

Detaljplan för Bostäder vid Distansgatan/Marconigatan inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg, en del av BoStad2021

Utökat förfarande



**Antagandehandling
September 2017**

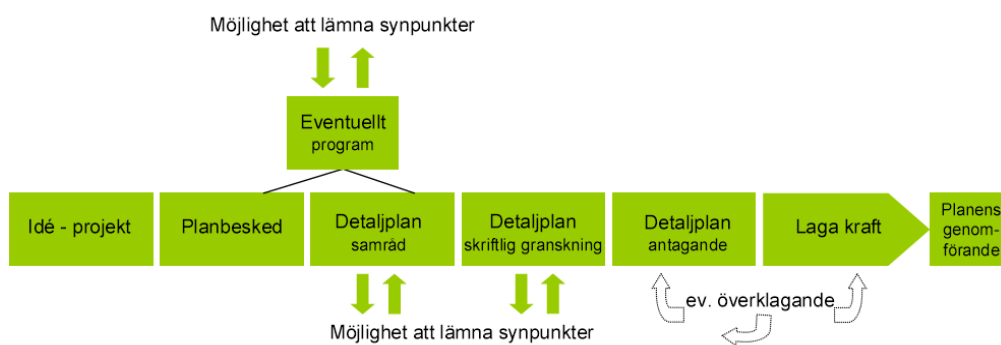


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som möjligheter att lämna synpunkter finns. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras.

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



Information

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Information om planförslaget lämnas av:

Helena Rengemo, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 18 12

Maria Lejon, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 18 49

Ingela Bengtsson Schiötz, Fastighetskontoret, tfn 070-799 19 18

Agneta Lapidus Muregård, Trafikkontoret, tfn 010-505 47 47



Planhandling

Antagandeskede

Datum: 2017-05-23, rev 2017-10-24

Aktbeteckning: 2 -5425

Diarienummer SBK: 0723/14

Diarienummer FK: 6744/15

Handläggare SBK

Handläggare FK

Helena Rengemo

Ingela Bengtsson Schiötz

tel: 031-368 18 12

Tel: 070-799 19 18

helena.2.rengemo@sbk.goteborg.se

ingela.bengtsson.schiotz@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för Bostäder vid Distansgatan/Marconigatan inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg, en del av BoStad2021

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

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar:

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

Utredningar:

- Naturvärdesinventering, Park- och naturförvaltningen, 2016-02-29, kompletterad oktober 2016
- Parkeringsutredning, Trivector, 2016-04-21
- Geoteknisk utredning, Fastighetskontoret 2016-03-22
- Luftmiljöutredning, Miljöförvaltningen, juni 2016, uppdaterad mars 2017
- Bullerutredning, Sweco, 2016-08-29

- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, WSP, 2016-11-29
- Dagvattenutredning, Sigma Civil, 2017-02-17
- Mobilitetsutredning, Kouchy & Partners, 2017-04-03
- Geotekniskt PM, Tellstedt, 2016-09-07
- Solstudie, Liljewall, 2017-04-05
- PM Trafikanalys Distansgatan, Trafikkontoret, 2017-09-28

Innehåll

DETALJPLAN FÖR BOSTÄDER VID DISTANSGATAN/MARCONIGATAN	1
<i>Planprocessen</i>	2
<i>Information</i>	2
PLANBESKRIVNING	3
<i>Detaljplanen omfattar följande handlingar:</i>	3
INNEHÅLL	5
SAMMANFATTNING:	6
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	6
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	6
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	6
<i>Avvikelser från översiktsplanen</i>	7
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	9
<i>Syfte</i>	9
<i>Läge, areal och markägoförhållanden</i>	9
<i>Planförhållanden</i>	10
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	11
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	11
<i>Sociala aspekter</i>	13
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet och service</i>	14
<i>Teknik</i>	16
<i>Störningar</i>	18
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	20
<i>Bebyggelse</i>	20
<i>Trafik och parkering</i>	23
<i>Tillgänglighet och service</i>	28
<i>Friytor</i>	30
<i>Sociala aspekter</i>	31
<i>Teknisk försörjning</i>	32
<i>Övriga åtgärder</i>	34
<i>Fastighetsindelning</i>	39
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	39
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	40
<i>Avtal</i>	41
<i>Dispenser och tillstånd</i>	42
<i>Tidplan</i>	43
<i>Genomförandetid</i>	43
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	44
<i>Nollalternativet</i>	44
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	45
<i>Miljökonsekvenser</i>	49
<i>Ekonomiska konsekvenser</i>	52
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	53

Sammanfattning

I denna planhandling beskrivs förutsättningarna och grunderna i förslaget till detaljplan för bostäder vid Distansgatan/Marconigatan. Här beskrivs också vilka avvägningar som gjorts mellan olika intressen och grunderna för beslut som tagits angående utformningen av området.

Planens syfte och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en förtätning av bostäder med moderna och tillgängliga lägenheter i anslutning till befintlig bostadsbebyggelse i Flatås. Den nya bebyggelsen ska även bidra till Marconigatans framtida utveckling till en attraktiv stadsgata och att stadsstrukturen längs stråket mellan Frölunda torg och Marklandsgatan blir mer sammanhängande, bland annat genom att samla parkeringslösningar och möjliggöra lokaler i bottenvåningarna. Planen syftar även till att förbättra förutsättningarna för gående och cyklister i området.



Ortofoto med planområdesgräns

Planens innebörd och genomförande

Planförslaget möjliggör ny bostadsbebyggelse i form av kvartersbebyggelse i 4-6 våningar inom ett område som idag används till markparkering. Längst i öster möjliggörs även ett hus i 8 våningar. Parkeringsarna som byggs bort ersätts i ett parkeringshus i områdets östra del. Fastigheten utökas något söderut mot Marconigatan för att bättre ansluta till gatan och möjliggöra en högre exploatering med goda ljusförhållanden på gårdarna. Totalt uppskattas ca 430 bostäder tillkomma, ca 1/3 i hyresrätter och 2/3 i bostadsrätter. Av dessa kommer ett antal lägenheter vara boende med särskild service, så kallat BmSS-boende. Planförslaget möjliggör för centrumändamål i hela planen. Det ställs krav på förhöjda bottenvåningar mot Marconigatan samt krav på att en viss yta mot gatan ska innehålla centrumändamål. En av byggaktörerna har för avsikt att bygga bostäder för personer över 55år, så kallat Bonum.

Parkeringsytan inom planområdet omringas idag av trädrader som omfattas av generell biotopskydd för allé. Träden längs Distansgatan ska vara kvar efter planens genomförande, men träden på den södra sidan behöver tas bort för att planen ska kunna

genomföras. En ny trädrad föreslås placeras i anslutning till en ny gång- och cykelväg längs Marconigatans norra sida som kompensation för träden som tas bort.



Illustration av föreslagen bebyggelse, Liljewall arkitekter

Planförslaget innebär också att Nymilsgatan uppgraderas med en ny gång- och cykelväg på den västra sidan för ökad trafiksäkerhet i anslutning till befintlig förskola och spårvagnshållplats och bättre kopplingar mellan Marconigatan och området kring Flatås skola.

Överväganden och konsekvenser

Det råder brist på bostäder i Göteborg. Stadsbyggnadskontoret anser att en attraktiv bostadsmiljö kan uppnås med god tillgänglighet till service i kollektivtrafikhärläge genom en förtätning på den aktuella platsen.

De befintliga parkeringar som finns på platsen idag ska ersättas inom detaljplanen. Att ersätta markparkeringar med parkering i garage innebär en högre kostnad per parkering än i dagsläget. Att samla parkeringar i garagelösningar innebär dock att marken kan användas mer effektivt och ge plats till fler bostäder samtidigt som den barriäreffekt som utbredda parkeringsplatser har i staden byggs bort.

Omkring parkeringsytan finns idag trädtrader som omfattas av generellt biotopskydd. Den södra delen av trädtraden behöver tas ner för att möjliggöra exploateringen. Värde i att få till många bostäder i en kvartersstruktur som bidrar till att binda samman stadsstrukturen bedöms väga tyngre än att bevara samtliga befintliga träd. Trädens naturvärde bedöms kunna återskapas i det nya läget närmare Marconigatan.

I Program för Distansgatan Marconigatan – delar av Flatås föreslås planområdet bebyggas med ca 50-60 lägenheter i radhusbebyggelse i kombination med flerbostadshus med verksamhetslokaler och parkering. I det aktuella förslaget ingår ingen radhusbebyggelse. Utgångspunkten i planarbetet har istället varit de ambitioner om stadsmässighet och hög exploatering som framhålls i pågående stadsdelsprogram för Frölunda.

Området är utsatt för buller från flera håll. Med en kvartersstruktur som skapar bullerskyddade gårdar och fasader mot gården bedöms de nya bostäderna kunna få tillgång till en god ljudmiljö.

Planområdet ligger i nära anslutning till Västerleden som är riksintresse för kommunikation. Staden arbetar samlat på en övergripande nivå med hur utbyggnad inom södra mellanstaden påverkar leden. I planförslaget vidtas åtgärder för att minska behovet av

biltransporter i vardagen genom att ny bebyggelse planeras i närheten av kollektivtrafik och service. Planen innebär även förbättrade gång- och cykelvägar och ökad tillgänglighet till service i närområdet vilket minskar behovet av biltransporter. Stadens bedömning är att planens påverkan på det statliga vägnätet är marginell och att utbyggnaden inte utgör någon påtaglig skada på riksintresset för kommunikation.

Ett reducerat parkeringstal för god kollektivtrafik ska tillämpas, med hänsyn till att kollektivtrafiken i området förbättrats sedan vägledningen för parkeringstal antogs 2011, och att området ingår i prioriterat utbyggnadsområde enligt strategi för utbyggnadsplanering. Planen ger även möjlighet att reducera parkeringstalet ytterligare om mobilitetsåtgärder genomförs och avtal skrivs med kommunen. Syftet är att minska trafikpåverkan, både lokalt i närområdet, och på stadens trafiksystem som helhet.

Avvikelser från översiktsplanen

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen för Göteborg.

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

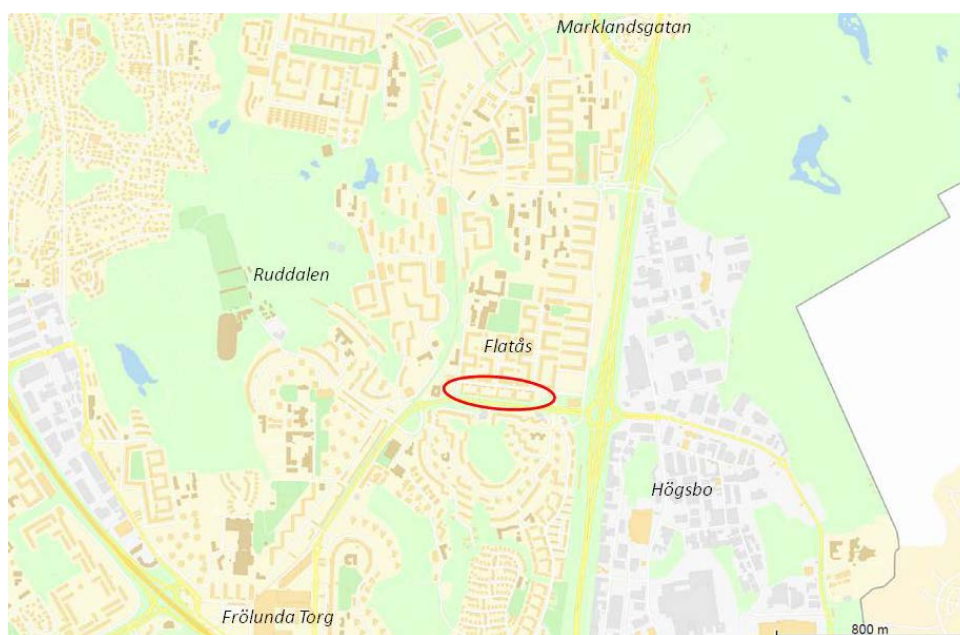
Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en förtätning av bostäder med moderna och tillgängliga lägenheter i anslutning till befintlig bostadsbebyggelse i Flatås. Planförslaget innebär att hela den befintliga parkeringsytan mellan Distansgatan och Marconigatan tas i anspråk för ny bostadsbebyggelse i kvartersstruktur, som även ska bidra till Marconigatans framtida utveckling till en attraktiv stadsgata, bland annat genom att samla parkeringslösningar och möjliggöra lokaler i bottenvåningarna. Planen syftar även till att förbättra förutsättningarna för gående och cyklister i området.

Planförslaget följer intentionerna i stadens strategidokument, *”Trafikstrategi för en nära storstad”*, *”Grönstrategi för en tät och grön stad”* samt *”Strategi för utbyggnadsplanering”*. Planförslaget syftar till att utveckla och förtäta ett område i den redan byggda staden där invånare bor och arbetar. En tätare stad skapar underlag för service, handel och kollektivtrafik vilket bidrar till ett attraktivt stadsliv. I en tätare stad ges fler möjligheter att klara sin vardag till fots, med cykel och med kollektivtrafik.

Planområdet ligger inom prioriterat utbyggnadsområde som finns avgränsat i stadens strategi för utbyggnadsplanering. Området mellan Frölunda torg och norrut mot Axel Dahlströms torg/Marklandsgatan präglas idag av trafikseparering med svår använda mellanrum och utpekas i utbyggnadsplaneringen som möjligt att utveckla till ett sammanhängande stadsstråk. Genom att bland annat bygga på utbredda parkeringsplatser finns stora möjligheter att effektivisera markanvändningen här.

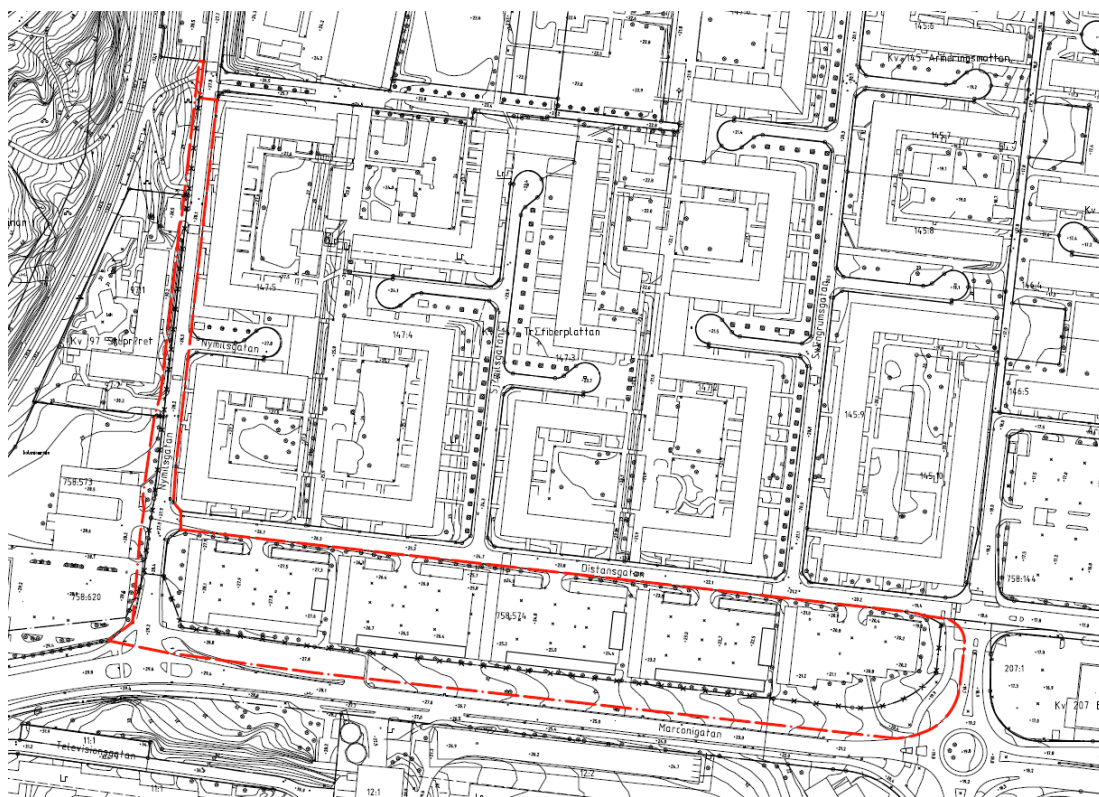
Denna plan ingår i BoStad2021. BoStad2021 är namnet på ett samverkansprojekt mellan Göteborgs Stad och byggaktörerna. Satsningen innebär att 7 000 nya bostäder, utöver ordinarie bostadsproduktion, ska vara färdigställda år 2021 då Göteborg fyller 400 år.

Läge, areal och markägoförhållanden



Översiktskarta, planområdets läge i stadsdelen Järnbrott

Planområdet är beläget mellan Distansgatan och Marconigatan, mitt mellan Frölunda torg och Marklandsgatan, cirka 6 kilometer söder om Göteborgs centrum. Planområdet omfattar cirka 2,9 hektar och berör hela fastigheten Järnbrott 758:574 samt del av fastigheterna Järnbrott 758:66, 758:137, 758:573, 97:1 och 97:2. Samtliga fastigheter ägs av Göteborgs kommun.



Grundkarta med plangräns

Kommunen hyr ut fastigheten Järnbrott 758:574 till Riksbyggen Brf Flatås 1, där de har markparkering, carportar och garage. Riksbyggen Brf Flatås 1 arrenderar även mark för parkering och odlingsområde inom Järnbrott 758:573, väster om Nymilsgatan. Arrendeområdet berörs av den föreslagna gc-vägen. Gc-vägen berör även kommuninterna upplåtelser till Lokalnämnden, avseende förskolan vid Nymilsgatan. Inom planområdet har Göteborg Energi el- och fjärrvärmeledningar och Skanova har tele- och optoledningar. Ledningarna ligger där med stöd av markavtal.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Planförhållanden

Översiktsplanen för Göteborgs kommun anger bebyggelseområden med grön- och rekreationsytor, där en blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd.

I stadens *Strategi för utbyggnadsplanering*, godkänt av byggnadsnämnden februari 2014, beskrivs att stråket från Frölunda Torg norrut mot Axel Dahlströms torg och Marklandsgatan på sikt kan bli ett mer sammanhängande stadsstråk. Området präglas idag av trafikseparering, svåransända mellanrum och utbredda parkeringsplatser. Här finns stora möjligheter att effektivisera markanvändningen, exempelvis kan markparkeringar och impediment längs gator och vägar bebyggas.

För området gäller detaljplaner F3081 som vann laga kraft år 1963, F3111 som vann laga kraft år 1964, F3019 som vann laga kraft år 1961 och E3522, laga kraft 1978. Planernas genomförandetider har gått ut. Planen F3081 anger parkeringsändamål där skyddstak och garagebyggnader får uppföras i den utsträckning byggnadsnämnden prövar lämpligt, och gata. F3111 anger för en del endast biluppställning och en del trafikändamål. F3019 anger trafikändamål och spårtrafikändamål och E3522 anger barnstugeändamål.

Ett program för Distansgatan Marconigatan – delar av Flatås har arbetats fram och byggnadsnämnden beslutade 2013-06-20 att godkänna samrådsredogörelsen för programmet. I programmet redovisas det aktuella området som bostäder i form av radhus eller flerbostadshus samt parkeringsgarage under mark och i p-däck. Ett stadsdelsprogram för Frölunda är under utveckling, där de sociala, ekonomiska och miljömässiga fördelarna med hög täthet lyfts fram. Det aktuella planområdet utpekas där som primärt utvecklingsområde för tät blandstad, vilket varit utgångspunkten i denna detaljplan. Marconigatan pekas också ut som ett viktigt stråk för att binda samman Frölunda torg med framtida Dag Hammarskjölds Boulevard.

Mark, vegetation och fauna

Planområdet utgörs idag främst av asfalterade parkeringsytor och en remsa med gräsyta utmed Marconigatan. Marken är plan, men sluttar från en markhöjd om ca +28,5 i väster ner till ca +18,5 meter i öster på en sträcka om ca 410 meter.

Parkeringsytan inringas av en sammanhängande trädrad. Park- och Naturförvaltningen har gjort en bedömning av trädradens naturvärden inför framtagandet av detaljplanen. Trädmiljön består av sammanlagt 113 st linjärt planterade lindar med en stamdiameter om ca 40-60 cm. Delen i sydvästra hörnet av allén är yngre och har en stamdiameter om ca 30-40 cm.



Trädrad som omfattas av generellt biotopskydd för allé.

På tre av träden noterades den tidigare rödlistade silverlaven (*Parmelina tiliacea*) och på ett träd fanns den fridlysta och tidigare rödlistade getlaven (*Flavoparmelia caperata*).

Trädmiljön bedöms lokalt ha en påtagligt positiv inverkan på den biologiska mångfalden. Den stora mängden av relativt grova träd utgör underlag för mossor och lavar samt fungerar som livsmiljö för många arter av insekter.

Alla trädraderna ingår i en allé och är således skyddade av biotopskydd enligt Miljöbalken 7 kap. 11 §. För att utföra åtgärder som påverkar träden negativt krävs dispens. Dispenser från biotopskydd har sökts och beviljats av Länsstyrelsen.



Lindallén på södra sidan av Distansgatan har naturvärden och bidrar till gaturummets karaktär.

Geoteknik

Den förväntade jordlagerföljden inom planområdet bedöms överst inom parkeringsytorna utgöras av fyllning av friktionsjord med upp till någon meters mäktighet och inom gräsområdena ca 0,3 m organisk jord. Ytskikten underlagras av lera med en varierande mäktighet som de översta 1-2 m är utbildad som torrskorpa, leran underlagras sannolikt av ett friktionslager på berg.

Planområdet sluttar svagt från väster till öster från nivåer kring +28,5 till 18,5 på en sträcka av 410 meter, vilket medför en marklutning på ca 1:45. Inga brantare slänter som skulle kunna påverka planområdet finns i närområdet. Stabiliteten bedöms därför som tillfredsställande för nuvarande förhållanden.

Jordarterna och jorddjupen varierar inom området vilket medför att en belastning av befintlig jord eller en grundvattensänkning kan ge upphov till sättningar. Markuppfyllnader utan förstärkningsåtgärder måste därför minimeras om inte kommande geotekniska utredningar visar på något annat.

Byggnation planeras inom plana markområden som idag utgörs av parkeringsytor, delvis bebyggda med garagelängor. Det bedöms inte föreligga några extraordinära geotekniska problem för exploatering av området. Ur geoteknisk synvinkel kan området mycket väl exploateras och förtätas ytterligare med diverse byggnationer och anläggningar om hänsyn tas till de risker under byggskedet och för de färdiga anläggningarna som pekas ut i den geotekniska utredningen. Marken inom föreslaget planområde bedöms därmed som lämplig för planerad exploatering.

Marken klassas som lågriskområde med avseende på markradon.

Markmiljö

WSP Environmental har genomfört en översiktlig miljöteknisk markundersökning inom området som idag används för parkering. Genomförda undersökningar på fastighet Järnbrott 758:574 har visat följande:

- Halter av PAH:er över känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM) har påträffats i lagret direkt under asfaltsbeläggningen.
- PAH-föreningarna kan vara orsakade av tjärhaltig asfalt som överlagrar ytorna.
- I en punkt har tunga alifater påträffats vilket kan tyda på spill av oljeprodukter.
- I prover tagna djupare under asfalten (0,5 m under markytan) detekterades ingen av de analyserade parametrarna i halter över KM eller MKM.
- Grundvattenprovtagningen påvisade inga halter över de använda jämförelsevärdena för de analyserade parametrarna.
- Två av de asfaltsprov som analyserades från de västligare ytorna visade PAH-haltig asfalt av klass 3.

Fastigheten har ingen tidigare känd föreningssituation utan tros ha varit åkermark innan platsen blev parkeringsyta på 60-talet. Föreningarna i de ytliga lagren under asfalten tillsammans med resultaten från de fyra analyserade asfaltsproven tyder på att två eller tre av de fem ytorna består av samma typ av tjärasfalt. Asfaltsyterna närmast Marconimotet kan ha asfalterats senare och bestå av en annan typ av asfalt då det i asfaltsprov från dessa ytor inte detekterats förhöjda halter av PAH:er. I prover tagna i djupare jordlager och i prover tagna utanför parkeringsytorna har inga föreningar över KM eller MKM påträffats.

Vid vidare markarbete på platsen bör fastställas om den andra ytan från väster består av PAH-haltig asfalt då det är troligt med tanke på att kringliggande ytor gör det. Vidare bör lagret direkt under asfalten ses som potentiellt förorenat. Det eventuella oljespill som påträffats i en punkt bör utredas vidare för att ta reda på omfattning och utbredning.

WSP:s undersökning visar att det finns föreningar i marken som kan innebära risker för människors hälsa och för miljön vid planerad markanvändning. För att säkerställa markens lämplighet är därför efterbehandling nödvändig. Föreningarna är lokaliserade till asfaltslager och närmast underliggande jordlager. Det finns inget som tyder på spridning utanför planerat utbyggnadsområde. Åtgärdskraven fastställs av tillsynsmyndigheten efter anmälan enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Om det inte tas fram platsspecifika åtgärdskrav kommer de mätbara åtgärdsmålen för bostadsmarken vara Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Det finns inga kända fornlämningar inom området.

Flatåsområdets storskaliga och enhetliga bebyggelse ligger lågt mellan högre områden runtomkring och upplevs som ganska platt med undantag från någon enstaka höjdskillnad. Befintlig bebyggelse inom planområdet består av garagelängor och carportar.



Befintlig bebyggelse; asfalterade parkeringsytor omgivna av garage och carportar.

Bostadsområdet norr om planområdet byggdes under 1962–64 av Riksbyggen och HSB. Området består av lamellhus i tre eller fyra våningar grupperade kring rymliga halvöppna gårdar, typiskt för den tid de byggdes i. Enligt beskrivningen av stadsplanen var den väsentliga principen för utformningen av bebyggelsen att ”skapa gårdsrum som kan avstängas från all fordonstrafik genom att framkörning kan ske på husets gatusida till varje trapphusentré”.

Några av husen står på pelare och har lägenheter i två plan. Området har en homogen karaktär. Husen har halvstensfasad i gula nyanser med inslag av ljus puts och plåtin-fackningar och kröns av valmade tak med svarta takpannor. Området finns utpekad i ett planeringsunderlag för den moderna bebyggelsen, *Moderna Göteborg*, som Göteborgs stadsmuseum i samarbete med Stadsbyggnadskontoret arbetar med att ta fram.



Bebyggelsen norr om planområdet

Sociala aspekter

I Flatås bor ca 3500 personer. Åldersfördelningen följer i stort sett mönstret för Göteborg som helhet, men med en större andel över 75 år än snittet. Bilinnehavet är 339 bilar per 1000 personer, jämfört med 285 bilar per 1000 personer i Göteborg.

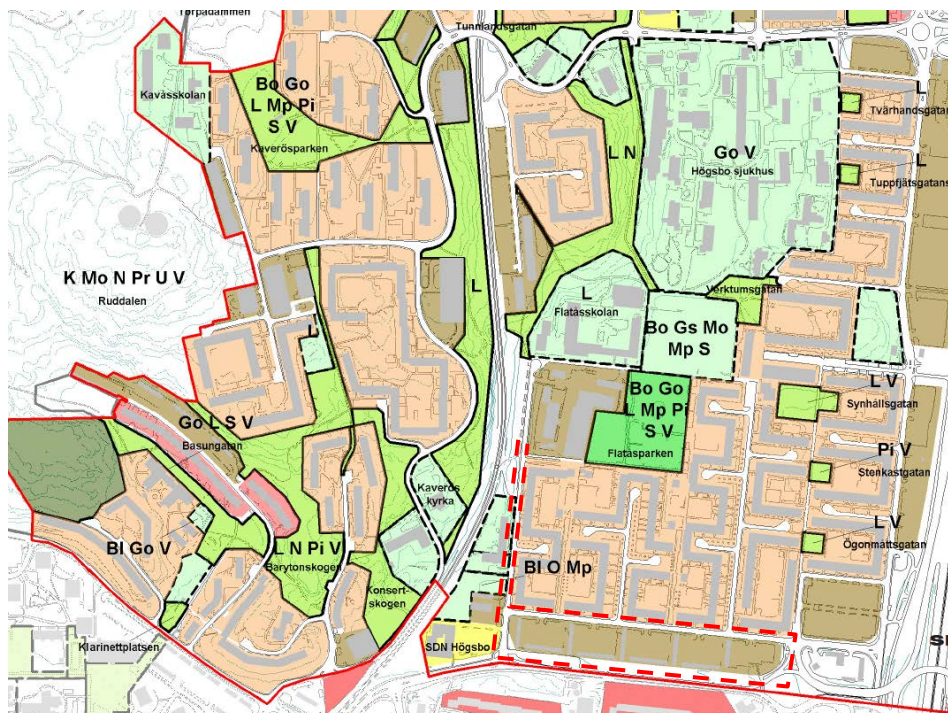
Samtliga bostäder i Flatås är flerbostadshus byggda under 1960-talet, ganska jämnt fördelat mellan bostadsrätter (46,4 %) och privata hyresrätter (53,6 %). Drygt hälften av bostäderna är mellan 61–80 kvadratmeter, ca 20 % är mindre och 25 % större. Samtliga bostäder i Flatås saknar hiss.

Flatås är omgivet av barriärer i tre riktningar; spårvägen i väster, Marconigatan och parkeringsytor i söder och Dag Hammarskjöldsleden i öster. Detta har medfört att området ligger delvis isolerat i stadsnätet och har utvecklat en stark lokal identitet med sammanhållning inom området.

Närmaste park är Flatåsparken, ca 300 meter norr om planområdet. I parken vistas folk från hela stadsdelen. Här sparkar man boll, leker och möts för en picknick med sällskapslekar eller bara för att vila. Flatåsparken var en av Göteborgs mest uppskattade bygglekpark med stor variation av aktiviteter, särskilt för ungdomar. I och med en upprustning och ombyggnation som pågår under 2016–2017 kommer parken återigen bli en aktiverad plats för många intressen.

Ca en kilometer nordost om planområdet ligger Änggårdsbergens naturreservat. Här finns Göteborgs botaniska trädgård med arboretum (trädsamling). Idag är Dag Hammarskjöldsleden en barriär mellan Flatås och Änggårdsbergen. I samband med detaljplan för stadsutveckling med blandad bebyggelse vid Olof Asklunds gata, nordost om Marconimotet, utreds möjligheten att ordna en gångbro över leden. På längre sikt studeras möjligheten att omvandla Dag Hammarskjöldsleden till en stadsboulevard och skapa en helt ny stadsstruktur som bättre binder samman östra och västra sidorna av nuvarande leden.

Ruddalens naturområde ligger väster om planområdet och rymmer skog, sjöar, ett flertal gång- och cykelvägar och en intressant natur med ovanligt stora stenhällar. Här finns även anlagda planer för bollspel och skridskoåkning samt klubbstugor för idrottsföreningar.



Utdrag ur sociotopkartan som visar områden med sociala värden i anslutning till planområdet (markerat med röd streckad linje).

Tillgänglighet och service

Förskola, stadsdelskontor samt en större livsmedelsbutik ligger i nära anslutning till planområdet. Flatåsskolan f-6, Flatås Torg med kyrka, pizzeria och mindre livsmedelsbutik finns ca 400 meter norr om området. Knappt 700 meter norr om planområdet ligger även Högsbo Sjukhus.

Frölunda Torg, som är en regional knutpunkt i Göteborg med ett stort kollektivtrafikutbud, service, handel, vård, skola f-9, kulturhus, simhall, bibliotek m.m, ligger 1,4 km sydväst om planområdet. Marklandsgatan ligger ca 1,9 km norr om planområdet och är också en viktig kollektivtrafikknutpunkt. Marconihallen (ishall) och Heidhallen (idrottshall) ligger ca 600 meter sydväst om planområdet.

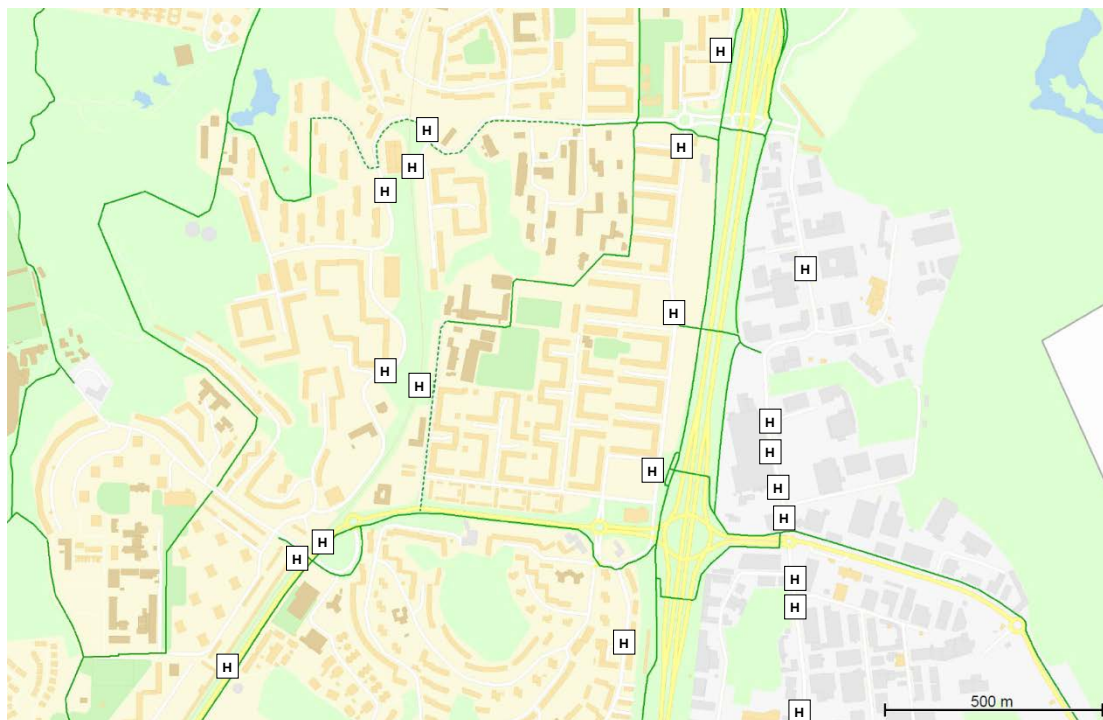
Trafik och parkering

Området nås med bil från Marconigatan eller östra delen av Distansgatan.

Närmaste spårvagnshållplats är belägen på Nymilsgatan vid norra änden av planområdet och trafikeras av spårvagnslinjerna 1, 7 och 8. Linje 1 går mellan Tynnered, Göteborgs centrum och Östra Sjukhuset med 10-minuterstrafik. Centralstationen nås på 22 minuter medan Frölunda Torg nås på 4 minuter. Linje 7 går mellan Tynnered och Bergsjön och passerar både Sahlgrenska Sjukhuset och centrum på vägen. Linje 8 går mellan Frölunda, Korsvägen och Angered med 10-minuterstrafik och Korsvägen nås på 17 minuter. Under höghärfik är det som mest 6 minuter mellan spårvagnarna som leder in mot centrum.

Busshållplatsen Armlängdsgatan finns på Distansgatan ca 150 meter nordost om planområdet. Hållplatsen trafikeras av linjerna 84, 95 och 185. Buss 84 trafikeras mellan Frölunda Torg, Sisjön och Marklandsgatan med halvtimmestrafik, Marklandsgatan nås på 7 minuter och Stora Ävägen i Sisjön nås på 10 minuter. Linje 95 trafikeras mellan Frölunda Torg och Marklandsgatan med halvtimmestrafik, Frölunda Torg nås på 10 minuter och Marklandsgatan nås på 7 minuter. Linje 185 är en industribuss som trafikeras mellan Frölunda Torg och Volvo Torslanda som nås på 20 minuter.

Det är lätt att resa med cykel till och från området via cykelvägnät i anslutning till Marconigatan och utmed Dag Hammarskjöldsleden. Både Frölunda Torg och Axel Dahlströms torg nås på ca 5 minuter med cykel. Till Linnéplatsen, Järntorget och Brunnsparken tar det ca 15, 18 respektive 23 minuter att cykla. Även Klippans färjeläge kan nås på 15 minuter.



Cykelvägar (gröna linjer) och hållplatser för kollektivtrafik (H). Streckade linjer är cykelvägar i blandtrafik.

Tillgängligheten inom planområdet anses god då marken i området är relativt plan, men med viss sluttning mot sydost. Alla de befintliga bostadshusen saknar hiss. Nya bostadshus ökar möjligheten för personer som inte kan eller har svårt att gå i trappor att flytta till eller bo kvar i området.

Parkering

I anslutning till planarbetet har Trivector tagit fram en parkeringsutredning på uppdrag av stadsbyggnadskontoret. Parkeringarna inom planområdet används av Riksbyggen Brf Flatås 1 som har 651 lägenheter. Utredningen omfattar föreningens sammanlagda parkeringsinnehav, även de delar som ligger utanför planområdet. Slutsatserna från beläggningsstudien i utredningen sammanfattas nedan.

Riksbyggen Brf Flatås 1 har idag 599 förhyrda parkeringar varav 325 markparkeringar, 58 i carport och 216 i garage. 23 markparkeringar och 3 garageplatser var vakanta i april 2016, samtliga carportar var uthyrda.

Inom planområdet finns sammanlagt 514 parkeringsplatser, varav 276 markparkeringar, 180 platser i garage och 58 i carport.

Beläggningsen i området har kontrollerats under tre vardagar kl. 13:00 och 21:00. Räkningarna utfördes under vecka 11 (tis och tors) och 12 (tis) 2016. Den totala beläggningsen var cirka 58 % under dagtid och 74 % under kvällstid. Beläggningsen i stängda garage har inte kunnat studeras så alla förhyrda garageplatser som i nuläget är uthyrda räknas som upptagna både dag- och kvällstid.

Sett till de uthyrda parkeringsplatserna var den högst uppmätta beläggningsen dagtid ca 65 % och kvällstid ca 83 % (med antagen full beläggning i singelgaragen).

I området finns även 65 st avgiftsbelagda besöksparkeringar. 49 av platserna är gatu- marksparkering utmed Distansgatan mellan flerbostadshusen och de förhyrda parkeringsytorna. På dessa parkeringsplatser tillåts parkering i max 24 timmar till en avgift

som varierar mellan 1 krona och 5 kronor per timme. Intill Flatås Torg finns ytterligare 16 avgiftsbelagda parkeringsplatser. För besöksparkeringen var maximalt 20 parkeringsplatser upptagna samtidigt vid beläggningsstudien (drygt 30 % av antalet besöksparkeringsplatser).

Norr om Marconigatan, i anslutning till Nymilsgatan, finns en parkeringsplats för tunga lastbilar. Ytan ligger inom planområdet och omfattas av en lokal trafikföreskrift.

Teknik

Allmänt VA-ledningsnät finns till största delen utbyggt inom planområdet. Aktuell fastighet (Järnbrott 758:574) är idag endast ansluten till ändamålet dagvatten.

Befintligt dagvattensystem avleds via ledning söderut längs Dag Hammarskjöldsleden mot Stora ån/Järnbrottsdammarna.

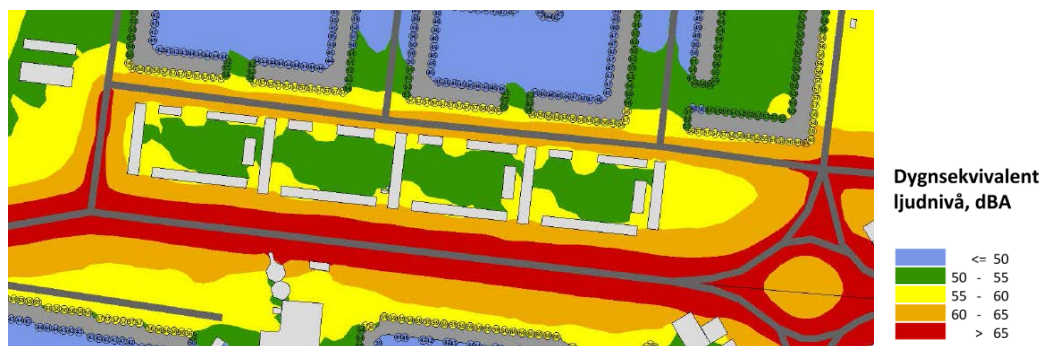
Fjärrvärme-, el, tele- och optoledningar korsar planområdet.

Berganläggning

Planområdet ligger i närheten av en berganläggning. Kretslopp och vatten skall kontaktas för information om lägen och restriktioner som finns för markarbete nära berganläggning. Eventuell sprängning ska utföras så att skador ej uppkommer på berganläggning och i berganläggningens installationer. Förbesiktning av berganläggning och installationer skall utföras innan sprängning påbörjas.

Störningar

Buller



Utdrag ut bullerkartläggning från år 2015.

En översiktlig bullerkartläggning för Göteborg gjordes år 2015 av miljöförvaltningen. Kartläggningen innehåller ljudnivåer från vägtrafik, spårvagnstrafik och tågtrafik och visar att planområdet är utsatt för buller från flera håll. Fasadvärdena vid de befintliga garagelängorna överskrider på de flesta yttre fasaderna riktvärdet på 60 dBA ekvivalent nivå.

Se mer om buller på sidan 35.

Luft

Miljöförvaltningen har utfört en luftutredning i samband med planarbetet. Utredningen visar att luftkvaliteten i området kring Distansgatan klarar samtliga miljökvalitetsnormer för kvävedioxid med god marginal, medan miljömålen för år och timme eventuellt överskrids något.

	År ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Dygn ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Timme ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Norr	23,0	49,0	60,3
Söder	21,9	47,5	59,4
MKN	40	60	90
Miljömål	20		60

Beräknade kvävedioxidhalter i gaturummet kring Marconigatan, miljökvalitetsnormer (MKN) och miljömål. Värden för norra sidan av gaturummet berör planområdet.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av ca 430 bostäder i form av flerbostadshus i kvartersbebyggelse i ett gynnsamt läge för kollektivtrafik mellan Marconigatan och Distansgatan. Detaljplanen ändrar markanvändningen från nuvarande parkeringsändamål till bostäder med centrumändamål tillåtet i entré våning samt område för parkering och centrumändamål. Längs Marconigatan ställs krav på förhöjt bjälklag och viss andel centrumändamål. Väster om parkeringshuset reserveras ett område för en transformatorstation.

Planen föreskriver bevarande av trädrad längs Distansgatan och utbyggnad av gång- och cykelväg med ny trädrad längs Marconigatan. Planen innebär också att en ny gång- och cykelväg byggs ut på västra sidan av Nymilsgatan.

Kvartersmarken är markanvisad till Riksbyggen Ekonomisk förening och Ikano Bostad som gemensamt även är byggaktörer. Markanvisningen till Riksbyggen ekonomisk förening avser ca 200 bostäder, varav ca 150 bostadsrätter och ca 50 hyresrätter. Markanvisningen till Ikano Bostad avser ca 100 bostäder, varav ca 40% bostadsrätter och ca 60% hyresrätter. Under arbetets gång har projektet sett möjligheten att uppföra sammanlagt ca 430 bostäder. En förutsättning i markanvisningen är att exploatörerna ersätter befintlig parkering inom det markanvisade området, på ett hållbart sätt för befintliga bostäder inom angränsande bostadsrättsförening, Riksbyggen Brf Flatås 1, samt löser parkering för tillkommande bebyggelse. Enligt markanvisningen ska exploatörerna även erbjuda bostäder med särskild service, BmSS, inom planområdet.

Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med exploatörerna. Exploatörerna ansvarar för utbyggnad av kvartersmark, vilket även omfattar ansvar för genomförande av det föreslagna p-huset som ska ersätta befintliga markparkeringar inom området.

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll.

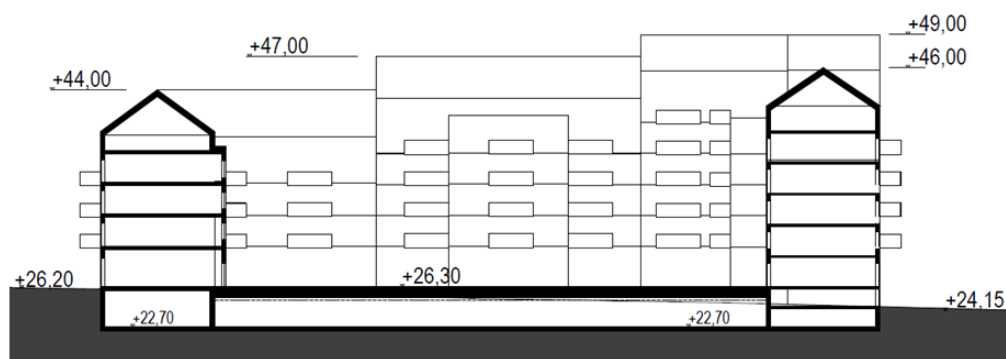
Bebyggelse



Illustration av föreslagen bebyggelse, Liljewall arkitekter

Planområdet föreslås bebyggas med tre bostadskvarter och ett parkeringshus. Målsättningen är att komplettera stadsdelen med nya tillgängliga bostäder samt etablera en stadsmässig struktur som utgör attraktiva boendemiljöer med närhet till kollektivtrafik och service.

Inom kvarteren tillåts höjderna variera mellan 4-6 våningar, vilket skapar en variation i bebyggelsen och gaturummet. I östra kvarteret möjliggörs även ett hus i 8 våningar. Längst i öster föreslås ett parkeringshus i upp till 5 våningar med möjlighet att även parkera på taket. P-huset ska ersätta de parkeringsplatser som idag finns inom planområdet på den mark som hyrs ut till BRF Flatås 1. Ambitionen är att det ska vara parkering, men för en flexibel användning och framtida utveckling möjliggör planen även centrumändamål. Parkering för de nya bostäderna ordnas huvudsakligen i garage under gårdarna. Markens sluttning innebär att gårdarna i väster ligger i samma nivå som marken utanför kvarteret, men är upphöjda i förhållande till marken i östra delen.



Sektion genom mittenkvarteret i öst-västlig riktning, exempel på variation i höjd och gårdens förhållande till marknivån. Liljewall arkitekter

Detaljplanen möjliggör en sekvens av olika rum i området. Längs Marconigatan finns stadsrum av offentlig karaktär, mellan gårdarna möjliggörs stråk och minitorg med en semi-privat känsla, och inom kvarteren finns privata gårdar för de boende. På detta sätt skapas flera viktiga mötesplatser med olika kvaliteter. Att bebygga parkeringsplatsen med en kvartersstruktur innebär ett mer samlat och tätare område i stort och nya stråk minskar den barriäreffekt som parkeringsplatsen innebär idag.



Distansgatan idag och inspirationsbild efter ombyggnad. Bild: Liljewall Arkitekter.

Marconigatan är idag en långsträckt gata och det finns planer på att utveckla den till en attraktiv stadsgata, en viktig koppling mellan Frölunda Torg och blivande Dag Hammarskjölds boulevard. En aktiv bottenvåning är en viktig förutsättning för en trygg, attraktiv och livfull stadsmiljö. Detta säkerställs i planen genom att entréer till byggnader finns utmed Marconigatan och bottenvåningar byggs med förhöjt bjälklag som möjliggör för verksamhetslokaler. I alla kvarteren ställs även krav på en viss del lokaler för centrumändamål. Genom att ett demonterbart bjälklag får uppföras kan bostäder uppföras i de delar av entrévåningen där det inte finns behov eller underlag för andra verksamheter i dagsläget.



Sektion genom ny bebyggelse vid Distansgatan, Liljewall Arkitekter

Vid varje möte mellan kvartersgator och Marconigatan skapas möjlighet till platsbildning, en "pocket park" eller ett "minitorg". Det är viktigt att dessa platser utformas med stor omsorg, rumsskapande grönska och i en mänsklig skala.

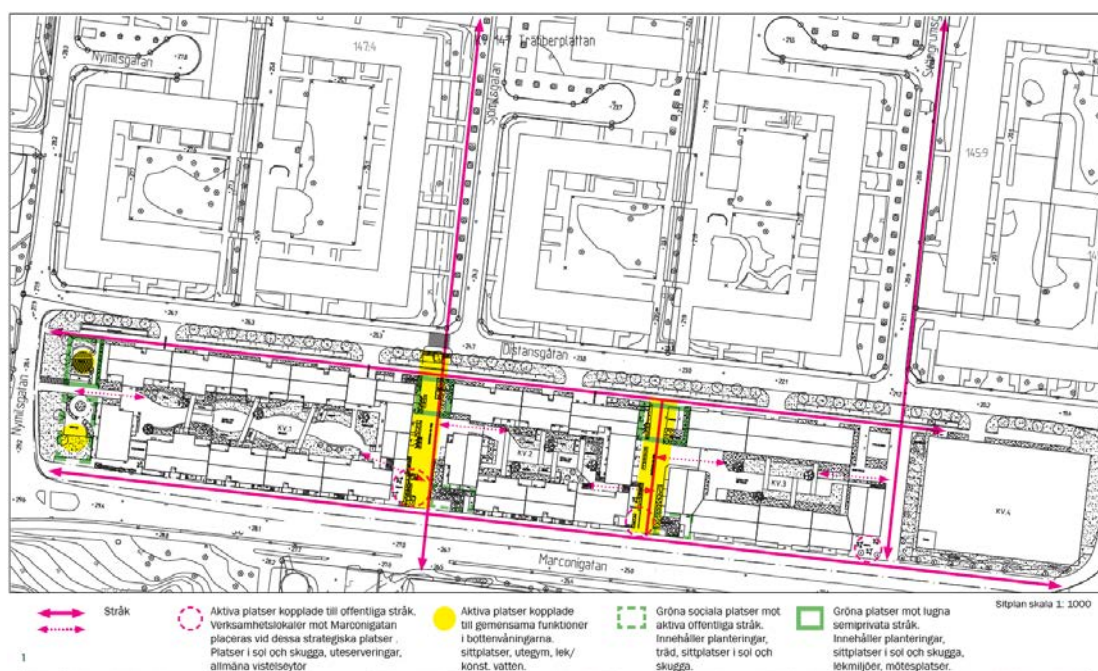


Illustration av stråk (röda streckade linjer), aktiva platser (gula prickar) och gröna platser (gröna markeringar), Liljewall Arkitekter

Materialmässigt avses området relatera till sin omgivning genom en ljus färgskala och gatufasader i tegel- och putskaraktär. Variation och karaktär kan skapas med hjälp nyanser i fasaduttryck och murverkets detaljering. Sammanhållen färgskala och tak i form av sadeltak ger området en viss samhörighet mot gatorna runt området. Vid kvartersgatorna ges möjlighet till en friare utformning som kan skapa identitet och underlätta orienteringen. Mängden takkupor begränsas mot Marconigatan och Distansgatan för att bibehålla upplevelsen av sadeltak mot omgivningen.



Inspirationsbild, möjlig utformning av "minitorg" vid Marconigatan. Liljewall Arkitekter



Inspirationsbilder för materialval. Mot allmän plats (Marconigatan, Distansgatan och Nymilsgatan) ska bostadshusens fasader kläs i ljust material av tegel- eller putskaraktär, med små variationer i uttryck som ger en sammanhängande variation. Även mot gårdarna föreslås en ljus färgskala men detta regleras inte i detaljplanen.

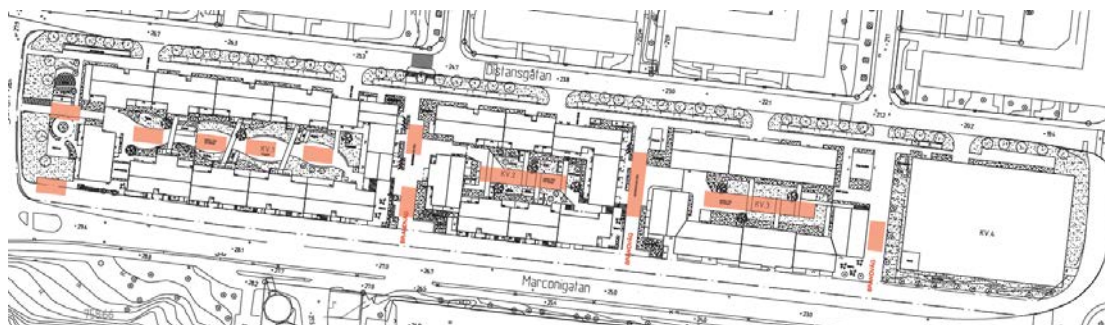
Rivning

Vid planens genomförande kommer garagelängor och carportar att rivas. Det kommer att hanteras i genomförandavtalen vem som ska utföra rivningen.

Trafik

I huvudsak nyttjas den befintliga gatustrukturen i området, samtidigt som den nya bebyggelsen stödjer en framtida omvandling av Marconigatan. De nya kvarteren nås med bil från Distansgatan.

För att räddningsfordon ska kunna komma till bostäderna krävs att de kör in på gårdarna. För att inte påverka fler träd än nödvändigt längs Distansgatan ska brandväg ordnas från Marconigatan. In- och utfart mot Marconigatan är ej tillåten för andra än uttryckningsfordon.



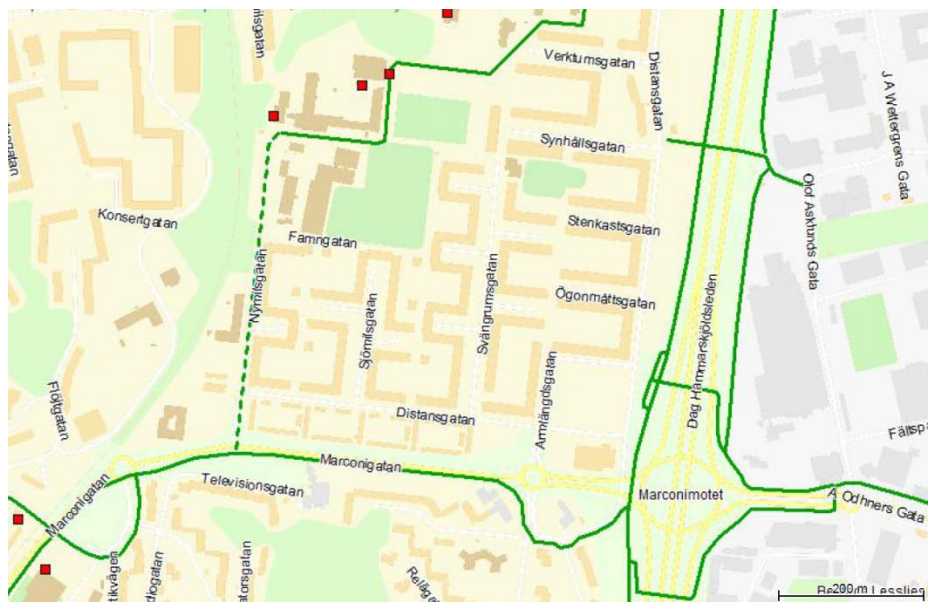
Branduppställningsplats

Illustration över brandvägar

Gator, GC-vägar

Planförslaget innebär utbyggnad av en gång- och cykelväg kantad av träd på norra sidan av Marconigatan utmed den nya bebyggelsen. Den ansluter till befintlig gång- och cykelväg längs Marconigatan som idag tar slut vid planområdets västra gräns.

Längs Nymilsgatans västra sida kompletteras gatan med en ny gång- och cykelbana från korsningen med Marconigatan till uppgången till spårvagnshållplatsen Nymilsgatan. Norr om planområdet fortsätter gång- och cykelvägen på östra sidan av Nymilsgatan. Förändringen av gatan bidrar till ökad trafiksäkerhet i stadsdelen och tryggare vägar till bland annat spårvagnshållplatsen, förskolan och Flatås skola. Det innebär även att en länk i det övergripande cykelvägnätet som idag går i blandtrafik byggs ut till separerad gång- och cykelväg.



Karta över cykelvägar. Streckad linje längs Nymilsgatan är idag cykeltrafik i blandtrafik.

Nya tvärgående stråk i nordsydlig riktning på kvartersmark kan i framtiden möjliggöra fler kopplingar för gående och cyklister över Marconigatan. Intentionen är att utformningen på kvartergatorna skall uppmuntra till mänsklig samvaro.

Trafikalstring till följd av exploatering i södra mellanstaden

Bakgrund

Göteborg väntas fram till år 2035 växa med 150 000 invånare och 80 000 arbetsplatser och därmed växa till en nära storstad. Göteborgs Stad vill att mycket av stadsutvecklingen för att bygga denna nära storstad ska ske genom förtätning i det vi kallar för mellanstaden, det vill säga i den sammanhängande staden utanför stadskärnan. Med det ökade antalet invånare i staden antas också antalet resor till, från och inom staden öka proportionerligt, vilket ställer nya krav på såväl trafiksystemet som på förändrade resebeteenden. Detta är förutsättningar för att möjliggöra den önskade tillväxten av regionkärnan som vi ser framför oss och som är ett övergripande mål för förtätningen i staden.

Med en tätare stad kan fler invånare få nära till mataffären, skolan, busshållplatsen och annan service – allt det som gör vardagen lite enklare. Staden vill härigenom skapa fler attraktiva platser för boende, besökare och för det näringsliv som önskar växa eller etablera sig i staden.

Förutsättningar för stadsutveckling, trafikstrategi

En förutsättning för att möjliggöra denna stadsutveckling är att trafiksystemet genom olika åtgärder kan ställas om i en mer hållbar inriktning. Samtidigt skapar förtätningen i sig själv förutsättningar för en omställning av trafiksystemet. Förutsättningarna för en hållbar stadsutveckling för bebyggelse- och infrastrukturplaneringen är således ömsesidigt beroende av varandra och dess växelverkan måste därför beaktas igenom hela planeringsprocessen. Därmed finns också möjligheter till att genom stadsplanering påverka trafikalstringen för olika trafikslag i önskad riktning. Detta blir möjligt eftersom andelen resor med ett givet trafikslag antas påverkas av förutsättningarna att resa med detta trafikslag, samtidigt som antalet resor för samtliga trafikslag antas vara konstant för ett givet antal invånare.

Gällande inriktnings- och effektmål för denna stadsutveckling kan utläsas i Göteborgs Stads styrdokument Trafikstrategi för en nära storstad Göteborg 2035 samt i Strategi för utbyggnadsplanering Göteborg 2035, dokument som ska ses som konkretiseringar av Göteborgs Stads översiktsplan.

Södra mellanstaden och dess trafikleder

Södra mellanstaden omfattas av Högsbo, Frölunda och Tynnered. Området omgärdas av de fyra stora trafiklederna Västerleden, del av Oscarsleden, Högsboleden samt Dag Hammarskjöldsleden.

Idag fyller trafiklederna viktiga funktioner för vägtrafiken. De två först nämnda lederna, Västerleden samt Oscarsleden, har staten som huvudman och är klassade som riksintresse för kommunikation. Det är bland annat Västerledens funktion som korridor för näringslivets transporter till Göteborgs Hamn som är anledningen till riksintresset. Idag trafikeras Västerleden av närmare 60 000 fordon per vardagsmedeldygn. Västerleden och Oscarsleden fyller också en viktig funktion som en del i Göteborgs Stads lokalnät, genom att de avlastar Göteborgs centrala delar från biltrafik.

Högsboleden och Dag Hammarskjöldsleden är däremot kommunala leder. De har idag viktiga funktioner för vägtrafiken genom att koppla ihop de perifera södra och västra delarna av staden med Göteborgs innerstad. I dag finns dock tankar om ändrad framtida

funktion för dessa trafikleder. För Dag Hammarskjöldsleden är tankarna långt gångna och det pågår ett arbete med att omvandla Dag Hammarskjöldsleden till en stadsgata. Dag Hammarskjöldsleden trafikeras idag av runt 30 000 fordon per vardagsmedeldygn.

Trots att lederna idag utgör en viktig funktion för vägtrafiken så utgör de samtidigt en barriär sett ur det sociala perspektivet. Detta blir extra tydlig när staden vill stadsutveckla, växa och bli större.

Effekter av förtätningen

Bostadsutvecklingen i södra mellanstaden beräknas ge ett tillskott av totalt 30 000 bostäder i området (varav ca 3500 bostäder ingår i BoStad2021). Då är såväl utbyggnaden i utbyggnadsplaneringen medräknad som den senare tillkomna stadsutvecklingen kring Dag Hammarskjölds boulevard medräknad. En stor del av dessa bostäder väntas byggas fram till år 2035.

Med dagens tankar om bostadsutveckling i södra mellanstaden kommer det innebära att södra mellanstaden fullt utbyggd i princip kommer få en fördubbling av antalet invånare jämfört med var det bor där idag. Det innebär ett tillskott på 45 000 invånare och mer än 135 000 resor per dygn jämfört med idag.

I samklang med stadens klimatstrategi krävs enligt trafikstrategin en minskning av antalet bilresor med 25 procent år 2035 jämfört med 2011. Det innebär en fördubbling av antalet resor till fots, med cykel, samt med kollektivtrafik, vilket är i linje med K2020 där större omställningar bör ske där bäst förutsättningar finns. Södra mellanstaden är ett sådant område där förutsättningarna för att uppnå just en sådan större omställning av trafiksystemet finns. För biltrafiken innebär den tänkta förtätningen 38 000 fler bilresor och 46 000 kollektivtrafikresor per dygn jämfört med 2011 års nivå, om trafikstrategins viljeinriktning uppfylls.

Trafikstrategins färdmedelsfördelning har dock brutits ned på områdesnivå för att utgöra ett verktyg för den planering som sker i program, detaljplaner och ombyggnader. Det innebär att det är mot denna trafikfördelning som ska planeringen och trafikallstreringen ska beräknas ifrån. Det innebär också att de frågor som berör infrastrukturinvestering och genomförande blir extra viktiga att fastställa redan i tidigt skede. De olika planområdenas bidrag till de önskvärda systemåtgärderna kan då fastställas, och tillika konsekvenserna av avvikelser från denna planering. En sådan helhetsbild av områdets utveckling bidrar också till att skapa en förståelse hos exploatörerna för de investeringar som kommer att krävas på områdesnivå för att exploatera södra mellanstaden.

Arbete som främjar utvecklingen i södra mellanstaden

Utöver Göteborgs Stads planering för förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik genomförs även planeringsarbete för den framtida kollektivtrafiken i linje med stadens mål. Göteborgs Stad samverkar med Västra Götalandsregionen, Mölndal och Partille i ett gemensamt projekt som syftar till att säkerställa kapaciteten och kvaliteten i kollektivtrafiken med sikte på 2035, vilket är en vidareutveckling av K2020. Denna utveckling av kollektivtrafiken i södra mellanstaden är en viktig del i den omställning av trafiksystem som är nödvändig för att möjliggöra den önskade stadsutvecklingen i området.

Göteborgs Stad har via trafikkontoret initierat ett arbete med en åtgärdsvalsstudie i södra mellanstaden, under namnet ÅVS Södra Mellanstaden. Arbetet ska bedrivas i enlighet med den metod som Trafikverket tillsammans med Sveriges kommuner och länningar och Boverket har arbetat fram.

För ÅVS Södra Mellanstaden är syftet att hitta åtgärder som resulterar i att de nationella transportpolitiska målen och trafikstrategins målsättningar kan uppfyllas inom det område som vi kallar för södra mellanstaden. Målen ska vara uppfyllda efter det att södra mellanstaden byggts ut i enlighet med utbyggnadsplaneringen och annan tänkt planering som Göteborgs Stad ser framför sig. Arbetet med ÅVS Södra Mellanstaden kommer att pågå under hösten 2017.

Framdriften av planerna i BoStad2021 pågår parallellt med ÅVS-arbetet. Under tiden som arbete med ÅVS:en pågår är inriktningen att varje detaljplan ska bidra till den omställning av trafiksystemet som är nödvändig för att trafikstrategins mål ska uppnås. Lösningar som är önskvärda och som ligger utanför detaljplaneområdena på systemnivå hanteras i ÅVS:en. Nedan beskrivs de åtgärder som arbetats med i aktuellt planarbete för att bidra till omställningen av trafiksystemet.

Detaljplanens förhållning till Trafikstrategin

Planförslaget förhåller sig till Trafikstrategin enligt följande;

- Området ligger i nära anslutning till två större kollektivtrafiknoder; Frölunda Torg och Marklandsgatan. Buss och spårvagn trafikerar mellan dessa noder med turer under större delen av dygnet. Detta innebär att bostäder skapas i läge med god tillgång till kollektivtrafik.
- Planområdet ligger med god anslutning till cykelväg längs Dag Hammarskjöldsleden med anknytning till Frölunda torg och Göteborgs centrum via Marklandsgatan.
- Fler bostäder och boende i området kan öka kundunderlaget för servicen bland annat vid Flatås torg vilket kan ge ett ökat serviceutbud. Detta innebär att fler ärenden kan göras i närheten till bostaden vilket kan minska bilresandet.
- Planområdet ligger i nära anslutning till den planerade Dag Hammarskjölds boulevard som kan ge en ökad tillgänglighet lokal service och till centrala staden i framtiden.
- Planen bidrar till framtida utvecklingen av Marconigatan till en attraktiv stadsgata, som i framtiden kommer bli ett viktigt stråk mellan Frölunda torg och Dag Hammarskjölds boulevard.
- Planen innebär att nya gång- och cykelvägar längs norra sidan av Marconigatan och längs Nymilsgatan byggs ut, vilket underlättar för transporter till fots och med cykel, samt att det övergripande cykelvägnätet kopplas ihop med separerade cykelvägar där cykling idag sker i blandtrafik.
- I samtliga bottenvåningar möjliggörs centrumändamål för att skapa möjligheter att komplettera området med mer service inom gångavstånd, vilket minskar bilberoendet i vardagen. Krav ställs på sammanlagt 270 kvm lokaler för centrumändamål.

- Vid bygglovprövning ska ett reducerat parkeringstal på 10 % för god kollektivtrafik tillämpas, utifrån vägledning för parkeringstal (2011). Området har enligt vägledningen ganska god kollektivtrafik, men bedömningen är att kollektivtrafiken förbättrats sedan vägledningen togs fram och att det ligger i linje med ambitionerna i utbyggnadsplaneringen och trafikstrategin att arbeta med ett lägre parkeringstal.
- För den nya bebyggelsen kan parkeringstalet reduceras ytterligare om avtal om mobilitetsåtgärder tecknas med trafikkontoret.

Trafikkontoret har analyserat planförslaget och dess påverkan på Västerleden i *Distansgatan Trafikanalys*. Utredningen drar slutsatsen att den nya bebyggelsens biltrafik huvudsakligen kommer att belasta Marconimotet och Dag Hammarskjöldsleden, främst i riktning norrut. På Västerleden väster om Järnbrottsmotet förväntas det bli ett tillskott på drygt 100 fordon per dygn, vilket motsvarar ca 10 fordon under maxtimmen. På Söderleden öster om Järnbrottsmotet blir ökningen knappt 300 fordon per dygn, vilket motsvarar ca 30 fordon under maxtimmen.

Stadens bedömning är att planens påverkan på det statliga vägnätet är marginell och att utbyggnaden inte utgör någon påtaglig skada på riksintresset för kommunikation.

Staden gör vidare den generella bedömningen att bostadsutbyggnad i Göteborg, även i de fall bebyggelsen lokaliseras nära en statlig väg, i lägre grad kommer att bidra till trafikbelastningar på de statliga vägarna än vad som skulle ske om motsvarande mängd bostäder skulle byggas längre från regionens kärna som utgörs av Göteborgs centrum. Utbyggnader i Göteborg är att föredra med hänvisning till att boende i Göteborg har betydligt lägre bilanvändning än vad som är fallet i andra delar av regionen. Bilanvändningen bland göteborgarna kommer också ytterligare minska genom att staden har uttalade mål för arbete med mobilitetsplanering för minskat bilresande. Inom BoStad2021 förstärks trovärdigheten i detta arbete av de 10-åriga mobilitetsavtal som kommunen skriver med exploatörerna, och som ålägger båda parter att aktivt arbeta med frågorna.

Parkering / cykelparkering

Genomförandet av planen innebär att 514 befintliga parkeringsplatser, i huvudsak markparkeringar men även ett antal parkeringar i singelgarage/carport, försvinner till förmån för exploateringen. Parkeringarna hyrs idag av BRF Flatås 1. Dessa platser behöver ersättas inom planområdet. Dessutom tillkommer parkeringar för den nya bebyggelsen.

Ersättning av befintliga parkeringsplatser

En parkeringsutredning har tagits fram under planarbetet för att utreda hur parkeringarna utnyttjas och hur många som behöver ersättas, samt hur parkeringsbehovet har utvecklats under de senaste tio åren. Området har idag ett faktiskt parkeringstal för bil på ca 1,0 p-platser/lgh inklusive besök. Samtidigt är det en trend att både invånare per lägenhet och bilinnehav minskar i området. Att bilinnehavet har minskat de senaste åren trots att medelinkomsten har ökat och att tillgången till relativt billig bilparkering är god, talar emot en markant höjning av bilinnehavet de närmsta åren framöver.

Enligt utredningen finns ett antal vakanta platser som inte bedöms behöva ersättas. Utredningen visar också att belägningsgraden på de uthyrda platserna under belägningsstudien var högst 83 %, vilket innebär att högst 412 platser utnyttjades samtidigt. Slutsatsen är att 412-488 av de 514 platserna behöver ersättas.

I planförslaget ersätts parkeringsplatserna i ett p-hus i östra delen av planområdet. Detaljplanen möjliggör att p-huset uppförs i fem våningar med möjlighet att även parkera på taket, vilket innebär att samtliga av BRF Flatås 1 parkeringar kan ersättas. I utredningen föreslås att tillståndsparkering införs istället för att man hyr en specifik plats. Det skulle innebära att färre parkeringsplatser behöver byggas och att kostnaden kan bli något lägre än om man hyr en specifik plats.



Illustration, möjlig utformning av parkeringshus, fasad mot Marconigatan. Liljewall Arkitekter

Gestaltningen av parkeringshuset är viktig, både ur stadsbildshänsyn och för att det ska kännas tryggt att parkera sin bil där. Gestaltningen av bottenvåningen är viktig för att bryta upp volymen på avstånd och möta gatan på nära håll, med viss genomsiktighet och gärna med högre detaljeringsgrad än de övriga våningarna. Även gestaltningen av trapphuset kan hjälpa till att bryta upp volymen, och särskilt i bottenvåningen markera entrén. Trygghetsaspekten bör ges stor vikt i gestaltningen av p-huset.

Parkering för nybyggnation

Ett förtydligande förslag hur parkeringsfrågan ska hanteras inom BoStad2021, i avvakten på att nya vägledningstal för parkering färdigställs, är framtaget och anger bland annat följande:

- Nuvarande vägledning är utgångspunkt men ska tillämpas utifrån flexibilitet och trafikstrategins mål om minskat antal (bil)resor.
- Inbesparade kostnader för parkering ska ge utrymme för finansiering av mobilitetsåtgärder.
- För varje plan där p-tal ämnas frångås ska en utredning tas fram som visar lösningar för god mobilitet för de boende.
- Mobilitetsåtgärder ska garanteras genom avtal.
- Reduktion av parkeringstalen enligt gällande vägledning för parkeringstal kan bli max 25 %

Inom BoStad2021 är inriktningen att detaljplanen för projektet ska möjliggöra bygglovtalet enligt stadens Vägledning för P-tal istället för det oftast högre p-talet för detaljplan, eftersom de parallella processerna innebär att man i ett tidigt skede vet mer om antalet lägenheter och fördelning mellan olika lägenhetsstorlekar. Enligt parkeringsutredningen som tagits fram bedöms ca 216 parkeringsplatser för boende behövas för nybyggnationen. Utredningen baseras på 400 bostäder, uppräknat till 430 bostäder blir behovet ca 232 platser.

Dessa parkeringstal är baserade på vägledningens klassificering om att områdets tillgång till kollektivtrafik är relativt god. Bedömningen är däremot att kollektivtrafiken i området är god och att en reduktion av parkeringstalet med 10 % kan göras.

Den föreslagna exploateringen i planen förutsätter att ytterligare reduktion av parkeringstalet genomförs i projektet. En mobilitetsutredning har tagits fram på uppdrag av exploatörerna som redogör hur mobilitetsåtgärder såsom bilpool, cykelpool och cykelservice ska implementeras i genomförandeskedet. Utredningen pekar på en rad möjliga åtgärder för olika transportalternativ som underlättar de boendes olika typer av resor.

Med mobilitetsåtgärder bedöms en reduktion på 20 % av parkeringstalet vara möjligt. Totalt föreslås 167 bilplatser att skapas inom planområdet som långtidsparkering för boende och verksamma i uthyrningslokalerna varav 8 platser reserveras för bilpool. En förutsättning för reduktionen är att avtal tecknas mellan exploatören och kommunen.

Parkering för de nya bostäderna placeras i huvudsak i garage under gårdarna inom kvarteren. Det finns även utrymme för viss markparkering på kvartersmark. Längs Marconigatan möjliggörs ett antal parkeringsplatser för angöring till bostäder och lokaler.

I området finns idag 65 befintliga avgiftsbelagda besöksparkeringsplatser varav 20 st maximalt var upptagna samtidigt vid beläggningsstudien. Den låga beläggningsgraden på besöksparkeringarna visar att det är möjligt att tillgodose tillkommande bostäders behov av besöksparkering där. De flesta ligger utmed Distansgatan i ett bra läge för att försörja både befintliga och tillkommande bostäder med besöksparkering. Tillkommande behov av besöksparkering för 430 lägenheter med avvägning för god kollektivtrafik blir 27 platser.

Boendeparkering för cykel löses inom respektive fastighet i anslutning till entréer, på gården, i källare och bottenvåningar. Sammanlagda behovet av cykelparkeringar i bygglovsskedet utifrån parkeringsutredningen, uppräknat till 430 bostäder, är ca 1075 platser.

Tillgänglighet och service

Planområdet ligger nära kollektivtrafikhållplats för spårväg, med god turtäthet. Med fler boende i området ökar underlaget för kollektivtrafik. En ny gång- och cykelväg längs Nymilsgatan förbättrar trafiksäkerheten på vägen till hållplatsen.

Tillgänglighet till service ökar genom att lokaler för centrumändamål tillåts i hela bottenvåningarna och krävs för sammanlagt 270 kvadratmeter mot Marconigatan.

Planområdet är relativt plant men sluttar ner mot öster. Tillgänglighet till byggnader, gator och platser säkerställs i bygglovsskedet genom att marken/tillfarter och entréförhållandena ordnas så att dessa blir tillgängliga och användbara för personer med rörelse- eller orienteringsnedsättningar.

Friytor

Inga friytor tas i anspråk för exploateringen.

Samtliga bostadskvarter har tillgång till privata ytor inom kvarteren. På de tillgängliga gårdarna finns plats för lek, grönska, mötesplatser och rekreation.

Tanken är att boende och besökare utöver de egna gårdarna även skall kunna samlas och mötas vid de nya stråk, kvartersgator och minitorg som skapas mellan kvarteren och utmed Marconigatan. Värde av minitorgen längs Marconigatan som mötesplatser ökar ytterligare då gatan i framtiden kan få en karaktär av stadsgata med handel.

Naturmiljö

Planområdet utgörs idag främst av asfalterade parkeringar, plana gräsytor utmed Marconigatan och sammanhängande planteringar av lindar som kantar p-ytorna. De lindar som ligger utefter Distansgatan har ett särskilt naturvärde enligt Parkplan för Högsbo, framtagna av Park och naturförvaltningen.

I dokumentet "Bedömning av naturvärden inför detaljplan vid Distansgatan - Marconigatan" av park- och naturförvaltningen (2016-02-29), fastställs att trädmiljön vid parkeringen består av 113 st linjärt planterade lindar. Vidare förtydligas att alla träd-rader ingår i en allé och således är skyddade av biotopskydd enligt Miljöbalken 7 kap. 11§. Även längs Nymilsgatan finns ett antal träd som omfattas av generellt biotopskydd för allé. Åtgärder som påverkar dessa träd negativt kräver dispens från Länsstyrelsen. På ett av träden finns den fridlysta getlaven som skyddas enligt artskyddsförordningen. Länsstyrelsen har beslutat att dispens inte krävs för påverkan på getlaven.

I planförslaget bevaras lindarna utmed Distansgatan i sin helhet. De är en stor kvalitet i gaturummet och ett viktigt element av etablerad grönska mellan den nya bebyggelsen och den befintliga. Dessa träd skyddas i planen genom administrativ bestämmelse a1-marklov krävs för fällning av träd. Om dessa träd skulle behöva tas ner behöver även dispens sökas hos länsstyrelsen.

För att möjliggöra den nya bebyggelsen vid Marconigatan krävs dock att ca 60 st av de befintliga lindarna som växer i gränzonen mot gatan idag tas ner. Trädens naturvärden bedöms här kunna återskapas genom att nya lindar, eller likvärdiga inhemska ädellövträd, planteras söder om den nya bebyggelsen utmed ny gång- och cykelväg där den även bidrar med grönska i stadsrummet.

Vid den föreslagna cykelbanan längs Nymilsgatan växer en planterad trädrad med nio rönnar och tre lindar. Cykelbanan har i möjligaste mån anpassats för att bevara träden, men några behöver ändå tas ner. Träden har en väl utvecklad lavflora som utgörs av ca 25 olika arter. Inga rödlistade eller skyddade arter hittades vid inventering. Träden bedöms inte ha någon särskild positiv betydelse för den biologiska mångfalden men omfattas av generellt biotopskydd enligt Miljöbalken. Träd som tas ner kompenseras så nära nuvarande placering som möjligt.

Länsstyrelsen har beviljat dispens för nedtagning av träden vid Marconigatan och Nymilsgatan, läs mer om kompensationsåtgärd på s. 37. Även de nyplanterade träden som planteras som kompensation för dem som tas ner omfattas av marklov för fällning av träd. Ersättningsträd omfattas även av biotopskydd.

Sociala aspekter

Att förtäta och utveckla parkeringsytorna mellan Marconigatan och Distansgatan får effekter och konsekvenser för boende och verksamheter i området som helhet. För att utveckla området till att fortsatt vara en attraktiv plats att bo på krävs avvägningar mellan olika intressen. I Flatås i stort förväntas andelen äldre att öka eftersom det är

ett område där många trivs och väljer att bo länge. Att inte bygga och utveckla innebär att problem med låg tillgänglighet i lägenheterna, minskat kundunderlag till lokal service och litet utbud av varierade lägenheter kvarstår. Bonum (Riksbyggens koncept med bostadsrätter för personer över 55 år), hyresrätter och mindre lägenheter är goda komplement till dagens bostadsrätter.

Ny bebyggelse innebär att området kompletteras med hus med hiss. På det sättet kan äldre bo kvar längre och blir inte lika beroende av extern service. Förslaget förbättrar rörelsefriheten och orienterbarheten för alla åldersgrupper, bland annat genom stråk genom den nya bebyggelsen och nya gång- och cykelvägar i gatustrukturen. I den föreslagna bebyggelsestrukturen finns även utrymmen för små mötesplatser i form av torg eller gröna fickor längs Marconigatan, som kan tillföra mötesplatser både för dem som bor i området idag, dem som flyttar in och människor som rör sig längs Marconigatan. Vid dessa platser finns även goda förutsättningar för att etablera ny service.

Genom att de befintliga parkeringarna samlas i ett parkeringshus kan trafiken på Distansgatan och i bostadsområdet norr om gatan även i fortsättningen hållas nere. Den bilfria känslan är en viktig del av områdets identitet idag, och även en grundprincip i planeringen av området på 1960-talet. Det är viktigt att parkeringshuset utformas med fokus på trygghet och gestaltning, så att det tillför något positivt till området.

Ett av målen med detaljplanen är att ersätta otrygga parkeringsytor med bostäder som ger liv åt området hela dygnet. Bebyggelse på båda sidor av Distansgatan ökar trygghetskänslan då fler människor rör sig inom området, ljus från lägenheter och lokaler spiller ut på gator och stråk och fler ögon ser området.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Inom detaljplanearbetet har Sigma Civil fått uppdraget att presentera förslag på hur dagvatten inom planområdet kan hanteras på ett hållbart sätt. Uppdraget innefattar även en föroreningsutredning som belyser föroreningshalterna i området före och efter planerad exploatering.

Idag sker dagvattenhantering genom markförlagda ledningar. Recipienten är Stora ån som är vattenförekomst i VISS och berörs av miljökvalitetsnormer. Dimensioneringsförutsättningar i utredningen baseras på ett 10-minutersregn med 5 års återkomsttid. Detta ger ett maxflöde efter exploatering på ca 450 l/s som motsvarar en ökning med ca 53 % jämfört med befintliga förhållanden. Dessutom ställs krav på fördröjning av minst 10 mm nederbörd per hårdgjord kvadratmeter inom kvartersgränserna. Det leder till en total fördröjningsvolym på ca 194 m³. Ett förslag på systemlösning för dagvattenhantering har tagits fram för kvartersmark och allmän platsmark separat. Förslaget för kvartersmark avser anläggning av husnära regnbäddar och flera makadammagasin. Dagvattenmängder från Nymilsgatan föreslås fördröjas i ett makadammagasin. Dagvatten från GC-vägen i syd föreslås fördröjas i skelettjordar.

Både makadammagasin och regnbäddar har beroende på valda material respektive kornstorlekar goda fördröjnings- och reningsegenskaper. Föreslagna fördröjningsanläggningar gör att avrinningen från hela planområdet efter exploateringen ligger bara 12 % över dagens avrinning.

Ur reningssynpunkten kan konstateras att halter av föroreningar i dagvattnet från området minskar jämfört med dagens situation förutsatt att föreslagna reningsåtgärder tillämpas. Mängden näringsämnen minskar vilket medför en lägre påverkan på recipienten jämfört med nuläget. Detsamma gäller ämnen som kan påverka recipientens kemiska status negativt. Bedömningen blir därför att exploateringen inte kommer att påverka recipienten eller miljö kvalitetsnormen negativt. Framtagna värden ska dock anses som ungefärliga. Den faktiska reningseffekten blir beroende av hur varje enskild reningsanläggning utformas och förutsättningarna på platsen. För att bibehålla reningseffekten behövs lägga särskild fokus på skötseln av anläggningarna.

Ur skyfallsperspektiv förväntas inte exploatering förvärra situationen om höjdsättningen följer de redovisade principerna för nybyggnation, dvs. t.ex. inga instängda områden på kvartersmarken skapas.

Materialval för utvändiga ytor ska väljas med omsorg om miljön. Exempelvis ska oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas, detta för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Vatten och avlopp

VA- anslutning föreslås ske till ledningsnätet i Distansgatan. Enligt Kretslopp och vattens policy ska minst en förbindelsepunkt upprättas för varje fastighet.

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

Lägsta normala vattentryck för dricksvatten i förbindelsepunkt motsvarar nivån + 77 m (RH2000). Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A2; VAV publikation P 83.

Brandposter bör placeras med ett avstånd som inte överstiger 150 meter.

Värme

Fjärrvärmeledningar finns i västra u-området inom planområdet. Den nya bebyggelsen föreslås anslutas till fjärrvärmenätet.

El och tele

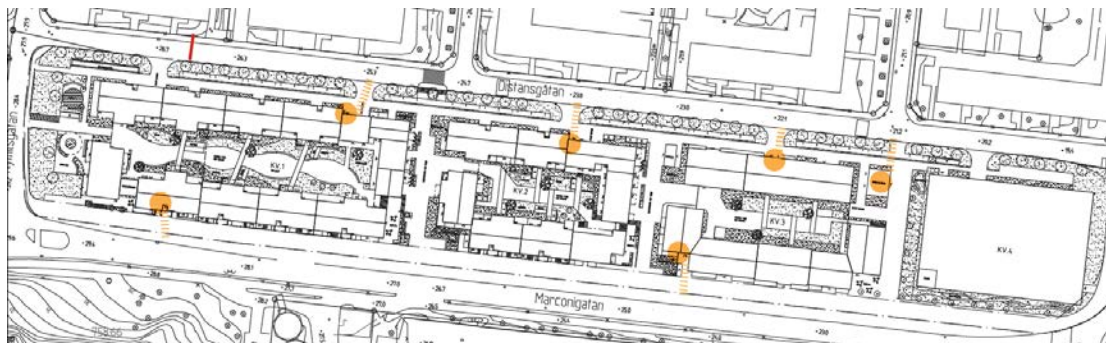
Beställning av utsättning respektive undanflyttning av ledningar ska ske till Göteborg Energi Nät AB i god tid innan arbetena ska påbörjas. Vid utförande av arbeten i närheten av Göteborg Energi Nät AB:s anläggningar ska bestämmelser för markarbeten vid elkablar följas.

Skanova har ledningar i östra delen av planområdet där ett parkeringshus föreslås. Ledningarna ska ligga kvar, med undantag för en mindre ledning som flyttas. Det är möjligt att bygga över ledningarna under förutsättning att byggnaden konstrueras så att ledningarna är åtkomliga även efter byggnationen. Åtgärder i närheten av ledningarna ska planeras i samråd med ledningsägaren.

En ny transformatorstation behövs för att försörja den nya bebyggelsen med el. Den nya transformatorstationen ska placeras i anslutning till parkeringshuset i öster.

Avfall

Avfallshanteringen är tänkt att tillgodoses i miljörum med möjlighet till sopsortering inom kvartersstrukturen. Sopbil kan angöra från Marconigatan och Distansgatan. För att undvika backvändning vid hämtning från Distansgatan behöver befintlig avstängning av gatan med pollare bytas ut mot en öppningsbar bom.



Principskiss för förslag av avfallshantering, Liljewall Arkitekter

En återvinningsstation som idag är placerad inom planområdet försvinner i och med den nya bebyggelsen. Återvinningsstationen bedöms inte behöva ersättas då det finns tre andra stationer i närheten som kan täcka behovet för de befintliga bostäderna. De kvarvarande återvinningsstationerna är placerade öster om planområdet på parkeringsytan vid Armlängdsgatan, väster om området vid Nymilsgatan i anslutning till parkeringsplatser och i norra delen av BRF Flatås område.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

Det föreligger inga stabilitetsproblem idag eller efter föreslagen exploatering. Markens lutning är 1:45 och inga tillkommande laster planeras. Bebyggelsen planeras grundläggas med pålar till fast botten/berg och bostadskvarteren uppförs med garage under gårdarna vilket bidrar till bättre stabilitet. Lättare byggnader med liten utbredning kan grundläggas med platta.

Marknivån inom området styrs av gator i alla väderstreck och befintliga träd i norr som ska bevaras. Inga uppfyllningar planeras. Uppfyllningar över 0,5 meter regleras av marklov och eventuella bärighetsproblem hanteras då i bygglovet.

På grund av stora schaktdjup, lerans egenskaper och närhet till befintliga ledningar behöver schaktning för underjordiska parkeringsgarage eller källarplan sannolikt utföras inom temporära stödkonstruktioner som t ex slagen spont. Alla schaktarbeten för byggnader och ledningsgravar ska dimensioneras med hänsyn till aktuell jordarts geotekniska egenskaper och rådande grundvattenyta.

För bygglov/startbesked krävs objekthanpassade och platsspecifika geotekniska utredningar. Utredningarna behöver klargöra sättningsförhållandena i detalj och föreslå sättningsreducerande åtgärder, om så krävs.

Markmiljö

Utförd undersökning visar att det förekommer tjärasfalt och till det kopplade föroreningar i underliggande jordlager. Nödvändig marksanering genomförs lämpligen i samband med områdets utbyggnad och rivningen av befintliga anläggningar. Arbetet är anmälningspliktigt enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet

och hälsoskydd. Det kommer att hanteras i genomförandeavtalen vem som ska utföra saneringen.

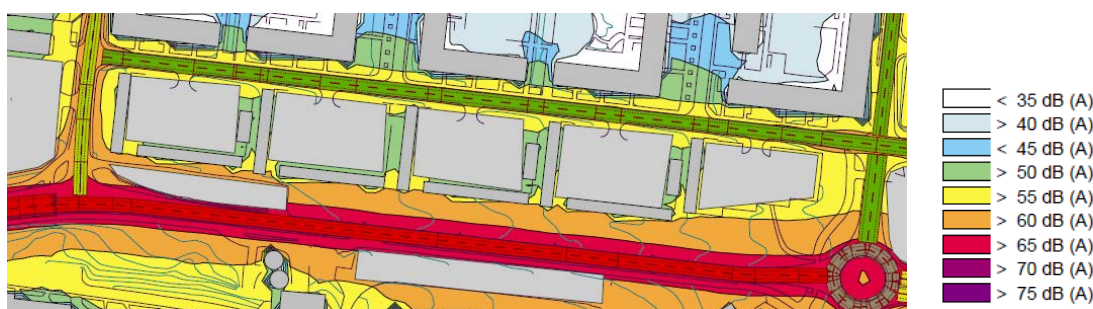
Arkeologi

Det finns inga kända behov av arkeologiska utredningar.

Buller

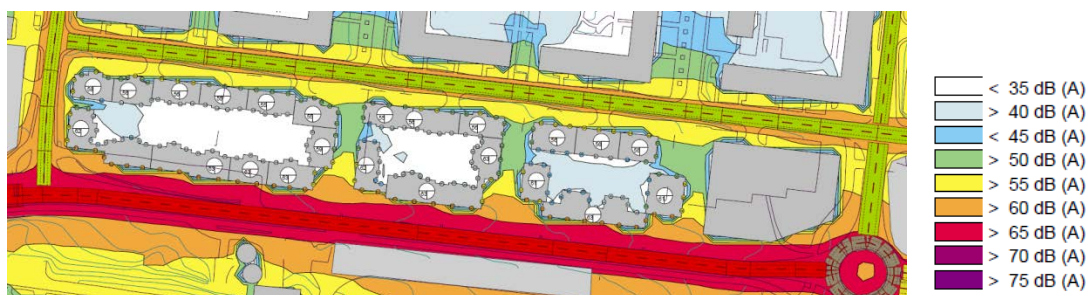
En bullerutredning har upprättats enligt 4 kap 33a § och sammanfattas nedan:

Planområdet är utsatt för buller från flera håll. Vägtrafikbuller från Dag Hammarskjöldsleden och Marconigatan samt spårvagnbuller från spårtrafiken väster om planområdet är dominerande. Även bullerregn från mer avlägsna trafikleder kan förekomma, vilket är vanligt i stadsmiljöer. Ett busstråk öster om planområdet på Distansgatan/Kortdistansgatan ökar risker för lågfrekventa ljud som kan upplevas som störande.



Beräkning av ekvivalent ljudnivå 2 meter över mark, nuläge.

En sluten kvartersstruktur med relativt jämna nivåer i höjd är ett effektivt sätt att skydda gårdarna från bullret och ge möjlighet till en tyst/ljuddämpad fasad. Lägenheternas planlösning behöver studeras för att samtliga lägenheter ska få goda ljudförhållanden.



Beräkning av ekvivalent ljudnivå 2 meter över mark, prognos år 2035.

Samtliga bostadsgårdar uppfyller kraven för god ljudmiljö vid uteplats, och ljudnivåerna vid fasader in mot gårdarna ligger under riktvärdet för skyddad sida på 55 dBA ekvivalent nivå. Det finns därmed möjligheter att skapa gemensamma uteplatser på gårdarna med god ljudmiljö. Om balkonger placeras ut mot gatorna kommer de inte klara ljudkraven men kan ses som ett komplement till de gemensamma gårdarna, med andra kvaliteter.

Den ekvivalenta ljudnivån kommer enligt bullerutredningen överskrida riktvärdet på 60 dBA vid fasaderna mot Marconigatan. Det innebär att lägenheter med fasad mot gatan kommer behöva planeras så att minst hälften av bostadsrummen ligger in mot

gårdarna, alternativt vara mindre än 35 kvadratmeter då riktvärdet för små lägenheter är 65 dBA ekvivalent nivå.

I den föreslagna bebyggelsen bedöms nästan alla bostäder kunna planeras så att de uppfyller riktvärdena i bullerförordningen. Kvarteret i väster har dragits in från gatan för att komma längre från bullerkällorna och därmed minska nivåerna vid fasad. Ca 3 hörnlägenheter mot sydväst bedöms ändå inte klara riktvärdena i bullerförordningen. Dessa avsteg bedöms som godtagbara, då det är en mycket liten del av den totala bebyggelsen, och bebyggelsestrukturen har anpassats för att skapa så goda ljudmiljöer som möjligt. Bilderna nedan är inte uppdaterade utifrån nya bullerriktvärden som trätt i kraft efter planens granskningsskede.



Illustration av planlösningar i förhållande till bullernivåer, västra kvarteret innan byggrätten dragits in i väster, WSP



Illustration av planlösningar i förhållande till bullernivåer, mittenkvarteret, WSP

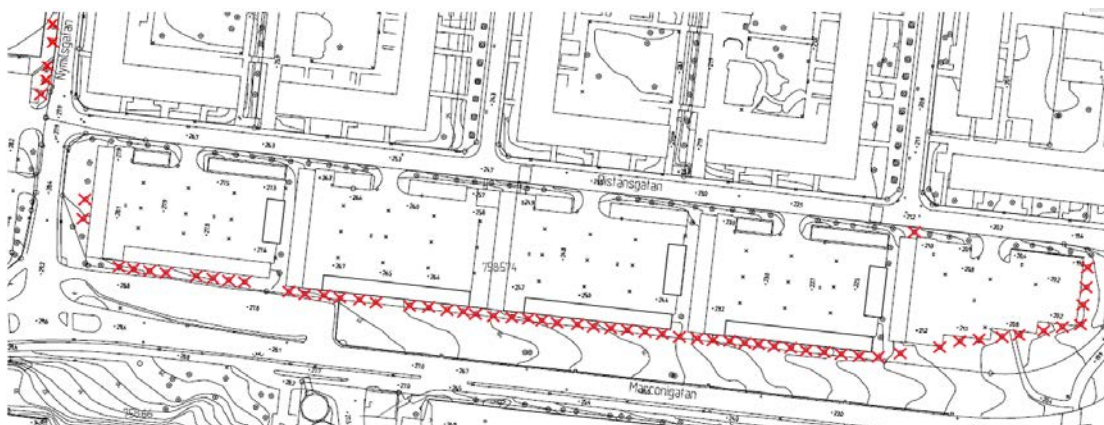


Illustration av planlösningar i förhållande till bullernivåer, östra kvarteret, WSP

Kompensationsåtgärd

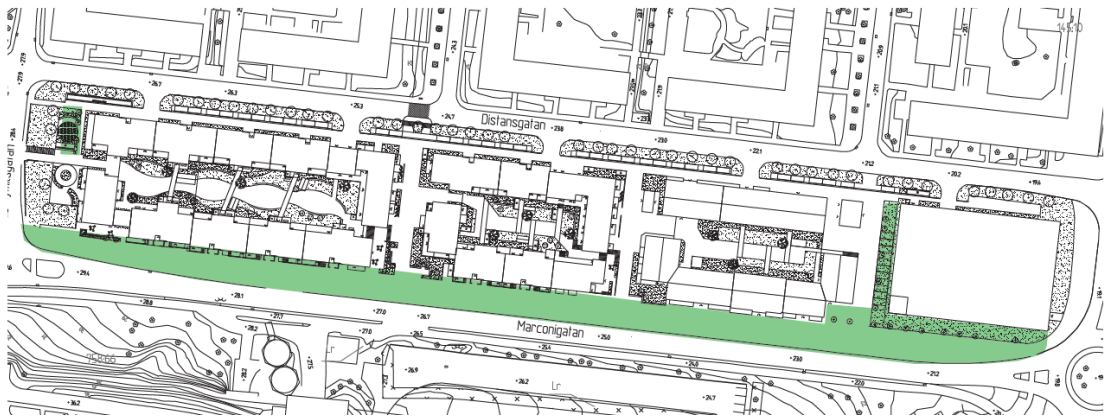
Länsstyrelsen har beviljat biotopskyddsdispens för påverkan på den trädallé som finns inom planområdet, enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Även ett träd med getlav som är fridlyst enligt artskyddsförordningen påverkas. Kommunen genom fastighetskontoret ansvarar för att söka dispens hos Länsstyrelsen och bekostar och ansvarar för att kompensationen genomförs.

Totalt krävs att ca 60 st av de befintliga lindarna tas ner. Getlaven finns på ett av dessa träd. På den norra sidan bevaras trädraden. Även några träd på västra sidan av Nymilsgatan som omfattas av generellt biotopskydd behöver tas ner för dragningen av den nya gång- och cykelvägen.



Kryss markerar träd som behöver tas ner.

Ersättningen av de fällda träden sker främst längs Marconigatan, men även till viss del mellan kvarteren. Varje nedtaget biotopskyddat träd ersätts med ett nytt ädellövträd.



Zon för ersättning av träd markerat med grönt.

De särskilda skäl som staden anser finns för dispensen utgår från översiktsplanen och övriga strategiska dokument, där planområdet är en viktig pusselbit för att nå den målbild som staden har.

En förutsättning för att uppnå den förbättring av struktur, bebyggelse och gatutformning som staden vill uppnå är att bebyggelsen i planområdet kommer närmare Marconigatan, något som inte är möjligt om träden som omfattas av dispensansökan står kvar. Utformningen och placeringen av bebyggelsen har anpassats för att inte påverka träden längs Distansgatan. Kommunen bedömer att biotopskyddets syfte fortfarande kan tillgodoses genom att ca 50 av de befintliga träden bevaras, och att lindalléer är vanligt förekommande i området. Genom att ersätta träden med en ny trädrad längs Marconigatan med träd av likvärdig art kan en stor del av naturvärdena dessutom återskapas, då de kan bilda livsmiljöer för samma arter som de befintliga träden.

Påverkan på bevarade träd

De bevarade träden längs Distansgatan får inte skadas fysiskt eller påverkas negativt av byggnationen. För att minimera påverkan ska tillämpbara principer och tillvägagångssätt från dokumentet *Standard för skyddande av träd vid byggnation* användas. Till viss del kommer de dock få en förändrad livsmiljö, som ej beräknas påverka träden negativt. De nya kvarteren kommer att skapa en skuggigare växtmiljö. Lindar är dock skuggtåliga vilket innebär att de troligtvis kommer att bestå i nuvarande form trots ökad beskuggning. Markfuktsituationen ska inte förändras då en ändrad vattentillgång förändrar betydligt trädens livsmiljö. En bedömning av markfuktsituationen ska göras efter att pågående grundvattenutredning är klar.

Vid bygget krävs schakt med spont 2 meter från fasad. Enligt utförd rotkartering kommer det innebära att rotbeskärning behövs på fyra ställen, se bild nedan. All schakt och rotbeskärning ska utföras så skonsamt för träden som möjligt och enligt *Standard för skyddande av träd vid byggnation*. Rotbeskärningen bedöms inte påverka träden negativt. Där det finns risk att grövre rötter skadas skall ett långsgående vitaliseringsdike uppföras, där trädens rötter kan återetablera sig.

Trädkronan bör få en normal underhållsbeskärning av arborist. Beskärning ska utföras skonsamt och med hänsyn till fåglar och andra trädlevande varelser.

Vid eventuell rivning och/eller ombyggnation av befintliga anläggningar som exempelvis belysningsstolpar inom trädskyddsområdet ska barriärer upprättas och markskydd installeras för att förhindra påverkan på träden och dess rötter.

Fastighetsrättsliga frågor

Detaljplanen innebär att mark som är utlagd som allmän plats ska överföras till en lämplig kommunal fastighet som har samma ändamål. Kvartersmarken för bostäder och centrumändamål kan delas in i flera fastigheter. Föreslagna u-områden framgår av plankartan. En mer detaljerad beskrivning av planens fastighetsbildande verkan finns i kapitlet Fastighetsrättsliga frågor, nedan.

Tidigt samråd har skett med lantmäterimyndigheten.

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Kommunen äger all mark inom planområdet.

Berörda fastigheter framgår av fastighetsrättsliga konsekvenser nedan.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning skall ske i enlighet med detaljplanen. Genomförandet av planen kommer att innebära lantmäteriåtgärder såsom fastighetsreglering, avstyckning, anläggningsåtgärd och ledningsrätt.

Fastighetsreglering och avstyckning kommer att ske för att bilda nya fastigheter inom kvartersmark. Fastighetsreglering kommer även att ske för förändring av allmän platsmark (gc-väg och gata).

Rättigheter kan komma att omprövas alternativt upprättas. Ledningsrätter bör bildas för befintliga el- och fjärrvärmeledningar som korsar planområdet. Ledningsrätt bör även bildas för befintliga tele- och optoledningar. En ledning ska först flyttas.

Före beviljande av bygglov skall erforderlig fastighetsbildning (fastighetsreglering, avstyckning och ledningsrätt) i enlighet med detaljplanen vara genomförd.

Gemensamhetsanläggningar

Gemensamhetsanläggningar ska bildas för anläggningar inom kvartersmark som blir gemensamma för de nya bostadsfastigheterna, t ex kvartersgator, träd och planteringar, parkeringsgarage och dagvattenanläggningar. En eller flera samfällighetsföreningar ska ansvara för den framtida förvaltningen av gemensamhetsanläggningarna.

Servitut

För planens genomförande har det inte bedömts nödvändigt att reglera att enskilda anläggningar ska kunna förläggas på annan plats än den egna fastigheten. Servitut eller nyttjanderätter kan ändå komma att bildas genom initiativ från de berörda fastighetsägarna. Rättigheter kan komma att omprövas alternativt upprättas.

Ledningsrätt

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

Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i genomförandavtalet att exploitören utan ersättning ska upplåta ledningsrätt för erforderliga ledningar och nätstationer

inom kvartersmark till förmån för kommunen, kommunala bolag och privata ledningsägare. Ledningsägare är dock skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt.

Befintliga el-, fjärrvärme-, tele- och optoledningar inom områden markerade med **u** på plankartan kan säkerställas med ledningsrätt.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Kommunen har lämnat in en ansökan om tidig förrättningsstart. Förrättningen omfattar erforderliga avstyckningar och fastighetsregleringar samt bildande av gemensamhetsanläggningar. Fördelning av förrättningskostnaderna mellan parterna kommer att regleras i genomförandavtalen.

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Kommunens fastigheter berörs till viss del av allmän plats, bostäder, centrumändamål och parkering.

Fastigheten Järnbrott 758:574 eller de fastigheter som bildas inom planområdet kan komma att belastas av ledningsrätt.

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Kommunen hyr ut markparkering, carportar och garage inom hela Järnbrott 758:574 till Riksbyggen Brf Flatås 1 (avtal HL-2015-0010). Hyresavtalet är uppsagt, men kommer att ersättas med nya hyresavtal som ska gälla fram till dess att det nya parkeringshuset är uppfört.

Riksbyggen Brf Flatås 1 arrenderar även mark för odlingsområde och parkering inom Järnbrott 758:573, väster om Nymilsgatan (avtal AL- 2010-164 och AL-2010-165). Arrendeområdet kommer att justeras, så att den mark som tas i anspråk för gc-väg utgår.

Fastigheterna Järnbrott 97:1 och 97:2, väster om Nymilsgatan är upplåtna med kommuninterna upplåtelser till lokalnämnden (avtal KI-1969-0001 och KI-1978-0004). Upplåtelseerna kommer att justeras eftersom den föreslagna gc-vägen tar i anspråk en del av marken.

El- och fjärrvärmeledningar som korsar planområdet omfattas av "Markupplåtelseavtal avseende Göteborg Energikoncernens ledningar inklusive tillbehör i Göteborg Stad". Ledningarna ska ligga kvar (inom u-område) och kan säkerställas med ledningsrätt.

I planområdets östra del har Skanova tele- och optoledningar. Ledningarna ligger där med stöd av "Markavtal för Skanovas ledningar inom Göteborg Stad".

Norr om Marconigatan, i anslutning till Nymilsgatan, finns en parkeringsplats för tunga lastbilar. Ytan ligger inom planområdet och omfattas av en lokal trafikföreskrift

om parkering på Marconigatan (2011-00982). Trafikföreskriften måste upphävas av trafikinämnden innan planen kan genomföras.

Avtal mellan kommun och exploatör

Innan detaljplanen antas ska avtal tecknas mellan kommunen och exploatörerna angående genomförandet av planen. I avtalet regleras att Riksbyggen Ekonomisk förening ska uppföra p-huset.

Avtal angående överlåtelse/upplåtelse av kommunägd mark till exploatörerna kommer att upprättas.

Avtal skall tecknas angående förmedlingsrätt av lägenheter för sociala behov (avser ett antal bostäder som upplåts med hyresrätt).

Trafikkontoret och aktuella exploatörer kommer att träffa avtal om mobilitetsåtgärder.

Avtal mellan exploatör och övriga fastighetsägare

Avtal ska tecknas mellan exploatörerna genom Riksbyggen Ekonomisk förening och Riksbyggen Brf Flatås 1 angående en långsiktig lösning av parkeringsfrågan.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

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

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

Dispenser och tillstånd

Kommunen genom fastighetskontoret har sökt dispens från biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken för åverkan på den trädallé av lind som finns inom planområdet, samt för ett träd med getlav som är fridlyst enligt artskyddsförordningen.

Länsstyrelsen har bedömt att dispens inte krävs för påverkan på getlaven och därför 2017-06-15 beslutat att avvisa kommunens dispensansökan.

Länsstyrelsen har 2017-09-05 beslutat om dispens för att ta bort trädrader, med följande villkor:

1.Trädraderna ska ersättas med minst 1 ädellövträd för varje träd som tas bort och placeras som alléer längs Marconigatan. I första hand ska lind väljas.

2.Om träd behöver avverkas under fåglars häckningstid (april-augusti) måste först, i samråd med ornitologisk kompetens, utredas om någon prioriterad fågelart häckar eller troligtvis häckar i trädet. Om så är fallet ska en anmälan skickas till Länsstyrelsen. Avverkning får då ske först efter att Länsstyrelsen hanterat frågan i särskild ordning.

3.Detta beslut gäller endast under förutsättning att Detaljplan för bostäder vid Distansgatan/Marconigatan inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg antas och vinner laga

kraft. Om trädader som planteras som ersättning riskerar att hamna så nära huskropparna att de omfattas av undantaget i 8 §förordning 1998:1252 ska de skyddas med planbestämmelse "trädrad ska finnas" eller motsvarande.

4.Åtgärderna ska vara utförda inom detaljplanens genomförandetid annars upphör dispensen att gälla.

5.Fotodokumentation som styrker att kompensationsåtgärder i form av återplantering har utförts ska skickas till Länsstyrelsen senast den 31 juli 2022.

Kommunen bekostar och ansvarar för att den nya trädraden genomförs.

Tidplan

Samråd: 4 kvartalet 2016

Granskning: 2 kvartalet 2017

Godkännande BN: 4 kvartalet 2017

Antagande KF: 4 kvartalet 2017

Om planen inte överklagas fastställ den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: 1 kvartalet 2018

Färdigställande: 4 kvartalet 2021

Ettap 1 består av parkeringshuset i öster. När p-huset är klart kan övrig mark frigöras och bostadsbebyggelsen påbörjas.

Genomförandetid

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

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från det datum då planen vunnit laga kraft.

Överväganden och konsekvenser

Överväganden har gjorts mellan olika intressen:

Det råder brist på bostäder i Göteborg. Stadsbyggnadskontoret anser att en attraktiv bostadsmiljö kan uppnås med god tillgänglighet till service i kollektivtrafiknära läge genom en förtätning på den aktuella platsen.

De befintliga parkeringar som finns på platsen ska ersättas inom detaljplanen. Att ersätta markparkeringar med parkering i garage innebär en högre kostnad per parkering än i dagsläget. Att samla parkeringar i garagelösningar innebär dock att marken kan användas mer effektivt och ge plats till fler bostäder, samtidigt som en ny stadsstruktur med möjligheter till passager genom minskar den barriäreffekt som parkeringsytan har idag. Att bygga bostäder på ytor för markparkering utpekas i stadens *Strategi för utbyggnadsplanering* som en lämplig strategi för att skapa ett mer sammanhängande stadsstråk från Frölunda Torg mot Axel Dahlströms torg och Marklandsgatan.

Omkring parkeringsytan finns idag trädrader som omfattas av generellt biotopskydd för allé. En del av träden behöver tas ner till förmån för exploateringen. En del av trädraden som behöver tas ner består av yngre träd. I *Strategi för utbyggnadsplanering* ingår planområdet i stråket mellan Frölunda Torg och Marklandsgatan där ambitionen är att effektivisera markanvändningen och bygga ihop staden till ett sammanhängande stadsstråk. För att uppfylla stadens vision om en stadsmässig bebyggelse i kvarter och en stadskaraktär utmed Marconigatan behöver man ta ner de lindar som kantar den södra delen av befintlig parkeringsplats. Träden är planterade på ett avstånd från Marconigatan som gör att det är omöjligt att placera bebyggelse utmed Marconigatan utan att ta ner träden. Genom att träden ersätts med nya träd av samma eller liknande art längs med Marconigatan bedöms trädens naturvärden kunna återskapas på ett sätt som samtidigt bidrar med grönska till gaturummet. Den nya placeringen anpassas efter den nya bebyggelsen och Marconigatans framtida placering. Träden utmed Distansgatan ska bevaras.

I Program för Distansgatan Marconigatan – delar av Flatås, godkänt av byggnadsnämnden 2013-06-20, föreslås planområdet bebyggas med ca 50–60 lägenheter i radhusbebyggelse i kombination med flerbostadshus med verksamhetslokaler och parkering. I det aktuella förslaget ingår ingen radhusbebyggelse. Detta beror dels på ambitionen att utveckla Marconigatan till en stadsgata med anslutning till blivande Dag Hammarskjölds boulevard, som ännu inte uttryckts när programmet togs fram, och dels på att det är önskvärt med en högre exploatering i detta läge med bra kollektivtrafik, anslutning till bra cykelvägar och nära till service vid Frölunda Torg.

Området är utsatt från buller från flera håll. Med en kvartersstruktur som skapar bullerskyddade gårdar och fasader bedöms de nya bostäderna kunna få tillgång till en god ljudmiljö genom att större lägenheter blir dubbelsidiga och enkelsidiga lägenheter riktas in mot gården. Avsteg från bullerriktvärdena kan behövas för några hörnlägenheter.

Möjligheten att kombinera parkeringshuset med bostäder har studerats. P-huset ligger i det mest bullerutsatta läget och endast en liten del av fasaden klarar riktvärdena i bullerförordningen, vilket innebär att en struktur med slutna kvarter som skapar möjlighet till dubbelsidiga lägenheter skulle krävas. Ytan är relativt liten, vilket innebär att det skulle vara svårt att få till ett kvarter med goda ljusförhållanden för gård och bostäder. För att skapa en flexibilitet i användningen av ytan om behovet av parkering

skulle minska möjliggörs centrumändamål i hela byggnaden. Om ledningarna inom området skulle flyttas vore det exempelvis möjligt att använda bottenvåningen för lokaler.

Planområdet ligger i nära anslutning till Västerleden som är riksintresse för kommunikation. Staden arbetar samlat på en övergripande nivå med hur utbyggnad inom södra mellanstaden påverkar leden. I planförslaget vidtas åtgärder för att minska behovet av biltransporter i vardagen genom att ny bebyggelse planeras i närheten av god kollektivtrafik och service och väl utbyggda stråk för cykeltrafik till Frölunda Torg och centrala Göteborg. Planen innebär även förbättrade gång- och cykelvägar och ökad tillgänglighet till service i närområdet vilket minskar behovet av biltransporter i vardagen.

Ett reducerat parkeringstal för god kollektivtrafik ska tillämpas, med hänsyn till att kollektivtrafiken i området förbättrats sedan vägledningen för parkeringstal antogs 2011, och att området ingår i prioriterat utbyggnadsområde enligt strategi för utbyggnadsplanering. Planen ger även möjlighet att reducera parkeringstalet ytterligare om mobilitetsåtgärder genomförs och avtal skrivs med kommunen. Syftet är att minska trafikpåverkan, både lokalt i närområdet, och på stadens trafiksystem som helhet. Stadens bedömning är att planens påverkan på det statliga vägnätet är mycket begränsad och att utbyggnaden inte utgör någon påtaglig skada på riksintresse för kommunikation.

Nollalternativet

Utan ny detaljplan tillåts endast garage uppföras på platsen och området kommer fortsatt att användas för parkeringsändamål. Detta förhindrar stadens övergripande målsättning om att komplettera staden i strategiska lägen med god kollektivtrafik, nära till service och befintliga infrastruktur samt med tillgång till rekreationsområden. Det innebär också att planområdet skulle kunna bli ett glapp i det sammanhängande stråket mellan Frölunda Torg och Marklandsgatan som är målsättningen i stadens *Strategi för utbyggnadsplanering*.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

I samband med att program för Distansgatan Marconigatan – delar av Flatås togs fram genomfördes ett omfattande arbete med social konsekvensbeskrivning (SKA) och barnkonsekvensbeskrivning (BKA). Bland annat genomfördes en stadsvandring och en SKA/BKA-workshop.

Arbetet ledde fram till visionen ”Bo, leva, utvecklas i framtida Flatås”, som specificerades i värdeskapande principer med strategier. Nedan beskrivs visionen och dess huvudpunkter.

Med små avtryck för miljön i samspel med pågående sammanhang i staden, utifrån ett hållbart perspektiv, skapa utrymme för att:

- Stärka det lokala sammanhanget genom variation av bostadstyper och att ge plats för möten i vardagslivet i kvalitativa mötesplatser med varierade funktioner.
- Uppgradera tillgängligheten för gående och cyklister genom att kvalitativa och orienterbara gatumiljöer, utifrån de gåendes villkor, integreras bättre i miljön.

- Genom inriktning mot nya byggnadssätt effektivisera energianvändningen och skapa utrymme för stadsnära odling, verksamhetslokaler och alternativ till handel.

Under följande rubriker beskrivs strategierna för att uppnå visionen och hur planförslaget förhåller sig till dem.

Sammanhållen stad

I följande punkter beskrivs strategierna som pekades ut i programmet för att skapa en mer sammanhållen stad, minska fysiska och mentala barriärer och stärka rumsliga sammanhang. Under varje punkt beskrivs vad som föreslås i planförslaget kopplat till strategin.

- Sammankoppla platserna i området genom att stärka och finfördela lokala gång- och cykelnät.
 - Parkeringsytan fungerar idag som en barriär mellan Distansgatan och Marconigatan. Genom den nya bebyggelsen finns möjligheter att röra sig mellan de två gatorna. Detta skapar även förutsättningar för fler kopplingar över Marconigatan när den byggs om.
 - Nya gång- och cykelvägar längs Marconigatan och Nymilsgatan bidrar till ett finmaskigare, starkare och tryggare nät för gång- och cykeltrafik.
- Orienterbara stråk för tydligare rörelser som ger livliga och trygga aktiviteter både internt och externt. En variation och finmaskighet av kopplingar till målpunkter inom och utanför området. T.ex. genom fokus på strategiska hållplatsområden såsom hållplatsen vid Nymilsgatan och att värna om barnens bilfria skolvägar.
 - Punkterna ovan är även kopplade hit. Att säkra barnens väg till förskola, skola och hållplats är en viktig anledning att bygga ut gång- och cykelvägen längs Nymilsgatan.
 - Den nya bebyggelsen innebär att Distansgatan, Marconigatan och infarterna vid Armlängdsgatan och Nymilsgatan överblickas av fönster från de nya bostäderna. Det medför en ökad trygghet, både genom att fler rör sig på gatorna och i husen och genom att ljus från fönster kompletterar gatubelysningen.
- Behålla den lugna trafiken i bostadsområdet. Parkering i områdets yttre delar.
 - Tack vare att parkeringar samlas i parkeringshus och garage under gårdarna hålls trafiken även i fortsättningen i utkanten av området.

Samspel

I följande punkter beskrivs strategierna som pekades ut i programmet för att skapa förutsättningar för möten och kontakter, privata och offentliga miljöer och orienterbarhet och trygghet. Under varje punkt beskrivs vad som föreslås i planförslaget kopplat till strategin.

- Gården, torget, kyrkan och grönområdena.

- Befintliga kvarter har stora sammankopplade gårdsrum. Dessa kompletteras med mer privata inneslutna gårdar i den nya bebyggelsen, som ger barn möjlighet att leka fritt. Eftersom kvarteren är omgivna av gator är de inneslutna gårdarna en viktig förutsättning för detta.
 - Torget och kyrkan berörs inte direkt av planförslaget, men kan få fler besökare när fler bor i området.
- Det gröna Högsbo.
 - Trädrader är en del av identiteten för området. Längs Distansgatan bevaras den befintliga trädraden, som har stor betydelse för upplevelsen av gaturummet. Mot Marconigatan ersätts de träd som behöver tas bort.
 - En yta som idag i huvudsak är asfalterad ersätts av bebyggelse och ny grönska.
- Förstärk och utveckla Flatås torg med nya entréer och utökad markyta med ny markbeläggning.
 - Planen berör inte direkt Flatås torg, men fler boende i området skapar bättre underlag för de verksamheter som finns där.
- Med Flatås grönska som ledmotiv skapa möjlighet att ge egen karaktär och lyfta fram strategiska platser och ”noder”.
 - Planförslaget bygger vidare på de karaktäristiska trädraderna och möjliggör nya gröna platser i anslutning till de nya kvarteren.

Vardagsliv

I följande punkter beskrivs strategierna som utgår från att möjliggöra ett jämställt, jämlikt och praktiskt vardagsliv för olika gruppers vardagliga aktiviteter och rutiner. Under varje punkt beskrivs vad som föreslås i planförslaget kopplat till strategin.

- Tillgängliga och tillgänglighet till nya och befintliga bostäder. Komplettera med variation för olika livssituationer.
 - Samtliga nya bostäder blir tillgängliga med hiss. En blandning av upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar ökar variationen i området.
 - Flatås är ett område man gärna bor i länge och därför behövs en större variation av bostadsformer. Bonum (Riksbyggens bostadsrättskoncept för personer över 55 år), hyresrätter och mindre lägenheter är goda komplement till dagens bostadsrätter. Även att den nya bebyggelsen har hiss är värdefullt.
- Behålla bostadsgårdar rika på solkvaliteter och optimera dessa kvaliteter vid påbyggnader. Ta vara på bostadsgårdens potential till vardagsmöten; utveckla grönskan och plats för lek och samvaro.
 - Punkten berör mest befintliga gårdar, som inte påverkas av planförslaget. De nya gårdarna har solförhållanden som ger goda förutsättningar att utveckla dem till fungerande mötesplatser för de boende.
- Skapa möjligheter för att etablera verksamheter.

- Planen möjliggör verksamheter i alla bottenvåningar och ställer krav på sammanlagt 270 kvm lokaler för centrumändamål mot Marconigatan.
- Fler boende i Flatås som helhet skapar bättre underlag för de verksamheter som redan finns och för nya att etablera sig, både inom planområdet och där möjligheten redan finns idag.

En ny parkeringslösning påverkar dem som idag har parkering inom planområdet. Förslaget innebär att parkeringarna ersätts i ett parkeringshus. Eftersom de befintliga parkeringsplatserna har varit billiga kan en ökad kostnad för parkering påverka de boendes möjlighet eller vilja att ha kvar sin bil. Förbättrade gång- och cykelvägar, bättre vägar till kollektivtrafikhållplatser och mer service på gångavstånd kan underlätta för en mindre bilberoende vardag. Medelinkomsten i området är högre än för Göteborg som helhet, men det innebär inte att dyrare parkering inte kan slå hårt mot privatekonomin för vissa hushåll.

En återvinningsstation föreslås tas bort i planförslaget. För vissa innebär det en längre gångväg till återvinningsstation, men det finns tre alternativa återvinningsstationer på 300 meters radie från den som tas bort. För dem som bor närmast kan det innebära att ett störningsmoment försvinner då man slipper ljudet som uppkommer vid tömning.

Identitet

I följande punkter beskrivs strategierna som utgår från karaktär och identitet, erfarenheter och minnen, tillhörighet, delaktighet och attraktivitet.

- Husen, folkhemmets grannskapsenhet i Järnbrott.
 - Området har en tidstypisk och enhetlig arkitektur och struktur. Den nya bebyggelsen blir ett nytt tillägg, som kan samspela med det befintliga genom materialval och gestaltning. Samtidigt kan variation vara positivt för bättre orienterbarhet.
- Den öppna staden, trygga och bilfria.
 - Planen har utformats för att hålla trafiken där det redan finns trafik idag och behålla den bilfria känslan i övriga området. Målet är att skapa tryggare gator och stråk, både upplevelsemässigt och ur trafiksäkerhetssynpunkt.
 - Med bebyggelse på båda sidor om Distansgatan ökar trygghetskänslan då fler människor rör sig inom området, hastigheten för bilar minskar och fler ögon ser området.
- Flatås historia
 - Flatås har sedan det byggdes ut på 1960-talet varit i stort sett oförändrat, men nu pågår flera stora stadsutvecklingsprojekt i närområdet. Det innebär en förändring mot en tätare miljö med mer människor och ny arkitektur. Det är en stor förändring som påverkar både stadsbilden och dem som bor här idag. Flatås blir en spegling inte bara av 1960-talets stadsplanering, utan även av det tidiga 2000-talets bostadsbyggande.
- Långt kvarboende

- Redan idag bor många länge i Flatås. I den nya bebyggelsen tillkommer möjligheter att bo i hyresrätt, bostäder med hiss och bostäder för personer över 55, vilket skapar möjligheter för fler att bo kvar länge eller flytta hit.

Hälsa och säkerhet

I följande punkter beskrivs strategierna som handlar om att främja jämlik och god livskvalitet samt att skydda från olyckor och annan negativ påverkan. För att barn ska kunna och vilja vara fysisk aktiva utomhus behöver närmiljö vara stimulerande och trafiksäker.

- Säkra skolvägar för barnen. Ett bilfritt bostadsområde.
 - Det nya området planeras på en plats som omges av gator, varför en helt bilfri miljö inte är möjlig att skapa. Därför läggs fokus på trygga gårdar där barnen kan leka fritt, och på gång- och cykelvägar som möjliggör säkra vägar för barnen. De slutna gårdarna skapar också bästa möjliga ljudmiljöer, både för barnens och de vuxnas rekreationsmöjlighet.
- Luftighet och goda solförhållanden - bra vistelsemiljöer.
 - Solstudier har gjorts för att se till att gårdar och bostäder, både nya och befintliga, får goda solförhållanden, se bilaga med solstudier.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

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

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs. Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kap. 34 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11 § för aktuell detaljplan. Planen innebär att nybyggnad sker på ianspråktagen och hårdgjord mark i ett läge med nära till service och kollektivtrafik. En viss ökning av trafiken i området får antas i samband med att fler flyttar till området, men inte på en nivå som antas medföra betydande påverkan. Trafikbuller förekommer i området. Den nya bebyggelsen bedöms kunna utformas så att riktlinjerna i bullerförordningen uppfylls, eventuellt med undantag för vissa hörnlägenheter.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda. Detaljplaneförslaget

medger endast en mindre komplettering i befintlig sammanhållen bebyggelse. Planförslaget medger i övrigt inte användning av planområdet för de ändamål som anges i PBL 4 kap. 34 §, varför kriterierna i MKB-förordningen bilaga 2 inte behöver särskilt beaktas.

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

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.
- Inte anger förutsättningar för kommande verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt MKB-förordningen (1998:905) 3 § och bilaga 3.
- Inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål.
- Inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etc.
- Inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön.
- Inte bidrar till att några miljö kvalitetsnormer överskrids.
- Inte påtagligt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, t ex riksintressen eller naturreservat.

Ytterligare motiv till ställningstagandet är att planen följer intentionerna uppsatta i Översiktsplanen för Göteborgs kommun samt att planens genomförande ger upphov till påverkan på ett begränsat område och på begränsade intressen.

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämmd med länsstyrelsen 20 maj 2016. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

För staden som helhet är en förtätning inom befintliga bostadsområden i kollektivtrafiknära läge positivt. Närheten till spårvagnshållplats samt närheten till bra cykelstråk skapar alternativ till bilen. En förtätning i kollektivtrafiknära lägen kan begränsa klimatpåverkan. Med en tätare stad kan fler invånare få nära till mataffären, skolan, busshållplatsen osv. Målet är en mer hållbar stadsutveckling i enlighet med översiktsplanen. Göteborgs Stad har även som mål att ställa om trafikarbetet i en mer hållbar riktning, och just en ökad täthet ses som en av nycklarna för detta. Planen bedöms därför ha positiv påverkan på målet om begränsad klimatpåverkan.

Sanering av asfalt som innehåller PAH-oljor innebär positiv påverkan på målet om giftfri miljö.

Målet levande sjöar och vattendrag påverkas positivt under förutsättning att de reningsåtgärder som föreslås i dagvattenutredningen tillämpas. Recipienten Stora Än skulle då utsättas för lägre nivåer av näringsämnen och ämnen som påverkar kemisk status negativt.

Planen har negativ inverkan på målet om god ljudmiljö, att minst 90 % av Göteborgs invånare ska ha en ljudnivå vid bullerutsatt fasad som understiger 60 dBA ekvivalentnivå. Detta överskrids för bostäder mot Marconigatan. Samtliga lägenheter bedöms dock kunna uppfylla kraven i förordningen om trafikbuller, med tillgång till ljuddämpad sida och uteplats på gården med god ljudmiljö, eventuellt med undantag för vissa hörnlägenheter.

Planförslagets påverkan på målet om ett rikt växt och djurliv, delmål landskap, kan på kort sikt bedömas som negativ då ett stort antal uppvuxna träd avses tas ner. På lång sikt kommer målet inte påverkas eftersom träden ska kompenseras med träd av likvärdig art i närheten. De nya träden kan utgöra livsmiljö för samma arter av mossor och lavar. Det kommer dock dröja innan de nya träden når samma storlek som de ursprungliga. Samtidigt bevaras en stor del av de befintliga träden, vilket innebär att gröna stråk och spridningsmöjligheter inte tas bort.

Delmålet sociala värden – att Göteborgarna ska ha tillgång till natur- och kulturmiljöer inom promenadavstånd påverkas positivt. Boende i de nya kvarteren kommer ha tillgång till Flatåsparken och flera lokala grönytor med olika sociotopvärden inom 500 meters avstånd. Naturområdet Ruddalen ligger ca 600 meter väster om planområdet.

Naturmiljö

Planen medför att en trädrad med lindar behöver tas ner. Trädraden ersätts i gaturummet vid Marconigatan. Detta förtydligas med planbestämmelse på plankartan. En trädrad inom kvartersmark skyddas med planbestämmelser om att träd ska finnas och att marklov krävs för fällning av träd. Träd som planteras som kompensation för biotopskyddade träd omfattas av biotopskydd.

Några träd längs Nymilsgatan behöver tas ner för att göra plats för ny gång- och cykelväg.

Kulturmiljö

Kvartersstrukturen som föreslås bryter till vis del mot skalan och strukturen i närområdet, som består av stora öppna gårdar omgivna av bostadshus i 3-4 våningar. Planområdet ligger omgivet av gator och är en del av utvecklingen av Marconigatan till en stadsgata. Den föreslagna kvartersstrukturen kan på ett bra sätt hantera bullerstörningar från omgivande gator och skapa gårdar med trygga lekmiljöer, samtidigt som den något högre skalan bidrar till Marconigatans stadsmässighet.

Påverkan på luft

Planen påverkar inte luftkvaliteten i området. God kollektivtrafik och stort serviceutbud ger goda förutsättningar för att de boende inte ska vara beroende av bil.

Påverkan på vatten

I dagvattenutredningen har påverkan på miljökonsekvensnormerna för recipienten Stora Ån studerats utifrån ekologisk och kemisk status.

Sammanfattningsvis kan konstateras att halter av föroreningar i dagvattnet från området minskar jämfört med dagens situation förutsatt att föreslagna reningsåtgärder tillämpas. Mängden näringsämnen minskar vilket medför en lägre påverkan på recipientens ekologiska status jämfört med nuläget. Detsamma gäller ämnen som kan påverka recipienten eller den kemiska statusen negativt. Bedömningen blir därför att exploateringen inte kommer att påverka recipienten eller miljö kvalitetsnormen negativt. Utförligare beskrivning finns i dagvattenutredningen.

Påverkan på solförhållanden

Solstudier har gjorts för att visa konsekvenserna av den föreslagna bebyggelsens skugg effekter. För den befintliga bebyggelsen norr om Distansgatan är det i huvudsak de befintliga träden på södra sidan som skuggar fasaderna. Under perioden mellan vår- och höstdagjämning når inte skuggorna från den nya bebyggelsen fasaderna på norra sidan av Distansgatan. Den nya bebyggelsen bedöms därför inte ha någon betydande påverkan på de befintliga bostäderna.

För de tillkommande bostäderna kommer gårdarna vid vår- och höstdagjämning nästan inte få någon sol, men lägenheterna och balkongerna kommer få sol, likaså kvartersgatorna mellan husen som ska utformas för att inbjuda till vistelse. Från april kommer även gårdarna ha relativt god solbelysning.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Kommunens investeringsekonomi

Fastighetsnämnden får inkomster genom försäljning av mark till exploatörerna. Fastighetsnämnden får i egenskap av fastighetsägare utgifter för utbyggnad av allmän plats, rivning av befintliga byggnader och träd, eventuell flytt av tele- och optoledningar, förrättningskostnader, ansökan om dispens från biotopskydd och marksanering.

Trafiknämnden får utgifter för anläggandet av den nya gc-vägen utmed Nymilsgatan.

Park- och Naturnämnden får inte några utgifter till följd av detaljplaneförslaget.

Kretslopp och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av nya anslutningspunkter.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Fastighetsnämnden bedöms inte få någon ökad kostnad till följd av detaljplaneförslaget.

Trafiknämnden får kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar samt för skötsel och underhåll av gång- och cykelvägar.

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

Park- och naturnämnden får utgifter för skötsel av träd på allmän plats.

Ekonomiska konsekvenser för exploatörerna

Exploatörerna får utgifter för markförvärv/utgifter för markupplåtelse, utbyggnad inom kvartersmark, anläggningsavgifter, bygglov, lantmäteriförrättning m.m.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Planen är i överensstämmelse med ÖP som anger bebyggelseområden med grön- och rekreationsytor, där en blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd.

Att bygga nya bostäder på ytor för markparkering ligger i linje med inriktningen i *Strategi för utbyggnadsplanering*, godkänt av byggnadsnämnden februari 2014. Där beskrivs att markanvändningen i stråket från Frölunda Torg norrut mot Axel Dahlströms torg och Marklandsgatan ska effektiviseras för att på sikt bli ett mer sammanhängande stadsstråk.

För Stadsbyggnadskontoret

Karoline Rosgardt
Planchef

Maria Lejon
Projektledare

Helena Rengemo
Planarkitekt

För Fastighetskontoret

Magnus Uhrberg
Tf enhetschef

Ingela Bengtsson Schiötz
Projektledare