Skogen används flitigt av alla åldrar. Utan skogen kommer luften att försämrats samt bullernivån att öka på motorleden och Gnistängstunnelns fläktsystem. I linje med Göteborgs Stads miljöplan är det viktigt att bibehålla befintliga naturområden, inklusive den biologiska mångfalden, istället för att konstruera nya parkmiljöer. Framför att det som behövs är fler bänkar samt vinterunderhåll av slingan.

2. Västra Palmgrensgatan och Bergkärrsgatan är redan hårt belastade av trafik till och från områdets förskolor och idrottsanläggningar. Detta är ett stort säkerhetsproblem för alla barn. Om parkeringsplatsen vid fotbollsplanen ska bebyggas i kombination med att nya boende ska flytta till området, kommer det att saknas parkeringsplatser. Menar att målsättningen att fler ska cykla och åka kollektivt är bra men att det krävs realistiska avvägningar. Föreslår att halva parkeringsplatsen vara kvar och andra halvan bebyggas med ny förskola.

3. Hyresradhus i tvåvåningar samt landshövdingehus i tre våningar med tillhörande odlingslotter skulle smälta in och skapa gemenskap i området. Höghus är en tillfällig trend och passar inte i villakvarter varken i ett framtida Göteborg eller någon annanstans.

Kommentar:

1. Noteras. Gällande intrång i naturområdet, se tematiska svar, *Övergripande kritik till intrång i naturmark* samt *Bostadsnära park i Påvelunds naturområde.*

2. Noteras. Gällande trafik och parkering, se tematiska svar, *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.*

3. Noteras. Gällande bebyggelsehöjd, se tematiska svar *Övergripande kritik till bebyggelsen*.

119. Boende på Hulanvägen

Framför att utbyggnaden av detta område kräver att kollektivtrafiken ses över för att skapa frekventa rutter mellan Hovås / Askim / Frölunda torg / Tynnered / Redegatan. Idag saknas möjligheter att effektivt resa mellan dessa områden utan många tidskrävande byten vilket begränsar integrationen mellan de olika områdena samt att det försvårar för barn och ungdomar i de södra områdena att delta i idrottsaktiviteter som bedrivs kring Redegatan (tennis, badminton, fotboll, innebandy och handboll).

Kommentar:

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkt 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

120. Boende på Enegatan

Framför att det gärna får förtätas vid Redegatan om först den bullerproblematik som redan idag finns för fastigheterna på norrsidan löses. Föreslår sänkta hastigheter på Torgny Segerstedtgatan och bullerplank med ljudabsorberande membran fram till Coop.

Kommentar:

Vid detaljplanering kommer trafikbullerfrågan och eventuella behov av bullerskyddsplank, utredas vidare.

121. Boende på Tallstigen

Är positiva till planen för området men framför att trafiken och speciellt hastigheten på Torgny Segerstedtgatan behöver begränsas fram till Hinsholmen samt att det byggs bullerplank. Framför även att cykelstråken behöver ses över för att säkerställa att cyklister kan röra sig inom planområdet och i anslutande delar på ett modernt och cykelfrämjande sätt både för sommargäster och boende.

Kommentar:

Programmet föreslår en utbyggnad av gång- och cykelvägar och förbättring av gatorna som främst är till för gående och cyklister. Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan och eventuella behov av bullerskyddsplank och eventuellt hastighetsreglerandeåtgärder, utredas vidare. Dock har de samlade anspråken på Torgny Segerstedtgatan ansetts motivera hastigheten 50 km/h vilket är den gällande bashastigheten i tätort. Torgny Segerstedtgatan är funktionellt sett en genomfartsgata.

122. Boende på Hasselgatan

Framför att Bergakärrsgatan redan är starkt trafikerad. Mopedister kör i hög hastighet förbi Påvelundsskolan 1–6 på gång- och cykelbanan. Oroas att detta kommer öka med en så stor utökning av bebyggelsen. Skolbarn går mellan skolan och fritidsverksamheten rakt över gång- och cykelbanan. Önskar att detta åtgärdas i programmet.

Framför att om det inte byggs parkeringar till idrottsanläggningarna, som dessutom planerar utökas, kommer trafiksituationen på smågatorna bli ohållbar. Det innebär fara för alla, speciellt alla de barn som rör sig i området. Trottoarer saknas på många gator.

Anser att parkeringen i fortsättningen får vara till för idrottsanläggningen. Anser att det är orimligt att bygga höga hus där vilket är mitt över gatan från ett småhusområde. Ska

det byggas hus bör de vara högst två våningar. Ska det byggas en förskola kommer det bli ytterligare trafik på smågatorna vid hämtning och lämning.

Anser att det är för stor skala på bebyggelsen, höga hus i ett villaområde känns helt fel. Möjligtvis att tre till fyra våningshus skulle smälta in bättre i omgivningarna. Önskar hus likt landshövdingehus. Vill att område Idrott och natur ska innehålla idrott och natur och inte bostäder. Anser att 1300 bostäder är för många, önskar att antalet minskas till hälften.

Undrar hur det ska få plats med en utökad idrottsverksamhet med fler byggnader och planer samtidigt som man ska bygga bostadshus på området. Hur området ska gestaltas visas inte. Undrar när det kommer ske och om det kommer ges möjlighet att ha synpunkter på det.

Kommentar:

Gällande trafik och parkering, se tematiska svar, *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*. Programmet syftar till att förbättra trafiksituationen och öka tryggheten för gående och cyklister. Övervakningsfrågor gällande olovlig körning hanteras av polisen.

Gällande intrång i naturområdet, se tematiska svar, *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.

Gällande bebyggelsens skala, se tematiska svar, *Övergripande kritik till bebyggelsen*. Gestaltningen av området sker i kommande steg, detaljplaneringen, även då kommer det genomföras ett samrådsmöte och då finns möjlighet att lämna synpunkter igen.

123. Boende på Hagens stationsväg

Framför att skogsområdet öster om gång/cykelvägen från Fågelvägen inte bör exploateras, att verksamheterna för Västerlänkarna och fiskaffären bör få finnas kvar, samt att hänsyn till naturvärden i området bör prioriteras. Skogsmiljö i närheten av bostadsområden är livsviktig.

Kommentar:

Programmet har reviderats och bebyggelse kommer inte ske längs Fågelvägen. Se även tematiska svar, *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.

Gällande verksamheterna hindrar inte programmet att de stannar kvar.

124. Boende på Havssulegången

Undrar varför kommunen går emot sin egen översiktsplan och planerar att bygga i skogen som kommunen själva identifierat som en skog med höga naturvärden. Undrar varför kommunen inte har redovisat hur bostäderna plus tillkommande byggnader, vägar och parkeringar kommer påverka skogen på ett ärligt sätt?

Påtar att det i programmet är motstridigt då det står att det är olämpligt med högre bebyggelse än 4 våningar på höjderna i området, ändå är föreslagen byggnation 4 till 6 våningar hög på höjderna i hela området. Påpekar att de bilder som kommunen valt att visa området skulle kunna se ut i framtiden inte stämmer med vad som skrivs i text.

Framför att det saknas kapacitet i högstadieskolorna i väster. Undrar var det är tänkt att de ytterligare 200–300 barnen ska gå när de ska flytta från mellanstadiet till högstadiet?

Framför att en ny förskola med 8 avdelningar kräver 6 000 till 8 000 kvadratmeter utomhusmiljö enligt Boverkets riktlinjer och att parkeringsplatsen där förskolan föreslås inte är tillräcklig. Undrar var friytan är tänkt att ordnas?

Framför synpunkter om Hagensskolans utemiljö och kravfriytor enligt Boverket, menar att det redan idag finns ett stort underskott på friyta och med tillkommande elever undrar hur det ska ordnas.

Framför att ny arena för elithandboll inte finns redovisad i programmet men har föreslagits tidigare. I programmet nämns att idrottsanläggningen ska utvecklas. Det behöver förtydligas avsevärt eller strykas från planprogrammet. Trafikbelastningen och parkeringsbehovet för en utbyggd idrottsanläggning behöver vara lösta om det ska kunna gå att ta ställning till.

Kommentar:

Noteras. Ett program och en översiktsplan anger kommunens viljeriktning. Att programmet inte är helt i linje med översiktsplan innebär att vissa frågor behöver avvägas mot varandra närmare, i detaljplane-skedet. Den formella prövningen sker under detaljplaneprocessen.

Programmets samrådshandling och visade dokument under samrådet ska inte ses som tillfullo färdiga utan förblir ett pågående arbetsmaterial fram till att programmet godkänns i Byggnadsnämnden. De ytor som redovisade höjdangivelser visade grovt utritade i kartan och de högre våningstalen skulle då ses för ytornas lågpartier.

Utbyggnad av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Det två privata skolor i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser. Nybyggnation av skolor- och förskolor ska följa stadens ramprogram/riktlinjer för förskola/skola. Läget för ny förskola är inte klart, två alternativ finns och det behöver utredas i detalj, där bland annat ytbehov för utemiljön är en aspekt. Förskolebehovet har dessutom minskat med en lägre föreslagen exploatering inom området och nu föreslås för en förskola på cirka 4 till 5 avdelningar.

När ut- och ombyggnad vid Hagensskolan blir aktuell, kommer den detaljplanen hantera utemiljön men både byggnation och gård ämnas utökas.

Det är inte känt för stadsbyggnadskontoret om just ny arena för handboll är aktuellt i idrottsområdet. Programmet visar på möjligheten att idrottsområdet kan utvecklas. Exakt utformning, vilka funktioner och aktiviteter är inte klarlagt i nuläget, utan det behöver tas fram i samband med detaljplaneringskedje. I övrigt hänvisas till generella svar under de tematiska svaren, rubriken övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor.

125. Boende på Hasselgatan

Framför synpunkter att det inte bör tillskapas genomfartsvägar genom villaområdet varken när det gäller Bergakärrsgatan eller Västra Palmgrensgatan.

Vill att trafik- och parkeringssituationen ses över ordentligt då 1300 nya boenden vid Redegatan skulle medföra väsentligt ökad trafik i området, sämre luft och buller.

Framför att det på samrådsmötet inte verkade som det hade undersökts vad 1300 nya boenden skulle få för konsekvenser när det gäller skolorna. Många av skolorna i området är fulla, framförallt Påvelundsskolan.

För några år sedan byggdes det ett nytt hem för personer med speciella behov invid Redegatan. När fastigheten byggdes var det många hus i det närliggande området som fick sprickor i grunden. Undrar hur kommunen tänker kring att Redegatan kommer att vara en byggarbetsplats i ca 10 år och vilka konsekvenser det kommer få för oss som

bor i närliggande område både när det gäller buller och ljud samt påverkan på våra fastigheter?

Kommentar:

Noteras. Frågor om gator och trafik hänvisas till generella svar under de tematiska svaren, rubriken övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor. Vid detaljplanering utreds påverkan för enskilda gator och trafikbuller vidare. Exempelvis studeras bullernivåer för nya bostäder för att kunna samexistera med omgivande gator. Ingen ny genomfartskoppling för bil mellan det södra villaområdet i Påvelund och området runt Redegatan föreslås.

Behov av förskola/skola är beräknat utifrån tänkt exploatering och ska täcka behovet. Det två privata skolor i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser. Hagenskolan föreslås byggas ut.

När området bebyggs kommer vissa aktiviteter vara störande arbeten som schakter, sprängning och transporter. Det finns riktvärden i samhället som styr ex v bullerstörningar i närbelägna byggnader och skador på fastigheter, det bevakas av miljöförvaltningen och entreprenörer/byggherren har ansvar.

126. Boende på Rönngatan

Framför positivt planprogrammet men att inbjudan till samrådsmötet borde ha delats ut bredare i närområdet, då boende nära missat det.

Framför att park- och naturområdet bör bevaras så naturligt som möjligt, spara nästan alla träd. Gång- och cykelvägar bör vara i huvudsak grus.

Framför att byggnadshöjderna i sydvästra delen av södra området bör begränsas mer än vad som framgår. Det som visas på en bild från samrådsmötet ser för stort och högt ut.

Kommentar:

Angående samrådet se vidare de tematiska svaren *Övergripande om planeringsprocessen - Möjlighet för allmänhet att påverka*. Bebyggelsehöjderna är sänkta, se vidare de tematiska svaren, rubriken *övergripande kritik till bebyggelse*. Bebyggelsen är också minskad i naturområdet, se vidare under rubriken *övergripande kritik till intrång i naturmark*.

127. Staden Vi Vill Ha

Staden Vi Vill Ha:s kommentarer till planprogram för Redegatan:

Ur Göteborgs stadsmiljöpolicy: ”Göteborgs karaktär är unik och staden beskrivs ofta som de små stadsdelarnas stad. Målet med stadsmiljöpolicy är att stärka stadens och stadsdelarnas särdrag och skapa vackra, funktionella och hållbara miljöer.”

Med utgångspunkt ifrån denna policy, stadsdelens nuvarande karaktär, programrådets centrala läge i stadsdelen och invånarnas visioner finns det säkert skäl att kräva mer av området än att bara bli en levande hållbar boendemiljö. Ett fördjupat samråd innehållande en holistisk genomlysning där samtliga intressenter ges möjlighet att interagera skapar möjligheter att uppnå stadsmiljöpolicy, visionerna och dessutom få metoden att bli prototyp för stadsdelsutveckling generellt. Visionen är kanske inte här ett bostadsområde utan ett levande stadsdelscentrum med bostäder och service.

Hur kan vi gå tillväga? Stadsmiljöpolicy och programförslaget får bli plattform för innovationen HASSP= Holistic Association Social Science Park. Med holistisk syn (det vill säga att få helheten att bli mer än sina delar) och dagens digitala verktyg som Digital Twins utföra fördjupade konsekvensanalyser och därmed nå nya höjder. Visualiseringarna ska visa hur programområdet fungerar som stadsdelscentrum och hur

stadsdelen fungerar i Stora Göteborg. HASSP blir ett underifrån-verktyg och nätverk som tillser att stadsdelen navigerar hållbart och kompletterar med det som saknas.

Föreningen Staden Vi Vill Ha (SVVH) har erfarenhet från deltagandet i Göteborgs första medborgarreferensgrupp som gällde en fördjupad översiktsplan för del av stadsdelen Älvsborg. Vi arbetade fram otaliga alternativ för stadsdelens utveckling och fick ca 200 medborgare delaktiga i ett stort antal arbetsgrupper. Med denna bakgrund blir programmet för detta centrala område i stadsdelen speciellt intressant som pilot och testarena för HASSP med dess möjligheter att skalas upp och engagera medborgarna. Den snabba utvecklingen inom digitaliseringen samt pågående pandemins påverkan på städernas utveckling stärker skälen, för så kallade synvänder och helhetstänkande. Ramen är det demokratiska samhällets möjligheter.

Vi vill finna personer inom de kunskapsområden som måste engageras, som vill utveckla utmaningarna, som vill ge innehåll och former åt holistiska villkor. Visualisering av resultaten kan ske i den snart färdiga Universeums Visualiseringsdom. Forskare världen över är överens om att tekniskt sätt är det idag inga problem att hantera stora datamängder, däremot betydligt svårare att finna data inom den humana sektorn att behandla och att få medborgarna engagerade och silos att öppnas. Vi vill påvisa behovet av en ständig HASSP-process som kan skalas upp till ett växande HASSP-nätverk som inte bara omfattar Göteborgs Stad och påvisa holismens förmåga att få 1+1=3.

Vinnova utlyser nu Civilsamhällets innovativa lösningar för ett hållbart samhälle Civilsamhället och sociala företag i tvärssektoriell samverkan. Slutsats: Genom detta förslag till tvärssektoriell samverkan mellan ett blivande socialt företag HASSP, Civilsamhällets organisationer (SVVH + stadsdelsorganisationer), Göteborgs Stad (SBK + kultur) samt dess medborgare finns möjligheter att med stöd från Vinnova utarbeta ett agilt hållbart uppskalningsbart program för Redegatan, som kan bli prototyp för kommunen, regionen, nationen och omvärlden. Vi önskar kommunens medverkan i vår planerade Vinnova-ansökan.

Kommentar:

Noteras. Det är positivt med engagemang kring stadsbyggnadsfrågor och föreningen ”Staden-vi vill ha”. För att gå in i en ansökan behöver stadsbyggnadskontoret ha identifierat det som ett behov eller som ett uppdrag från antingen byggnadsnämnden eller genom andra kommunala uppdrag/beslut. Så vi bör av resursskäl avstå från medverkan.

Stadsbyggnadskontoret arbetar efter stadens process och använder flera dialogverktyg under program och detaljplaneprocesser, se tematiska svar och övergripande om planeringsprocessen. När vi har program Redegatan - godkännandehandling, beslutad av Byggnadsnämnden, kan vi informera och eventuellt delta i dialoger. Vi kommer också ha hemsidan för Program Redegatan, uppdaterad.

128. Boende på Valnötsgatan

Framför positiva synpunkter att det är en unik möjlighet att skapa ett område som kan bli en samlingspunkt för Älvsborg. Att området har goda förutsättningar med sitt centrala läge och goda förbindelser och närhet till havet Efterfrågar ett nytänkande beträffande omfattning, innehåll och utformning, som kan motsvara de stora förväntningar som bör finnas i stadsdel. Framför flera idéer hur området kan utvecklas som ”grön stad”, ”flerfamiljsvillor”, ”Kulturhus”, ”park och torg mitt i byn” och så vidare.

Framför att skogs- och motionsområdet måste behållas intakt. Samt att undvik flerfamiljshus intill Påvelunds konstgräsplan med höga strålkastare, vilket blir störande för såväl boende som bollspelare. Föreslår att behålla och utveckla klubbhus i samverkan med motionscentralen!

Kommentar:

Noteras. Det är positivt med engagemang och goda idéer kring stadsbyggnadsfrågor. Stadsbyggnadskontoret arbetar efter stadens process och använder flera dialogverktyg under program och detaljplaneprocesser, se tematiska svar och övergripande om planeringsprocessen. Stadsbyggnadskontoret uppmanar boende att komma in med sina synpunkter under detaljplaneskedet, då det är en egen planeringsprocess.

Bebyggelsen är minskad i naturområdet, se vidare de tematiska svaren, rubriken *övergripande kritik till intrång i naturmark*. Det föreslås en utveckling av idrottsområdet, med idrott. Exakt utformning, vilka funktioner och aktiviteter är inte klarlagt i nuläget, utan det behöver tas fram i samband med detaljplaneringskedet.

129. Boende på Furåsglätan

Programförslaget innebär att delar av naturområdet som har konstaterat högt naturvärde och stor betydelse för friluftslivet inklusive skolornas friluftsverksamhet offras för att kunna uppföra bostäder i ett kraftigt buller- och trafikutsatt läge. Framför att den föreslagna bebyggelsen längs Fågelvägen stänger igen tillgängligheten till naturområdet, att en ökad bebyggelse ökar användningsbehovet av natur och park, menar att det då är olämpligt att minska naturområdet till fördel för park när det behövs mer av båda.

Föreslår att förstärka/vidareutveckla ett naturstråk utgående från Idrottsområdet och sedan följa motions slingan bort till Lägatan, där det finns en stor gräsyta med en liten lekplats och intilliggande damm som nog skulle kunna utvecklas åt parkhållet. Stråket kan sedan med fördel gå vidare längs befintlig gångstig och sedan över cykelbron över Västerleden och fortsatt fram till Ruddalens naturområde som då knyter ihop två naturområden. Vill man ytterligare förbättra detta för djurlivet, så skulle man kunna komplettera med en "ekodukt" över leden.

Programförslaget får inte minska arbetstillfällena inom tex småskalig industri/hantverk och olika typer av serviceverksamheter, utan snarare bidrar till en ökning av detta. Viktigt med en blandning av verksamheter.

Ser inte att planen tar höjd för konsekvenserna av ökad trafik på grund utav ökad militär verksamhet vid Kåringberget som borde påverka trafikplaneringen för Programområdet. Till det kommer en betydande ökning av olika former av persontransporter genom programområdet, samt av servicebehov för dessa så ifrågasätter programmets slutsats att trenden är att fordonsflödena minskar. Menar att Coronapandemin torde öka cykel- och biltrafik. Biltrafiken anses också öka på grund utav andelen väl bemedlade inom området som kommer att ha råd att köpa elbilar, varför en ökning av miljöavgifter knappast kommer att minska den lokala trafiken i Programområdet. Även den planerna på omvandling av Dag Hammarsköldsleden till Boulevard anses innebära ytterligare ökad belastning på Västerleden där minsta störning runt Gnistångstunneln tvingar flöden till Fågelvägen, inklusive sådan med transporter av farligt gods.

En viktig del i idrottsverksamhet är utbyte med andra klubbar. En stor del av dessa kommer med bussar eller privatbilar från platser där kollektivtrafik inte är ett alternativ och för dessa krävs parkering, ifrågasätter att Programförslaget har tagit tillräcklig höjd för detta behov. Dessutom måste parkeringsbehovet för de tillkommande fastigheterna täckas.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

Gällande intrång i naturmark så har programmet reviderats och innehåller inte längre bostäder längs Fågelvägen. Se tematiska svar under rubrikerna *Övergripande kritik till intrång i naturmark* samt den reviderade programhandlingen.

Många goda idéer kring parkutvecklingen, det som föranlett denna placering som presenteras i programförslaget är utifrån det behov av park som genereras av planering av bostäder i området. Stadens strategiska dokument (Grönstrategin) har satt upp mål för placering och storlekar för olika parkslag. En bostadsnära park ska ligga inom 300 meter ifrån bostaden och vara minst 2000 kvadratmeter till ytan i tillgänglig terräng.

Gällande blandning av verksamheter så hindrar inte programmet detta.

Stadens övergripande trafikmodeller strävar efter att beakta trafikstring från ny exploatering och kända förändringar i staden samt den målstyrning som sker kopplat till ett mer hållbart resande. Läs vidare under det tematiska svaret under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Det primära ansvaret för att lösa parkeringsfrågan för verksamheten ligger på fastighetsägaren som driver verksamheten. Erfarenhetsmässigt innebär det dock svårt att dimensionera för parkering under t.ex. cuper som samlar många tillresta.

130. Boende på Traneredsvägen

Ifrågasätter om det verkligen är tidsenligt 2020 att ”nagga” värdefulla grönområden med höga naturvärden i kanten för att göra en mer estetisk, steril park? En upprustning av själva motionsslingan är dock välkomnat eftersom underhållet är eftersatt.

Dessutom finns det kulturlämningar (eventuellt räknas det som fornlämning) som exempelvis en fägata inom det markerade området där naturvårdsanalysen gjorts.

Undrar om det har gjorts mätningar som visar hur mycket skogsområdet används av olika grupper. Anser att information om större ingrepp i ett grönområde även bör skickas till de som bor i anslutning till området, även om det ligger utanför det på kartan markerade området. Undrar om Påvelundsskolan bjudits in för yttrande och menar att eleverna använder området som en ”förlängning” av skolan.

Undrar hur allmänheten ska tolka den uppmärkning av träd som märkts upp inom området. Ska märkta träd tas bort eller sparas? Fällning av värdefulla träd påverkar även habitatet för andra arter i området.

Kommentar:

Gällande park och intrång i naturmark så har programmet reviderats, se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark* samt den reviderade programhandlingen.

Gällande dialog se tematiska svar under rubriken *Övergripande om planeringsprocessen*. Vid barnkonsekvensanalysen bjöds elever från olika skolor in till att delta, utöver detta har det varit samråd där alla boende i och strax utanför har fått möjlighet att lämna synpunkter.

Gällande hur naturområdet används utgås det i ett första skede från sociotopkartor som anger hur olika grönområden nyttjas och av vilka grupper. Gällande märkning av träd hänvisas kontakt till park- och naturförvaltningen.

131. Boende på Orregatan

Framför att en månads svarstid är för kort, för ett omfattande projekt samt handlingen är dåligt underbyggd, att de faktiska konsekvenserna inte kommer fram hur tänkt exploatering ger mervärden. Menar också att allt underlagsmaterial inte varit tillgängligt.

Framför att kommunens höga mål med att bygga många bostäder leder till att omtyckta grönytor med naturvärden tas i anspråk, att det nya hus som byggs blir höga. Att även exploatörer har ett vinstintresse för att bygga höga hus. Menar att för höga hus och för hög exploatering motverkar syftet i programmet med att skapa mötesplatser, trygghet, öka tillgänglighet till grönområden. Den höga och täta bebyggelsen passar dåligt in i området Hagen och tillför inget för de boende i detta stadsdelsområde. Programområdet blir slutet och inte så tillgängligt som det är i dag.

Som boende under många år i området känns inte beskrivning igen, att det är ett trist eller otryggt industriområde. Däremot skadar det inte att kompletteras med bostäder som byggs med respekt för områdets karaktär. Menar att barn som deltagit i BKA analysen inte bor i området.

Även idrottsområdet och de olika sportaktiviteter man kan beskåda bidrar positivt. Den bostadsnära park som förslås kommer inte ge samma värden som skogsmiljön bidrar med. Att exploatera i naturmark går emot kommunens riktlinjer i översiktsplanen bland annat. Ifrågasätter att programmet ger positiva miljökonsekvenser utifrån att bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur och service, då fler boende med bilar tillkommer. Önskar veta mer om hur stora ytor naturmark/antal träd som försvinner, vid en exploatering. Undrar om entréerna kan utformas ”välkomnande” när bebyggelse planeras invid Fågelvägen.

Menar att det är otydligt i handlingen hur byggnationen kommer se ut och hur hög den blir, att olika nivåer nämns 4 till 6 våningar men att även uppgifter finns på 7 till 8 våningar höga hus. Önskar en bebyggelse i mänsklig skala. Det bör finnas en rimlighet i exploateringsivern, där hänsyn också tas till andra värden.

Undrar var kravet på utökad kommersiell service kommer ifrån och menar att det inte är ett allmänt behov särskilt inte om det ska ske på bekostad av höga hus.

Påtar att trafiken/bilar kommer öka, vilket knappt nämns i utredningen och menar att trafiksituationen i projektområdet och omgivande gatunät kommer att påverkas starkt av tillkommande bilar. Även att parkeringar försvinner blir ett problem som inte lyfts fram. Påtar att kollektivtrafiken kommer bli överbelastad när befolkningen ökar i området.

Påtar att byggtiden är en utmaning. Det stora och omfattande byggprojektet ska byggas i etapper och tar troligen minst fem år att genomföra. Under tiden kommer området vara en stökig byggarbetsplats. Detta är en stor utmaning när det gäller tryggheten för alla barn som dagligen rör sig i det lilla området (skolor, idrottsaktiviteter).

Framför att ett omtag behöver ske innan ärendet förs vidare till nästa nivå.

Kommentar:

Noteras. Samrådstiden för programmet är beslutad av Byggnadsnämnden och följer kommunens praxis. Ett program och en översiktsplan anger kommunens viljeriktning. Att programmet inte är helt i linje med översiktsplan innebär att vissa frågor behöver avvägas mot varandra närmare, i detaljplaneskedet. Den formella prövningen sker under detaljplaneprocessen där ytterligare tillfällen kommer ges till att granska och inkomma med yttranden över förslag. Programmets samrådshandling och visade dokument under

samrådet ska inte ses som tillfullo färdiga utan förblir ett pågående arbetsmaterial fram till att programmet godkänns i Byggnadsnämnden.

När det gäller byggnadshöjder/exploatering är inriktningen nu en lägre bebyggelsehöjd på fyra våningar men att en högre bebyggelse kan prövas på några begränsade platser, se vidare generellt svar, *Övergripande kritik till bebyggelsen*. Även för idrottsområdet är inriktningen exploateringen ändrad; programmet föreslår enbart utveckling för idrottens behov samt att en förskola. Efterfrågan av kommersiell service är ett steg i att planera holistiskt där blandningen av bostäder och verksamheter genererar en ökad aktivitet under fler timmar av dygnet med ökad trygghet och mer levande stadsdelar till följd samt minskar behovet av att transportera sig till servicen från sitt hem. Blandningen ger både sociala och miljömässiga vinster och är på det vedertagna sätt man bygger och har byggt städer.

Det som påtalats vid framtagandet av den sociala konsekvensanalysen var trygghetskänslan, en känsla av trygghet är subjektiv och skiljer sig från individ till individ, så även vad som anses som trist. Se ytterligare svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande om planeringsprocessen*.

Programmet har reviderats och bebyggelse kommer inte ske i naturmarken längs Fågelvägen. Se även tematiska svar, *Övergripande kritik till intrång i naturmark*. Programmet föreslår viss exploatering invid idrottsområdet som innebär att vissa naturvärden kan tas i anspråk. I kommande detaljplaneprocess behöver utformning och exploatering studeras mer i detalj, som enskilda naturvärden (träd, trädtrader) för att minimera negativ påverkan. Kompensation för förlorade naturvärden behöver också utredas vidare enligt Göteborgs Stads riktlinje för kompensation. Kommande planering innebär också att utveckla en del av Påvelundsskogen till mer parkmiljö vilket innebär en lättillgänglig plan yta möjlig för aktiviteter så som picknick, lekmöjligheter, sittplatser och så vidare, mer precisa utvecklingsdetaljer avgörs i senare skede. Vad gäller vikten av en parkmiljö läs vidare under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

Att bygga i läge med tillgängligt utbyggd infrastruktur så som exempelvis kollektivtrafik har denna potential från start för ett minskat bilberoende till skillnad från att bygga i mer perifera lägen. Vid utbyggnad av området och dess påverkan för omgivande gator, parkeringssituation utreds den aspekten i detalj genom Trafikkontorets planering under detaljplaneskedet, se vidare *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

När det gäller utmaningar under byggtiden är staden medveten om att det ska vara en fungerade område även då. Vid utbyggnad av allmän plats, kommunala gator, anpassas arbetet så att störningar för angränsande verksamheter och passerande trafik begränsas i tid och omfattning. Det sker genom Trafikkontorets planering, bland annat upprättas trafikordningsplaner och granskning av de olika genomförandeskedena.

132. Boende på Storåsgatan

Framför att förslaget ser intressant och genomtänkt ut, samt att det är fantastiskt att det görs något åt den här platsen som idag är otrygg och rätt ful på grund av tråkiga byggnader. Hoppas på liv och rörelse samt fler möjligheter för människor som inte kan eller vill bo i hus i området att flytta hit.

Anser att det är jättebra med satsning på idrottscentrum.

Hoppas på att Påvelundsslingan får vara kvar då vi är många som nyttjar denna inklusive skolorna omkring.

Kommentar:

Noteras. Gällande intrång i naturområdet, se tematiska svar under rubriken *Övergiroande kritik till intrång i naturmark*.

133. Boende på Lunnefågelgången

Framför en vädjan om att det inte bebyggs i grönområdet Påvelundsslingan.

Kommentar:

Noteras. Gällande intrång i naturområdet, se tematiska svar under rubriken *Övergiroande kritik till intrång i naturmark*.

134. Boende på Bergakärrsgatan

Framför att det är orimligt att ha 6 våningshus direkt i anslutning till ett villakvarter med småhus. De omkringliggande husen borde vara 1 till 2 våningar. Detta gäller även förskolan Bergakärrsgatan. Även Södra områdets hus som angränsar till befintlig förskola vid Redegatan och bostadsområde borde vara 2 våningar.

Framför att nya boende i området bör erbjuds parkeringsplatser. Det är i dagsläget ett mycket ansträngt parkeringsläge på smågatorna mellan Påvelundsskolan och idrottsanläggningen, vilket skapar begränsad framkomlighet och en osäker trafikmiljö.

Det måste finnas en parkering för de som ska till idrottsanläggningen. Föreslår att parkeringar med access till idrottsanläggningen skapas längs Fågelvägen för att undvika trafik in på småvägar till motionsslingan och idrottsanläggningen.

Kommentar:

Gällande höjd på hus så har detta reviderats och föreslår en generell höjd om 4 våningar, se vidare under tematiska svar, *Bebyggelsens höjder*.

Gällande mängden parkeringsplatser så beräknas de utifrån stadens riktlinjer och policys i det kommande detaljplanarbetet, se vidare under tematiska svar, *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

135. Boende på Berglärkan

Anser att planförslaget innebär i sin södra del ett oåterkalleligt förintande av ett av få återstående naturområden i gränsen mellan staden och skärgården. Enligt såväl gällande översiktsplan som förslag till ny översiktsplan från 2019 och förslaget till fördjupad översiktsplan för Frölunda - Högsbo, är detta område avsatt som naturområde. Här finns stora naturvärden och ett rikt fågel- och djurliv. Området är flitigt använt för promenad, motion och annan rekreation.

Påpekar att illustrationerna beträffande byggnadshöjder är missvisande. Skissen på en tänkbar "bild av framtiden" framställer byggnadshöjderna som låga och underordnade terrängen. På annan plats i handlingen redovisas däremot sexvåningshus där det inte framgår om husen underordnar sig befintliga höjder eller rentav står ovanpå dessa.

Om- och tillbyggnader av anläggningar för sport- och fritidsändamål bör kunna ske med stöd av gällande detaljplaner.

Det föreslagna förintandet av det unika naturområdet och omvandlingen av ett väl fungerande bostads- och verksamhetsområde, ska prövas i översiktsplanen. Området ska inte exploateras genom enbart en detaljplan som saknar stöd i antagen och gällande översiktsplan. Arbetet med detaljplanen ska således avvakta resultatet av pågående arbete med översiktsplanen, där den tilltänkta exploateringen prövas mot liknande ianspråktaganden av orörd mark inom kommunen.

Kommentar:

Gällande intrång i naturmark så har detta reviderats, se ytterligare information under de tematiska svaren vid rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.

Gällande illustrationerna så är de möjliga varianter av vad som skulle kunna byggas. Antal bostäder och våningshöjder har minskats efter samrådet, se även tematiska svar under rubriken *Bebyggelsens höjder*. Gällande gestaltning och utformning prövas detta i nästkommande steg, detaljplanering och därefter bygglov.

En översiktsplan är inte bindande. Ett program och en översiktsplan anger kommunens viljeriktning. Att programmet inte är helt i linje med översiktsplanen innebär att vissa frågor behöver vägas mot varandra närmare i detaljplaneskedet. Den formella prövningen sker under detaljplaneprocessen.

136. Boende på Hermelingatan

Framför att Påvelundsslingan inte är stor och kommer nu att bli ännu mindre och delas av ytterligare några tusen människor.

Efterfrågar bullerplank längs med Torgny Segerstedtgatan, mätningar har gjorts och trots att ett plank skulle uppförts för länge sedan byggs det inget med hänvisning till ”pengabrist”.

Anser att infrastrukturen i området inte är dimensionerad för antalet människor som rör sig där, och att detta kommer bli värre i och med fler bostäder i området. Framför att trafiksituationen är osäker och att det frekvent sker olyckor, efterfrågar ett trafiksäkert område och en gång- och cykelväg längs Torgny Segerstedtgatan.

Kommentar:

Noteras. Det har skett revideringar gällande naturområdet, se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.

Behovet av bulleråtgärder behöver prövas i detaljplaneskedet om det är relaterat till dess utbyggnad i övrigt så är detta en fråga utanför detta specifika program eller åtföljande detaljplaner.

Gällande trafiksituationen så är ett av målen med programmet att skapa en gång- och cykelvänlig stadsdel, läs vidare i programhandlingen under kapitel 2.5 Trafik och infrastruktur. Södra sidan av Torgny Segerstedtgatan förses med en gång- och cykelväg, samt att den norra sidan ska utvecklas till ett förbättrat pendelcykelstråk.

137. Boende utan angiven adress

Anser att max två till fyra våningar är lämpligt för att bättre passa in i omgivningen och vill att hus ska byggas i klassisk stil, inga lådor.

Placering av nya hus i förslaget ligger för nära Torgny Segerstedtgatan. Dessa bör ligga på samma placering som nuvarande plats för att ge en mer öppen miljö. Husen framför Hemköp förstör öppenheten.

Husen längst bort på Fågelvägen passar inte in, de förstör ingången till parken. 1300 bostäder är alldeles för många, bör minskas till hälften för att passa in.

Bullerplank bör sättas upp längs Torgny Segerstedtgatan, från Tranereds hållplats till Coop hållplats.

Kommentar:

Noteras. Bygghöjder har reviderats till generellt 4 våningar, även antalet bostäder har minskats, se tematiska svar under rubriken *Bebyggelsens höjder*.

Hur byggnaderna ska gestaltas och placeras undersöks närmre och beslutas i detaljplaneskedet, exploatering mot Fågelvägen har tagits bort, se tematiska svar under rubriken *Naturområdet Påvelund, skogen*.

Behovet av bulleråtgärder behöver prövas i detaljplaneskedet.

138. Boende på Bogsprötsgatan

Framför en oro över att det närbelägna och omtyckta skogs- och rekreationsområdet, "slingan" i Påvelund ska minska och att högre hus och andra verksamheter kommer att förändra stadsbilden, natur-, djur- och fågelliv.

Kommentar:

Gällande naturområdet, se tematiskt svar under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark*. Bebyggelsehöjden har reviderats och den generella höjden är nu 4 våningar, se mer under tematiska svar vid rubriken *Bebyggelsens höjder*.

139. Boende på Madbäcksvägen

Framför att det är viktigt att det skapas ingångar till grönområde och aktivitetsområde/sportanläggningar även söder ifrån så det inte blir att det bara är norr/öster ifrån. Det är önskvärt att det finns cykel/gångbanor genom grönområdet som inte ligger på slingan för att underlätta både för cyklister och motionärer.

Upplever att cykelvägen längs Fågelvägen är väldigt farlig då bilarna kör väldigt fort på denna sträcka. Det är viktigt att göra denna cykelväg mer trafiksäker, delade cykel/gångbanor med en barriär till biltrafiken i form av vajerräcke eller dylikt. Önskar en bro eller en tunnel under Torgny Segerstedtsgatan, förslagsvis i höjd med Redegatan/Cypressgatan eller något väster ut.

Att bygga ut Hagenskolan till dubbla antalet elever anses problematiskt. Fördelen med skolan idag är att den är familjär och att elever i F-klass känner sig välkomna av elever i de högre klasserna. En sådan miljö är svår att klara av om skolan växer. Redan idag är det problem med att få lokaler till alla klasser, tex i gymnastiksalen.

Höghusen borde inte vara högre än 4 våningar.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

Det finns planer här för att se över parkstrukturen läs programhandlingen kapitel 3.6 Ytterligare åtgärdsförslag.

Gällande trafiksituationen så är ett av målen med programmet att skapa en gång- och cykelvänlig stadsdel, läs vidare i programhandlingen under kapitel 2.5 Trafik och infrastruktur.

Gällande Hagenskolan och problematik med lokaler så antas att en utbyggnad medger den mängd lokaler som krävs för ett ökat elevantal.

Gällande byggnadshöjder så har dessa reviderats och den generella höjden är nu 4 våningar, läs mer under tematiska svar, *Bebyggelsens höjder*.

140. Boende på Osbergsgatan

Torgny Segerstedtsgatan och Fågelvägen är redan idag hårt trafikerade utan nytillskott av ytterligare ca 6000 boende.

Biltrafiken inom området Redegatan utgörs främst av trafik till och från ett mål i området och inte av genomfartstrafik. Det är ett lugnt område att promenera och cykla i såväl kvällen som nattetid. Framför att det är märkligt att de bullermätningar som

redovisas vid Torgny Segerstedts gatan, Fågelvägen och Redegatan i stort sett är likvärdiga.

I planen finns en vision om utökade idrottsanläggningar för bredd och elitidrott samtidigt som man planerar att ta bort befintliga parkeringsplatser i anslutning till Påvelunds idrottscentrum och naturområde. Detta innebär att anläggningarna enbart riktar sig till människor i närområdet utan fysiska begränsningar, och inga besök av exempelvis handbollslag och supportrar från andra klubbar.

Anser att en bostadsnära park inte kan ersätta de kvaliteter som finns i naturområdet idag och den vikt den har för växt och djurliv. Naturområdet bör värnas men med ytor för odlande.

Framför att det är positivt att i anslutning till villaområden skapa bebyggelse med blandning av bostadstyper, men att detta bör ske med hänsyn till områdets karaktär och då inte överstiger befintlig bebyggelse om 4 våningar eller av ”arkitektoniskt intressanta utformningar”. Bygg lägre 2 till 4 våningars byggnader och där alla olika boendeformer har tillgång till uterum/uteplats eller balkong.

Anser att den påstådda befintliga otryggheten som utmålas i programmet med största sannolikhet kommer att öka efter planerad utbyggnad då många människor i stadsmiljö utgör mycket större hot än en normal befolkad villamiljö.

Önskar att parkeringsplatser i anslutning till motions-, idrotts- och naturområde behålls då alla inte kan transportera sig kollektivt beroende på avstånd eller fysisk förmåga.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

Gällande ökade trafikmängder, se tematiskt svar under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Gällande buller kommer ytterligare bullerutredningar tas fram vid detaljplaneläggning. Vid mätningar av buller så är varje plats är unik och har sina förutsättningar, exempelvis närhet mellan vägmitt och fasad. Eftersom buller mäts i dBA på en logaritmisk skala innebär också mycket små förändringar av mätetal stora skillnader i ljudnivå.

För idrottsområdet har inriktningen förändrats efter samrådet och programmet föreslår att det nu enbart är en utveckling för idrottens behov och behovet av förskola som föreslås ske här. Det är under programmets framtagande dock inte helt klarlagt till vilken grad idrottsområdet tänks byggas ut. Den markreservation som idrottsföreningarna hade har gått ut under december 2021 är inte längre aktuellt. Exakt utformning, vilka funktioner och aktiviteter behöver tas fram i samband med detaljplaneringsskedet.

Det primära ansvaret för att lösa parkeringsfrågan för verksamheten ligger på fastighetsägaren som driver verksamheten. Erfarenhetsmässigt innebär det dock svårt att dimensionera för parkering under t.ex. cuper som samlar många tillresta

Gällande park och naturområdet, se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark* samt för ett förtydligande om vad en stadsdelspark/bostadsnära park innebär se under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund - Bostadsnära park i Påvelunds naturområde*.

Gällande byggnadshöjd, se tematiska svar under rubriken *Bebyggelsens höjder*. Utformning bestäms inte i programmet, det sker i detaljplaneskedet.

Gällande parkeringsplatser, se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

141. Boende på Västra Palmgrensgatan

Oroliga för att kommunen tar bort skogen och förstör de grönområden som vi är beroende av. En så stor mängd lägenheter kommer förändra hela området och vi tror inte att de viktiga samhällsfunktionerna kommer klara av att hantera befolkningsökning. Det kommer leda till stora trafik- och avgasproblem som kommer försämra luftkvaliteten.

Höjden på byggnationen kommer ändra karaktären på området drastiskt. Det kommer bli stora parkeringsproblem när parkeringsplatsen vid påvelundsplan försvinner. Detta kommer leda till att trafiksituationen kommer bli ohållbar.

Kommentar:

Gällande skogen, se tematiskt svar under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.

Gällande byggnadshöjd så har den sänkts till en generell höjd på 4 våningar i området, se mer vid tematiska svar under rubriken *Bebyggelsens höjder*.

Gällande parkeringsplatser se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

142. Boende på Cedergatan

Skogen vid Redegatan är den enda rekreationsytan för oss i Långedrag, Hagen och Påvelund, måste finna andra ställen för att förtäta bebyggelsen. Motsätter sig denna exploatering inom skogen.

Kommentar:

Noteras. Programmet har reviderats och bebyggelsen som föreslogs i skogsområdet längs med Fågelvägen har tagits bort, och den generella byggnadshöjden och exploateringsgraden har sänkts. Se mer under de tematiska svaren under rubrikerna *Övergripande kritik till intrång i naturmark* samt *Bebyggelsens höjder*.

143. Boende på Staregatan mfl

Enligt Göteborgs Stad är grundförutsättningen att staden ska utvecklas på ett hållbart sätt och ställer oss frågande till om utveckling vid Redegatan sker på ett hållbart sätt. Ekonomisk-, social- och ekologisk hållbarhet ska väga lika tungt, vilket de inte gör. Då programmet avser vara underlag till detaljplanen anser vi att den bör gå djupare i de frågor som påverkar allmänna intressen i området, då främst gällande ekologisk hållbarhet samt social hållbarhet främst med avseende på barn. Det är av extra vikt att förutsättningarna för en kommande detaljplan inte ger för stora svängrum för de byggherrar som får lov att ta detta vidare.

Menar att de bostäder som ska byggas längs med Fågelvägen strider mot det ekologiska målet i Göteborgs Stads Grönstrategi då området hyser höga naturvärden. I avstämningen av miljömålen har det även skrivits att planen har stor negativ inverkan på både Levande skogar och Ett rikt växt- och djurliv. Detta är inte något man bör ta lätt på.

Framför en oro för att trafikåtgärder för biltrafik kommer få större fokus än åtgärder för gång- och cykel. Menar även att boende i området tar bilen istället för att gå eller cyklar, och att de parkeringsplatser som finns alltid är fulla, framför en oro gällande att för få parkeringar kommer göra att boende i området istället kör till större köpcentrum. Detta

kommer att slå hårt mot den lokala handeln men även miljön och upplevda tryggheten av människor i rörelse. Avstämningen av miljömålen som påstår positiva effekter på Frisk luft på grund av minskad bil-baserad externhandel, bör nog beakta nuläget noggrannare. Ifrågasätter hur antalet parkeringsplatser som kommer krävas för de nya bostäderna ska få plats i området.

Att miljömål Begränsad Klimatpåverkan skulle ha positiv inverkan på nybyggnationen då handel och bostäder planeras nära god kollektivtrafik ifrågasätts då kollektivtrafiken är långsam och troligt inte kommer förbättras. Framför att VGR, i Koll2035, har visat klart och tydligt att varken Tranered eller Hagen är målpunkter som kommer att utvecklas.

Social- och Barnkonsekvensanalysen visar för nästan samtliga besökta platser att de inte är trafiksäkra för barn. Trots detta har man fortsatt arbeta med förslaget om 1300 nya bostäder som skulle kräva minst 800 nya parkeringsplatser och än mer trafik i området. Menar att behovet i området inte är fler bostäder utan säkrare trafik, färre barriärer samt ökad trygghet att röra sig i området. Att bortse från SKA/BKA-resultatet gällande att Fågelvägen/Torgny Segerstedtsgatan upplevs osäker för barn, att det är stor barriär till Hagenskolan samt att det är mycket bilar och att det är svårt att ta sig fram, anses extremt odemokratiskt.

Kommentar:

Bedömningen av påverkan på miljömålen har uppdaterats efter att programmet reviderats och bebyggelsen i skogen framtogs. Läs vidare under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Ja en realitet som tyvärr säkert kan stämma att planering för gångvänliga städer ”tvingar” bilister till externhandel men planeringen är ju målmässigt det omvända. Att planera där infrastruktur och service finns, kollektivtrafik, mataffär, gång- och cykelbanor ger en grund som har goda förutsättningar för hållbart resande och ökat underlag vad gäller kunder till handel och andra verksamheter att frodas.

Det primära ansvaret för att lösa parkeringsfrågan för verksamheten ligger på fastighetsägaren som driver verksamheten.

Synpunkten kring trafik och parkering se vidare i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Med grund i trafikstrategins mål om ökade färdmedelsandelar för gång-, cykel- och kollektivtrafik görs förbättringar i infrastrukturen för dessa trafikslag.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

I och med en utveckling av området så ämnas gång- och cykelnätverket stärkas hur detta görs kommer studeras mer i detalj under detaljplaneskedet. Målet är en miljömässigt hållbar stadsmiljö där en levande, trafiksäker och attraktiv miljö bör väga tyngre än att bibehålla det bildominerade område det är idag. Detta för att skapa ett långsiktigt socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart område.

144. Boende på Uttergatan

Framför att dagens bil- och spårvagnstrafik i mycket hög utsträckning belastar Torgny Segerstedtsgatan. Många bilister överskrider dessutom tillåten hastighet.

Om programmet för Redegatan genomförs krävs bulleråtgärdande insatser för sträckan längs med Torgny Segerstedtsgatan, mellan Fågelvägen och rondellen Nya

Varvsallén/Gnistängsmotet. Detta har påtalats upprepade tillfällen och vi har fått beskedet att bullerplank är planerade men att det saknas pengar.

Framför att många väljer bil framför kollektivtrafik då buss och spårvagn går långsamt.

Programförslaget för Redegatan utgår från att befintlig trafikstruktur behålls, då det enligt förslaget finns kapacitet. Detta anses vara realistiskt.

Ljudnivåerna från vägtrafik och spårburen trafik ligger på ekvivalentnivå 65–70 dB samt maxnivå 85–90 dBA. Trafikbullret är idag därmed ett mycket stort problem.

Kommentar:

Gällande trafiksituationen se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan och eventuella behov av bullerreducerandeåtgärder och eventuellt hastighetsreglerandeåtgärder, utredas vidare. Dock har de samlade anspråken på Torgny Segerstedtsgatan ansetts motivera hastigheten 50 km/h vilket är den gällande bashastigheten i tätort. Torgny Segerstedtsgatan är funktionellt sett en genomfartsgata.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

145. Boende på Staregatan

Anser att delar av det presenterade programmet kan bli bra och då främst att göra om industriområde till boende. Framför en oro för hur sexvåningshus kommer passa in i befintlig bebyggelse samt gällande trafiksituationen som redan är ansträngd i flera avseende såsom bullernivå, luftkvalitet, trafiksäkerhet och tillgång till parkering. Är starkt emot byggnationen som är planerad i grönområdet längs Fågelvägen.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Den generella byggnadshöjden har sänkts till 4 våningar, se mer under de tematiska svaren *Bebyggelsens höjder*.

Gällande trafiksituationen se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*, ett mål är att göra området bättre för gående och cyklister, buller och luftkvalitet studeras i detaljplaneskedet.

Programmet har även reviderats så att bebyggelsen i naturområdet längs med Fågelvägen har tagits bort, se mer under de tematiska svaren *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.

146. Boende på Västra Palmgrensgatan

Framför att de regelbundet ser vilda djurarter i omgivningarna runt Västra Palmgrensgatan 78, runt parkeringsplatsen vid Älvsborgsplan och runt Montessoriskolan Skäret. De djur vi ofta ser är gröngöling, hackspettar, ekorrar, grodor, igelkottar, olika sorters snokar och huggorm. Kvälls- och nattetid ser vi ofta fladdermöss. Hur säkras att dessa djurarter inte påverkas negativt av exploateringen? Även i skogspartiet mellan Västra Palmgrensgatan 78 och Torgny Segerstedtsgatan har dessa djurarter observerats.

Ifrågasätter starkt de uppgifterna gällande trafikflöden på Fågelvägen respektive Redegatan. Anser att fågelvägen är starkare trafikerad än Redegatan, samt att det behöver utföras nya mätningar, utförda under samma år, för att tillförlitliga data ska

kunna tas fram för utvärdering.

Kommentar:

Gällande djur- och växtarter så har en naturvärdesinventering skett, programmet har även reviderats så att intrånget i naturmarken minskats, se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark*. Dessa frågor utreds även under kommande detaljplaneskede.

Gällande ökande trafikmängder se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

147. Boende på Algatan

Positivt att vissa industribyggnader/företagsbyggnader rustas upp. Vill inte att det skapas stadsmiljö med ca 1300 bostäder med höga hus upp till 6 våningar. Bygg som högst 4 våningar i Teliahuset.

Påvelundskogen som är vår oas för fantastiska naturupplevelser i den unika naturen med sitt växt- och djurliv som finns där. Mer boende och trafik in i skogen förstör den miljön. Den sista gröna lungan, och ljudbarriär till bostadsområdena. I skogen har vi idag ovanliga fåglar, stort däggdjursliv och uppvuxna ekar, enar, askar, som alla är skyddsvärda.

Lämna området runt fotbollsplanen fritt från bostäder. Lämna naturen runt den lilla fotbollsplanen bakom ÖHK-hallen orörd. Vi som bor i dessa närliggande områden samt de som flyttar in i nya bostäder behöver orörd natur.

Behåll parkering, det kommer att finnas fortsatt behov av dessa, alla kan inte åka kollektivt.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Programförslaget har reviderats och exploateringsgraden och byggnadshöjderna har sänkts, även den föreslagna byggnationen längs Fågelvägen har tagits bort, kring fotbollsplanerna är det inte föreslaget för bostäder, se tematiska svar under rubrikerna *Bebyggelsens höjder* och *Övergripande kritik till intrång i naturmark*, samt programhandlingens kapitel 2. Gällande trafik och parkering, se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*. Slutligen så är givetvis tanken att alla ska kunna åka kollektivt, cykla eller gå.

148. Boende på Västra Palmgrensgatan

Anser att det är föreslaget alldeles för många bostäder samt att de föreslagna höjderna är olämpliga, anser att max två våningar är lämpligt. Anser att industriområdet är lugnt och stillsamt, det stör inte med buller eller verksamhet, det har låga byggnader som passar in. Rädd att det nya inte kommer passa in i karaktären.

Skogen och naturområdena är mycket uppskattade och bör inte förstöras.

Parkeringssituationen och trafiksituationen är redan olämpligt hög givet boendeområdets karaktär, speciellt kring skolor, förskolor och idrottsområdet. Med tillkommande bostäder, utbyggnad av sportanläggningen och reducerat antal parkeringsplatser för densamma, samt avsaknaden av planer för tillkommande trafik så kommer det bli en ytterst problematisk situation. Redan idag är det fullparkerade gator och boende blir in-parkerade på sina fastigheter, en direkt fara i situationer då någon

måste ge sig av eller har behov av räddningstjänst. Barnen leker idag på gatorna och tar sig till skolor och sporter i området, ytterligare trafik är olämpligt och farligt.

Trafiksituationen bör inte mätas utifrån hur det ser ut under Covid-pandemin då fler jobbar hemifrån.

Kommentar:

Gällande antal bostäder och byggnadshöjder så har antalet bostäder och höjderna reviderats, se programhandlingens kapitel 2 samt de tematiska svaren under rubriken *Bebyggelsens höjder* för mer information.

Gällande skogen och naturområdena, se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.

Gällande parkering och trafik, se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*. Dessvärre är det just denna boendekaraktär (villor) som genererar flest fordon per hushåll.

149. Carnegie äng samfällighet (styrelsen)

Anser att illustrationen ”En tänkbar bild av framtiden” som visats i presentation visar en lägre bebyggelse (2 till 3 våningar) än i handlingarna (4 till 6 våningar) vilket ser bra ut, ryktas om än högre. I handlingen står att det är olämpligt med högre än 4 våningar på höjderna, men sen står det inskrivet som 4 till 6 våningar. Höga hus skulle skugga oss i Carnegie äng.

Husen utmed Fågelvägen i skogen ska bli 20 meter uppe på berget vilket kommer förändra området kraftigt. Grönområdet är viktigt både för miljö och rekreation, bygg inte bort det. Grönområdet är dessutom utpekad i gällande översiktsplan som område med särskilt stora värden för naturliv, friluftsliv, landskapsbild och/eller kulturlandskap.

Positivt att området runt Redegatan snyggas upp och det blir mer bostadsområde än industriområde och att underlaget för verksamheter då ökar.

Parkeringen är problematisk och behöver hög prioritet exempelvis vid gymmet och idrottsområdet.

Kapaciteten i kollektivtrafiken måste utökas.

Ställer sig frågande till hur mycket trafik en förskola på 8 avdelningar kommer att generera samt överlag för all den trafik som kan tänkas komma till på grund utav byggnationen. Saknas idag trygga gångstråk.

Det saknas kapacitet i högstadieskolorna i väster och hur löser man ytbehoven för en 8 avdelningars förskola? Svårt att se hur Hagenskolan skulle kunna byggas ut och att de ytbehov som krävs går att få till inom området.

Ifrågasätter hur den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen tagits fram med få tillfrågade och än mindre svarande. Samt att frågorna var ledande och att de elever/barn som deltagit kanske inte heller bor i området.

Kommentar:

Gällande illustrationerna så är de möjliga varianter av vad som skulle kunna byggas. Antal bostäder och våningshöjder har minskats efter samrådet, se även tematiska svar under rubriken *Bebyggelsens höjder*.

Synpunkten kring naturområdet noteras. Se svar under Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark, naturområdet Påvelund*.

Synpunkten kring trafik och parkering noteras. Se svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Angående kollektivtrafiksituationen så har Västtrafik informerat om att de planerar för längre spårvagnar inom kommunen, se punkten 21, så på det sättet kommer kapaciteten förbättras framöver. Mer detaljerade frågor om belastning på kollektivtrafik, bevaras av Västtrafik.

Förskolan kommer troligen inte behöva byggas ut med så mycket som 8 avdelningar då den föreslagna bebyggelsen nu minskats vad gäller den föreslagna byggnadshöjden inom området. Behovet är nu plats för en ny förskola med cirka 5 avdelningar inklusive utemiljö.

Det två privata skolor i området har högstadium som till viss del täcker behov av högstadieplatser. Hagenskolan föreslås byggas ut. När ut- och ombyggnad vid Hagenskolan blir aktuell, kommer den detaljplanen hantera utemiljön men både byggnation och gård ämnas utökas.

Angående hur närboende tillfrågats så görs detta som brukligt under samrådet, därutöver så har boende inom området givits möjlighet att yttra sig via de aktiviteter som gjorts under den Sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen. Se ytterligare svar i de Tematiska svaren under rubriken *Övergripande om planeringsprocessen*.

Organisationer och föreningar

150. Idrottsföreningen Marin Väst

Föreningen bedriver orientering och verksamhet för personer med intellektuell funktionsnedsättning, i Älvsborg, med Påvelund som centrum. Föreningen äger en klubbstuga inom militärområdet Göteborgs garnison. Utemiljön föreningen använder är främst den i Påvelundsskogen, där man bygger verksamheten kring en orientering och kartan (Svenska Orienteringsförbundet OG 449) som klubben har rättigheter till. Området för den så kallade "markreservationen" utgör en betydande del av föreningens träningsarena. På grund av säkerhetsfrågor har föreningen fått svårare att få tillträde till garnisonsområdet och klubbstugan. Påvelundsskogen är den enda träningsarenan föreningen har tillgänglig för träningar och träffar, samt verksamhet för allmänheten. Framför att vid exploatering i skogen skulle träningsområdet bli för litet för deras verksamhet, och även för de skolor som orienterar i skogen.

Föreningen menar att de inte har blivit inbjudna till samrådet.

Föreningen vill att deras intressen och effekterna på träningsområdet finns med i programarbetet på samma sätt som övriga intressenters. Framför att programarbetet inte har identifierat att skogen används för orientering, och behandlar varken orienteringskartan eller skogen som en arena likvärdig med de byggda arenorna. Beskrivningen under avsnitt 2.4 Strukturplan punkt 6 om Idrotts- och naturområdet bör kompletteras med orienteringsklubbens verksamhet.

Föreningen menar att samrådshandlingen är i stort behov av korrigerande och det bakomliggande dialogarbetet behöver kompletteras med övriga verksamheter i området som idag inte har tillfrågats.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Gällande er orientering så finns inget känt avtal eller dylikt med staden om nyttjande av skogen som träningsarena, men i programmet möjliggörs det för en utveckling av idrottsområdet som är menad att vara till fördel för idrottsföreningarna i området. Programmet föreslår efter revidering att det nu enbart är en utveckling för idrottens behov och behovet av förskola som föreslås ske här. Programmet föreslår viss exploatering invid idrottsområdet och medger att viss naturmark/naturvärden kan tas i anspråk för det. Det är under programmets framtagande dock inte helt klarlagt till vilken grad idrottsområdet tänks byggas ut. Den markreservation som idrottsföreningarna hade gick ut under december 2021 och är inte längre aktuell, men den har studerats av programmet. Exakt utformning, vilka funktioner och aktiviteter behöver tas fram i samband med detaljplaneringsskedet.

Gällande bebyggelse i skogen så har programförslaget reviderats, se tematiskt svar *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.

Gällande dialog och samråd har kommunen annonserat om samrådsmöte och samrådstid i tidningar och på kommunens hemsida, där även handlingar har funnits åtkomligt. Inbjudningar till samrådsmötet har skett till de som är boende och fastighetsägare i området (utifrån fastighetsregistret). Samrådsmötet var dock möjligt för alla att delta. Se vidare svar under rubriken *Övergripande om planeringsprocessen*.

151. Påvelunds Tennis- och Badmintonklubb

Framför att de tennisbanor de har i dagsläget inte räcker för antalet medlemmar, och det finns en kö på ca 200 barn och 60 vuxna som vill börja spela. De menar att området benämns som "nära till idrott" är nära falsk marknadsföring då det inte finns plats för nya medlemmar i klubbarna. De framför att de planerar att bygga inomhusbanor där det idag är grusbanor, och lyfter att de därför även vill bygga nya utomhusbanor.

Föreslagen placering av de nya utebanorna är den äng som ligger i skogsområdet cirka 100 meter från PTBK:s hall. De tror att grusbanor hade passat in där och gett en ökad trygghet med tennisspel på vår-, sommar- och höstkvällarna med belysning. Föreningen är medvetna om att detta är frågor som kommer längre fram i arbetet men vill redan nu under samrådstiden skicka in detta till kommunen för att det ska tas med i tankarna. De framför även att de är positiva till minskad biltrafik men att det måste finnas en del parkeringar i närhet till idrottsanläggningarna inklusive Påvelunds anläggning, speciell för deras personal men även vid tävlingar och dylikt.

Föreningen lyfter även frågan om dagvattenutredningen, och efterfrågar ett förtydligande om vem som står för kostnaderna. Runt idrottsområdet har idrottsklubbarna tidigare tagit all kostnad för dagvattenavrinning trots att mycket av dagvattnet har hamnat på kommunens mark till exempel på fotbollsplanen och i slingan. De efterfrågar att ansvar och kostnader för dagvatten hanteras och tydliggörs inom kommande detaljplan.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. För idrottsområdet har inriktningen förändrats efter samrådet och programmet föreslår att det nu enbart är en utveckling för idrottens behov och behovet av förskola som föreslås ske här. Programmet föreslår viss exploatering invid idrottsområdet och medger att viss naturmark/naturvärden kan tas i anspråk för det. Det är under programmets framtagande dock inte helt klarlagt till vilken grad idrottsområdet tänks byggas ut. Den markreservation som idrottsföreningarna hade gick ut under december 2021 och är inte längre aktuell, men den har studerats av programmet. Exakt utformning, vilka funktioner och aktiviteter behöver tas fram i samband med detaljplaneringsskedet.

Frågan om dagvattenhantering och parkering hanteras under detaljplaneprocessen. Se även tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

152. Västerläkarna

Wästerläkarna har bedrivit primärvård i stadsdelen Älvsborg sedan 1994, sedan 2009 inom programområdet. Företaget bedriver två vårdcentraler med ca 26 000 listade, två barnvårdscentraler, en äldrevårdcentral och en Rehab-enhet. Antalet listade ökar ständigt och lokalerna är snart för små, och de ser behov av ytterligare lokaler inom snar tid. De beräknar att det behövs ytterligare ca 2000 kvm för primärvård. Det finns även ett behov av andra "vårdenheter" där kommun och region behöver samverka, till exempel ungdomsmottagning, enhet för psykisk ohälsa, familjevårdcentral, dagcenter, mödravårdscentral. Därutöver finns befolkningsunderlag för flera specialiteter såsom gynekolog, ortoped, hudläkare m fl. Framför att det även finns ett stort behov av seniorboende (65+) och särskilda boenden för äldre (SÄBO) där det kan vara en fördel att de är geografiskt närbelägna vårdcentralen.

Lyfter att den ena vårdcentralen är Göteborgs tredje största vårdcentral och står för en stor del av göteborgarnas basala sjukvård. Cirka 42 % är bosatta utanför stadsdelen, en inte obetydlig mängd på ganska långt avstånd. De har upp till 1000 besökare dagligen med ett snitt kring 500. En majoritet har behov av bil på grund av avstånd, sjukdom, ålderdom, handikapp, smittsamhet etc kan eller bör de inte åka med kollektivtrafik. Väldigt få kan cykla till mottagningarna. Västerläkarna har även 120 anställda som också är också i behov av bil.

Framför att vårdenheter i en stadsdel skapar trygghet och att alla åldrar berörs. Vården är inte en verksamhet som kan ta paus eller stängas under en byggprocess. De är beroende att året runt kunna hålla öppet och vara tillgängliga för patienter. Blir det aktuellt med rivning och byggande av nya lokaler behöver det tas hänsyn till detta och göra det i etapper så att en eventuell flytt inom området kan göras av vital verksamhet utan risk för avbrott.

Framför att den viktigaste frågan är att det finns tillräckligt antal P-platser och att tillfart med bil/ambulans/färdtjänst till vårdenheterna säkras. De framför att denna fråga är oerhört viktig och att de kan nödgas flytta alla verksamheter om detta inte fungerar. De lyfter även att de inte kan lyssna på hjärtan, lungor, göra hörseltester med mera vid för höga bullernivåer, och ber Staden beakta dessa två aspekter och ge information snarast möjligt.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Gällande era verksamheter så är programmets mål att området ska vara ett funktionsblandat område, att befintliga verksamheter kan vara kvar samt att det som tillförs har mer publika funktioner (exempelvis handel) i bottenvåningar utmed stråk och gator. Se vidare programhandling avsnitt 2.3 *Bebyggelse och användning* och svar nr 1 *Business Region Göteborg (BGR)*.

Gällande parkering och tillfart är det frågor som hanteras och säkerställs i processen med detaljplanen, se även tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Gällande oro för störningar under omvandlingen, se tematiska svar under rubriken *Oro att omvandlingen leder till trafikproblem och minskad tillgänglighet för alla trafikslag, speciellt under byggtiden*.

153. Älvsborgs Egnahemsförening

Framför att föreningen generellt sett är inte positiv till utvecklingen. Framst negativ till stora byggnader och att enstaka fastighetsägare får bygga högre hus var som helst i området. Framför att följande beaktas i den fortsatta planeringen:

Nya byggnader måste ha en skala och utformning som är förståelig och attraktiv för människor och kringboende.

Trafikflöden och stråk, planeras så att trafiksituation vid Tranereds hållplats får inte försämrats och parkeringsbehoven planeras för alla boende och besökare.

Rekreationsområdet Påvelund är värdefullt och bör undvikas för byggnader och vägar.

Förslag på hur handel, service, gemenskaper och småverksamheter kan utvecklas i området.

Verksamheter som tidvis drar stora mängder besökare bör inte placeras inuti området, utan på andra lämpliga platser.

Hur skolplatser ska lösas i området med mängden nya tillkommande bostäder, trafikfaror och begränsade ytor. Även äldreboende behöver vägas in i planeringen.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Gällande antal bostäder och byggnadshöjder så har antalet bostäder och höjderna reviderats, se *programhandlingens kapitel 2* samt de tematiska svaren under rubriken *Bebyggelsens höjder* för mer information.

Gällande parkering och trafik, se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till ökad trafik och parkeringsfrågor*.

Gällande skogen och naturområdena, se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.

Programmets mål är ett funktionsblandat område, att befintliga verksamheter och idrott kan vara kvar samt att det som tillförs har mer publika funktioner (exempelvis handel) i bottenvåningar utmed stråk och gator. Se vidare *programhandling avsnitt 2.3 Bebyggelse och användning* och svar nr 1 *Business Region Göteborg (BGR)*.

En utökning av förskola/skola är planerad och beräknat utifrån tänkt exploatering, vilket ska täcka behovet. Se vidare svar nr 81 *Fastighetsägare, Havssulegången*

154. Önnered HK, Påvelunds TBK, Älvsborg FF, FBC Vinga och Stena Fastigheter

Det finns en stor vilja bland föreningarna att utveckla idrotten inom respektive förening och många ungdomar i kö till verksamheterna. Ser positivt på programförslaget men menar att marken kan nyttjas än mer effektivt utifrån barn och ungdomars behov.

Håller inte med om den prioriteringen som gjorts inom idrotts- och naturområdet, att de kommunala funktionerna (skola, förskola samt bostadsnära park) har prioriterats högre än idrottens behov. Menar att även tolkningen av naturinventeringen minimerar möjligheten för tänkt exploatering av idrottens behov i kombination med bostäder. Det underliggande behovet är att föreningarnas utveckling görs i kombination med exploatering bostäder, som inte ryms i programmet. (en planeringssidé som idrottsföreningarna 2018 fått markreservation för av Fastighetskontoret.)

Framför att programmet förslag på lägen på ny förskola är olyckligt då stora ytor försvinner från idrotten. En lämplig placering av förskolan är i naturområdet mot Fågelvägen.

Framför om den bostadsnära parken att placeringen inte är optimal då den mark som hade varit lämplig för bostadsbebyggelse. Föreslår placering av parken i den del av naturområdet som är direkt olämplig för bostadsbebyggelse ur ett naturvärdesperspektiv. Bostäder i denna del av området kan däremot bidra till liv och rörelse och skapar en trygg miljö.

Synpunkter på att placering av bostäder samt våningsantal, att förslaget inte når upp till så stora volymer. Föreslår fler bostäder placerade i norra delen av naturområdet, mot Fågelvägen, eventuellt 6 till 8 våningar som kan trappas ned mot 4 till 6 våningar. Det skulle även skapar en stadsmässighet mot gatan. Föreslår att fler ytor för bostäder skulle kunna prövas inne i naturområdet om det görs utifrån naturvärdesinventeringen och minimala ingrepp på naturvärdena.

Synpunkter på att idrottens intressen har fått stå tillbaka i programmet, att de borde tillvaratas mer utifrån de stora antalet medlemmar. Saknar att det kan finnas mer kreativa lösningar med samutnyttjande av ex v idrottshallar och skolor som kan frigöra mark för bostäder.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Programkarta och textinnehåll har reviderats genom att mer hänsyn lagts till naturmiljö och rekreativvärden/bostadsnära park i naturområdet kring Påvelunds skogen. För idrottsområdet har inriktningen förändrats efter samrådet och programmet föreslår att det nu enbart är en utveckling för idrottens behov och behovet av förskola som föreslås ske här. Programmet föreslår viss exploatering invid idrottsområdet och medger att viss naturmark/naturvärden kan tas i anspråk för det. Det är under programmets framtagande dock inte helt klarlagt till vilken grad idrottsområdet tänks byggas ut. Den markreservation som idrottsföreningarna hade gick ut under december 2021 och är inte längre aktuell, men den har studerats av programmet. Exakt utformning, vilka funktioner och aktiviteter behöver tas fram i samband med detaljplaneringsskedet. Det konstateras att det finns frågeställningar som även påverkar exploateringsgraden som behöver fördjupas i kommande detaljplaner som till exempel parkering, exakt placering av förskola och skyfallsfrågor.

Gällande antal bostäder och byggnadshöjder så har antalet bostäder och höjderna reviderats till lägre höjder, se *programhandlingens kapitel 2* samt de tematiska svaren under rubriken *Bebyggelsens höjder* för mer information.

Gällande skogen och naturområdena, se tematiska svar under rubriken *Övergripande kritik till intrång i naturmark*.

Ändringar

De främsta förändringarna vad gäller programhandlingen efter samrådet gäller byggnadshöjder och naturområdet:

Byggnadshöjder

Programhandlingarna har ändrats efter samrådet främst vad gäller bebyggelsehöjder där den generella höjden sänkts från 4 till 6 våningar till 4 våningar.

Naturområdet

Bebyggelseutvecklingen inom naturområdet Påvelundskogen har nu också minskats till att enbart innefatta utbyggnad av bostadsnära park samt en vis utveckling inom angränsande idrottsområde.

Revidering

En komplettering av Samrådsredogörelsen har gjorts under februari 2022. Kompletteringen gäller ett avsnitt ”Föreningar och organisationer” som har tillförts handlingen.

Mari Tastare
Planchef

Anna Samuelsson
Planarkitekt/Planingenjör



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Maria Freiholtz
Planhandläggare
010 224 47 97
maria.freiholtz@lansstyrelsen.se

Samrådsyttrande
2021-05-31

Diarienummer
402-14199-2021

Sida
1(8)

Göteborg Stad
sbk@stadsbyggnad.goteborg.se
Ert diarienummer 0725/19

Förslag till program för Redegatan inom stadsdelen Älvsborg, i Göteborg stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2021-03.16 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) i dess ordalydelse före 1 januari 2015.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Planprogrammet föreslår en utveckling av området runt Redegatan inom stadsdelen Älvsborg. Länsstyrelsen ser positivt på inriktningen för planprogrammet som föreslår en lämplig bebyggelsestruktur både vad gäller blandstad, trafik, bostäder och verksamheter samt utveckling av offentliga mötesplatser. Kommunen har identifierat de allmänna intressen som berörs och vilka frågor som behöver studeras närmare i kommande detaljplaneprocesser.

Programmets syfte

Programmet för området vid Redegatan har upprättats med syfte att utgöra grund för fortsatt planering och genomförande genom att utreda och redovisa relevanta planeringsförutsättningar. Programmet ska föreslå en lämplig bebyggelsestruktur (trafik, bostäder, verksamheter) samt utveckling av offentliga mötesplatser. Programmet föreslår en etappindelning för kommande detaljplanering.

Programmet stämmer i stora drag med gällande översiktsplan med undantag för där programmet föreslår komplettering med bostäder, förskola och idrott inom mark som i ÖP är reserverad för grön- och rekreationsområde. Programmet är också en konkret sammanvägning av ett flertal av stadens strategier. Bland annat nämns Göteborgs stads grönstrategi samt Göteborgs stads program för biologisk mångfald och ekosystemtjänster. De strategier i dessa styrdokument som relaterar till planprogrammet beskrivs. Denna del av planprogrammet hade med fördel kunnat utvecklas och även redovisa konsekvenser tydligare vad gäller målkonflikter mellan förslaget program och strategier.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att kommande detaljplaner som bygger på programmet inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

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

Miljö kvalitetsnormer (MKN) (MB 5 kap, luft och vatten)

MKN vatten

Den dagvatten- och skyfallsutredning som gjorts visar på att ytor behöver avsättas för att uppnå önskad fördröjning och rening av dagvattnet. Dessa ytor behöver reserveras i kommande detaljplaner för att tillräcklig rening av dagvatten ska uppnås innan det når recipienten och för att minska den översvämningsproblematik som redan finns och riskerar förvärras i området.

Eftersom recipienten (Rivö fjord) är mycket känslig krävs rening av dagvatten genom sedimentation i kombination med infiltration/filtrering. Den genomförda dagvattenutredningen ger förslag på ett flertal olika lösningar som kan tillämpas. I kommande detaljplaner behöver frågan om underdimensionerade befintliga dagvattenledningar men även privata ledningsnät hanteras. I kommande skede får den slutliga bedömningen av påverkan på miljö kvalitetsnormerna göras. Men Länsstyrelsen vill poängtera att det är viktigt att de åtgärder som föreslås i utredningen följer med och konkretiseras i kommande planer. Detta för att exploateringarna inte ska påverka MKN negativt för vattenförekomsten Rivö fjord, som redan idag har måttlig ekologisk status och en kemisk status som inte uppnår god status.

Hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion (buller, strålning, risk för olyckor, översvämning, erosion)

Buller, trafikbuller

Planområdet påverkas av ett flertal trafikbullerkällor varav de största återfinns i de norra och östra delarna. Torgny Segerstedts gatan i nordväst påverkas med buller från vägtrafik och spårburen trafik, med ekvivalentnivå 60-70 dB samt maxnivå 85-90 dBA. Fågelvägen, som avgränsar planområdet i öst, påverkas av trafikbuller från vägtrafik med ekvivalentnivå 55-65 dB och maxnivå 70-90 dBA. Området påverkas även av buller från vägtrafik inom området med den största koncentrationen utefter Redegatan, ekvivalentnivå 60-70 dB samt maxnivå 75-90 dBA. Vid detaljplanering behöver trafikbullerfrågan utredas vidare.

Störande verksamhet (industribuller)

I kommande detaljplanering är det viktigt att redovisa vilka bullernivåer de verksamheter som kommer att samexistera med kommande bostäder/förskola kan ge upphov till.

Förorenade områden

Stora delar av planområdets norra del är klassat som förorenat område. Ett flertal mindre industrier finns etablerade inom detta område däribland

snickeri, mekaniska verkstäder, byggvaruhus och måleri. En äldre galvaniseringsfabrik har även funnits på platsen. Vid detaljplanering behöver omfattningen av eventuellt förorenad mark utredas vidare.

Inom området finns i Länsstyrelsens EBH-register olika verksamheter klassade som riskobjekt, det är verkstadsindustri, bilverkstad mm. Länsstyrelsen anser att föroreningssituationen och riskerna för människors hälsa behöver klargöras ytterligare inför kommande detaljplaner, och att kompletterande undersökningar, utredningar och riskbedömningar ska utföras i samråd med miljöförvaltningen.

I kommande detaljplaner inom programområdet ska det tydligt framgå hur föroreningssituationen bedömts och utretts, vilka risker som föreligger och hur dessa bedömts, eventuellt behov av ytterligare undersökningar och utredningar samt vilka saneringsåtgärder som är nödvändiga för den planerade markanvändningen. Planbestämmelser kan komma att behövas för att säkerställa att nödvändiga saneringsåtgärder genomförs i de enskilda detaljplanerna.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen anser att området inte borde ha några stora problem med luftföroreningar men beroende på hur området förtätas och hur trafiken i området förändras så kan det finnas en risk, därför behöver kommunen titta på luftkvalitet i anslutning till Fågelvägen och delvis Redegatan, detta på grund av att enligt Miljöförvaltningens beräkningar i Ren stadsluft 2016 är dygnsmedelvärdet för kvävedioxid nära MKN längs gatan.

Störande verksamheter

Det saknas en utredning med avseende på störande verksamheter. Det är sannolikt att det finns luktande luftutsläpp från befintliga verksamheter i programområdet, framförallt från verksamheter med lösningsmedelshantering. Verksamheter med transporter (arbetsmaskiner och vägtransporter) kan generera både damning och avgasutsläpp. Utsläpp av bland annat lösningsmedel samt utsläpp från transporter behöver kartläggas mer noggrant för de verksamheter som eventuellt ska finnas kvar och samexistera med bostäder, förskola med mera.

Skyfall

Dagvatten- och skyfallsutredningen visar att det finns översvämningrisker kopplade till skyfall som behöver hanteras i kommande detaljplaner. I utredningen beskriver kommunen att en fördjupad analys behöver göras i kommande skede genom skyfallsmodellering för hela området, vilket Länsstyrelsen finner rimligt och önskvärt.

Länsstyrelsens anser att dagvatten- och skyfallsutredningen redogör för skyfallsproblematiken och redovisar åtgärdsförslag på en lämplig nivå i detta skede. Detta kommer att underlätta kommande planarbete.

För att markanvändningen ska kunna anses lämplig ur översvämningssperspektiv kommer kommunen dock behöva fördjupa skyfallsutredningen och säkerställa åtgärder i kommande detaljplaner.

Länsstyrelsen bedömer också att kommunen på ett tydligare sätt behöver redogöra för hur den problematik och de åtgärder som beskrivs i dag- och skyfallsutredningen har inarbetats och tagits tillvara på i planprogrammet.

Geoteknik

Kommunen anger att marken består av flacka lerområden och gör bedömningen att det inte finns någon risk för skred inom programområdets befintliga förhållanden. Länsstyrelsen anser att planprogrammet behöver presentera en översiktlig geoteknisk beskrivning av området. Som förtydligande kan beskrivningen kompletteras med en karta som redovisar jordarter och jorddjup över hela planområdet.

I kommande detaljplaner behöver kommunen redogöra för markens lämplighet för **planerad** användning vad gäller stabilitet. Med anledning av områdets topografi behöver även frågan om blocknedfall hanteras i kommande detaljplaner.

Råd enligt PBL och MB

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

Naturmiljö

Länsstyrelsen anser att det är positivt att programförslagets intentioner att utveckla Påvelunds naturområde. Genom att knyta samman naturområdet med bebyggelse och stråk ges ökad möjlighet till friluftsliv och rekreation för fler människor. Detta är positivt men skapar också en ökad belastning på naturmiljön samt ökat skötselbehov då fler människor kommer vistas och röra sig i området. Programmets förslag till bostadspark och gröna stråk bör lokaliseras i anslutning till befintlig natur för att säkerställa spridningsmöjligheter för arter och bidra till de gröna sambanden inom hela programområdet.

Den föreslagna bebyggelsen medför att delar av naturområdet exploateras eller omvandlas och att vissa naturvärden går förlorade. I programhandlingen beskrivs att förslaget har stor negativ påverkan på miljömålen Levande skogar och Ett rikt växt- och djurliv. Anledningen till detta är att naturområden i naturvärdesklass 2-4 påverkas i kantzonen, blir mindre och ersätts av parkmark. Detta kan ge betydande konsekvenser för naturvärdena.

Exploateringar där skada på naturvärden (trots optimal lokalisering och skyddsåtgärder) inte kan undvikas bör kompenseras, för att undvika förlust av viktiga ekosystemtjänster och försämrade grön infrastruktur. I Göteborgs stad finns riktlinjer för kompensationsåtgärder för ekosystemtjänster i plan- och exploateringsprojekt med just detta syfte. Länsstyrelsen anser att en hänvisning till riktlinjerna om kompensation borde finnas med i

planprogrammet för att förtydliga vikten av att dessa, genom planprogrammet, vägleder den kommande detaljplaneringen.

Planprogrammets tillhörande naturinventering beskriver att de naturmiljöer med högst naturvärden finns i programområdets södra och östra delar, vilka i sin tur är del i den gröna infrastrukturen som kopplar samman med skogsområden vid Slottsberget och Rudalen. Länsstyrelsen vill understryka vikten av att upprätthålla och stärka den gröna infrastrukturen, såväl inom programområdet som utanför.

Länsstyrelsen noterar att naturvärdesinventeringen rekommenderar att delområde och naturvärdesobjekt 5, som placerats i naturvärdesklass 2, i sin helhet undantas från byggnation. Anledningen till detta är dess höga naturvärden med betydelse för den biologiska mångfalden i regional skala. I programförslaget föreslås dock utveckling av bostäder i kanten av delområde 5 (och även 7) mot Fågelvägen. Detta ställningstagande bör synliggöras och motiveringen till att inte gå i linje med naturvärdesinventeringens rekommendation bör finnas med i programförslaget. Länsstyrelsen instämmer med naturvärdesinventeringens bedömning att detta område inte bör exploateras och anser att förslaget i programmet bör ses över.

Biotopskydd och skyddsvärda träd

Länsstyrelsen noterar att biotopskyddade alléer finns inom programområdet, vilket också framgår av planprogrammets tillhörande naturinventering. Alléer är biotopskyddsområden i enlighet med 5 § i förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. och bilaga 1 till förordningen. Länsstyrelsen påminner om att åtgärder som kan skada alléerna (exempelvis schaktning närmare träden än ett avstånd av 15*stamdiametern) är förbjudna. Som beskrivs i naturinventeringen behöver dispens från förbudet sökas hos länsstyrelsen för åtgärder som kan skada de träd som bedöms omfattas av det generella biotopskyddet för alléer. Länsstyrelsen prövar och kan ge dispens från förbudet i det enskilda fallet om det finns särskilda skäl. Behövliga dispenser bör sökas, och erhållas, innan planprogrammets efterföljande detaljplaner antas.

Programområdet är också en värdetrakt för särskilt skyddsvärda lövträd och ett antal särskilt skyddsvärda träd har identifierats i området genom naturvärdesinventeringen. Länsstyrelsen vill påminna om att åtgärder som potentiellt kan skada dessa träd ska samrådas om i enlighet med 12 kap 6 § miljöbalken, innan åtgärden genomförs.

Vatten

Länsstyrelsen noterar att det idag inte finns några vattenområden såsom vattendrag, diken eller dammar inom ytan för programområdet som kan komma att beröras. Inte heller några markavvattningsföretag berörs av åtgärderna. I kommande detaljplaner kan det finnas behov av att hantera påverkan på grundvatten. Länsstyrelsen syftar då främst på grundvattenbortledning som djupa grundläggningar av byggnader.

Trafik

Kommunen har identifierat flera olika åtgärder som kan behövas för att förbättra trafiksituationen i området. Länsstyrelsen tycker det är positivt att kommunen genom det mer övergripande planprogrammet avser att komma tillrätta med både hög trafikbelastning, osäkra gång- och cykelmiljöer och barriäreffekter. Frågor som är svårare att lösa i de enskilda detaljplanerna.

Koppling till miljömålen

Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken, enligt dess 2 kap 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken.

En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer, det nuvarande miljötillståndet och planinnehållets förhållande till detta finns, vilket gör det möjligt att bedöma föreslagna åtgärder från miljösynpunkt. Länsstyrelsen lämnar dock följande synpunkter på beskrivningen av miljömålen. Kommunen anger att planförslaget i stor omfattning bidrar till uppfyllandet av målet God bebyggd miljö, då äldre industri och handelsområde omvandlas till blandstad. Länsstyrelsen vill påminna om att tilläggs mål till detta mål som säger att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utvecklas utan att tätortsnära skogsmark som har högt socialt/ekologiskt värde tas i anspråk, så att möjligheten till stadsnära rekreation inte försämras. Programförslaget kan antas ge **både** positiva och negativa effekter i förhållande till detta tilläggs mål, vilket bör beskrivas.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Fornlämningar

Länsstyrelsen bedömer att en arkeologisk utredning behövs för att ta reda på om hittills okända fornlämningar förekommer inom programområdet samt att en avgränsande arkeologisk förundersökning behövs av fornlämning L1960:1510 (RAÄ Västra Frölunda 267) för att ta reda på boplatsens utbredning och gräns. Samråd om hantering av fornlämningar ska ske med Länsstyrelsen inför detaljplaneskedet.

Fornlämningsperspektivet och att samråd krävs redovisas i samrådshandlingen 2021-03-16 Program för Redegatan, sidan 23 och 37.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen bedömer dock att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, **inte går att utesluta**. Detta behöver utredas vidare. Programförslaget värnar till stor del naturområdet genom att tillåta exploatering i kantzoner snarare än i de centrala delarna av naturområdet.

Kommunen beskriver dock att naturvärdesinventeringen inte visar på några förekomster av arter som innebär betydande miljöpåverkan, men detta förklaras inte närmare. Länsstyrelsen utgår från att kommunen med detta menar att det inte finns *beaktansvärd risk* för negativ påverkan på arter skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen (jmf MÖD P 8129–17). För kommande detaljplanering vill Länsstyrelsen påminna om att dispenser från artskyddsförordningen ges mycket restriktivt. Att artskyddet tillgodoses kan således vara en förutsättning för de kommande detaljplanernas genomförande.

Syftet med naturvärdesinventeringen var att kartlägga naturvärden, eventuell förekomst av fåglar som spillkråka och mindre hackspett samt förekommande strukturer som kan omfattas av generellt biotopskydd inom avgränsat programområde. Länsstyrelsen konstaterar att någon häckfågelinventering inte utförts i området. Länsstyrelsen vill erinra om att alla fågelarter är fridlysta och att arterna måste uppmärksammas på ett sätt som gör det möjligt att utreda om deras populationer kan minska i området som en följd av programmets genomförande.

Mot bakgrund av områdets naturvärden och den planerade utvecklingen av området bedömer Länsstyrelsen att en häckfågelinventering är nödvändig. Inventeringen ska notera och redovisa **samtliga** fågelarter som fortplantar sig och vilar i området. Bedömningar av programmets effekter för påträffade arter behöver beakta arternas hemområden/revir, vilka kan omfatta områden mycket större än programområdet. Först när den kunskapen inhämtats kan programmets miljöpåverkan samt behovet av nödvändiga anpassningar och eventuella skyddsåtgärder bedömas. Länsstyrelsen kan därmed inte i nuläget utesluta att programmet innebär betydande miljöpåverkan med avseende på skyddade arter.

Länsstyrelsen vill också påminna om att undersökning av betydande miljöpåverkan ska göras igen för de två kommande detaljplanerna, då den detaljerade och slutgiltiga utvecklingen föreslås.

Samråd ska hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

De som medverkat i beslutet

Företrädare för Naturavdelningen, Miljöskyddsavdelningen, Enheten för samhällsskydd och beredskap, Kulturmiljöenheten samt Vattenavdelningen har bidragit till beredningen av detta yttrande. Beslutet har fattats av planhandläggare Maria Freiholtz.

Maria Freiholtz

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Kopia till:

Naturavdelningen / Elin Karlsson
Miljöskyddsavdelningen / Robert Ernstsson
Enheten för samhällsskydd och beredskap / Mattias Svanström
Kulturmiljöenheten / Andreas Åman
Vattenavdelningen / Ronja Dahy
FC Plan och bygg / Nina Kiani Janson