Detaljplan för
Gamlestadens fabriker

Samrådshandling
Januari 2018

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

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:

Mattias Westblom, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 17 93
Arvid Törnqvist, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 16 50
Charlotte Blomnell, Fastighetskontoret, tfn 031-365 00 00
Camilla Graad, Trafikkontoret, tfn 031-368 23 30

Samrådstid: 10 januari 2018 – 21 februari 2018

Innehåll

Information 2
Innehåll 3
Planbeskrivning 4
Planens syfte och huvuddrag 4
Handlingar 4
Förutsättningar 5
Läge 5
Areal och markägoförhållanden 5
Planförhållanden 5
Mark och vegetation 7
Geotekniska förhållanden 7
Markradon 8
Markmiljö 8
Fornlämningar och kulturhistoria 9
Befintlig bebyggelse 10
Service 10
Detaljplanens innebörd och konsekvenser 11
Bebyggelse 11
Friytor 17
Trafik 18
Risk och säkerhet 25
Teknisk försörjning 30
Konsekvensbeskrivning 33
Genomförandetid 39

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planhandling

Samråd 2
Datum: 2017-11-28
Diarienummer: 0489/11
Aktbeteckning: 2-xxxx

Mattias Westblom
Telefon: 031-368 17 93
E-post: mattias.westblom@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Gamlestadens fabriker
inom stadsdelarna Gamlestaden, Olskroken och Bagaregården i Göteborg

Detaljplanen är upprättad med normalt planförfarande enligt PBL (1987:10)

Planbeskrivning

Planens syfte och huvuddrag

Handlingar

Planhandlingar:

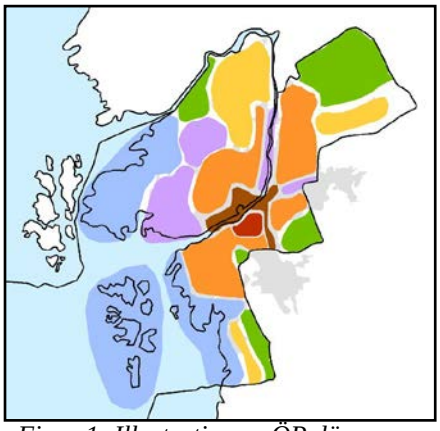
- Planbeskrivning (denna handling) + Riktlinjer q och k; skydds- och varsamhetsbestämmelser Gamlestadens fabriker (bilaga 1)
- Genomförandebeskrivning
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning + samrådskrets
- Gestaltningsprogram Gamlestadens fabriker
- Illustrationsritning
- Grundkarta

Utredningar:

- *PM Skydds- och varsamhetsbestämmelser Gamlestadens fabriker, Stadsbyggnadskontoret 2013-10-07, rev. 2017-11-02 (utgör bilaga 1 till planbeskrivningen)*
- *Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för Gamlestadens fabriker, Jakobi Utveckling 2017-02-28*
- *Arkeologisk förundersökning, Gamlestadens fabriker, Göteborg 218, Nya Lödöse, Kulturhistoriska rapporter 149, Rio Kulturkooperativ 2013*
- *Arkeologisk förundersökning, Göteborg 218, Nya Lödöse, Gamlestadens fabriker, Riksantikvarieämbetet UV Rapport 2014:29*
- *Arkeologisk förundersökning, Göteborg 218, Slutredovisning, Statens Historiska Museer 2017-10-25*
- *Riskanalys för Gamlestadens fabriker, COWI 2017-05-04*
- *Miljöteknisk markundersökning och fördjupad riskbedömning för Gamlestadens fabriker, WSP 2012-03-06, åtgärdsprogram rev 2017-03-27.*
- *Trafikbullerutredning, ÅF 2017-07-27.*
- *Industribullerutredning, Akustikforum 2014-06-02.*
- *Dagvattenutredning för detaljplan för Gamlestadens fabriker, Ramböll 2016-04-06*
- *PM Geoteknik Gamlestads torg och Gamlestadens fabriker, Sweco 2011-10-28, rev. 2017-11-01*
- *Bedömning av luftkvaliteten i Gamlestadens fabriker efter genomförd detaljplan* 2013-05-03. *Samt PM från Göteborgs stad Miljöförvaltningen*

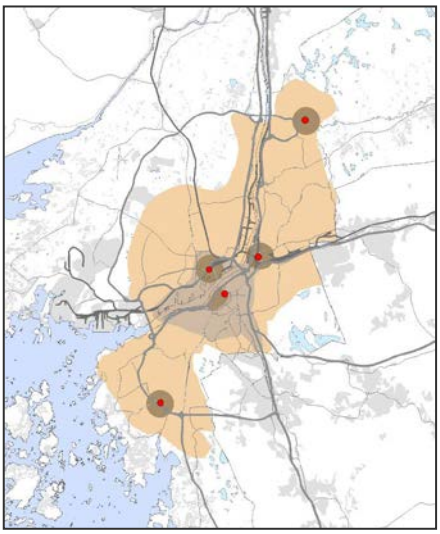


Figur 1: Illustration ur ÖP där framtida centrala Göteborg motsvarar det mörkbruna området.

Förutsättningar

Läge

Planområdet är strategiskt beläget cirka 3 km nordost om Göteborgs centrum. I kommunens översiktsplan utpekas området som en del av den framtida centrala staden. Läget invid två viktiga regionala infarter till Göteborg och invid en pendeltågsstation för Norge-Vänerbanan samt ny knutpunkt för lokal kollektivtrafik gör området mycket intressant för stadsutveckling.



Figur 2: De fem strategiska knutpunkterna enligt ÖP.

Areal och markägoförhållanden

Planområdet omfattar cirka 7,5 hektar (ca 75 200 m^2) och ägs huvudsakligen av AB Platzer Olskroken 18:7. Detta aktiebolag ägs av Platzer fastigheter AB. Till en mindre del äger Göteborgs Stad mark inom plan-området.

Planförhållanden

Översiktsplan/fördjupning av översiktsplan

Översiktsplan för Göteborg (*KF 2009-02-26*) anger att utbyggnaden av staden ska inriktas mot komplettering inom den del av den befintliga bebyggelsestrukturen där god försörjning med kollektivtrafik kan erhållas.

Utbyggnaden ska kombineras med ett ökat byggande i strategiskt belägna knutpunkter där City, Frölunda torg, Backaplan, Angereds centrum och Gamlestaden särskilt pekas ut.

Fördjupad översiktsplan för delar av Gamlestaden - Bagaregården (*KF 2006-09-14*) anger att syftet med planen är att lägga fast en sammanhängande stadsstruktur som knyter samman Gamlestaden med utvecklingsområdena i Kviberg och Marieholm samt med Bagaregården. Målet är att Gamlestaden ska utvecklas som centrum för de kringliggande stadsdelarna i form av en Blandstad med citykaraktär.

Den fördjupade översiktsplanen föreslår en förtätning med ett innehåll i de sydvästra delarna av 20 % bostäder och 80 % lokaler för kontor, kultur, fritidsverksamhet, handel och service med mera. Ett primärt ställningstagande i den fördjupade översiktsplanen är att de gamla industribyggnaderna i stadsdelen ska bevaras och att ny bebyggelse ska utveckla Gamlestadens identitet. Utmed Säveån föreslås att ett sammanhängande grönt promenadstråk anläggs längs vattnet.

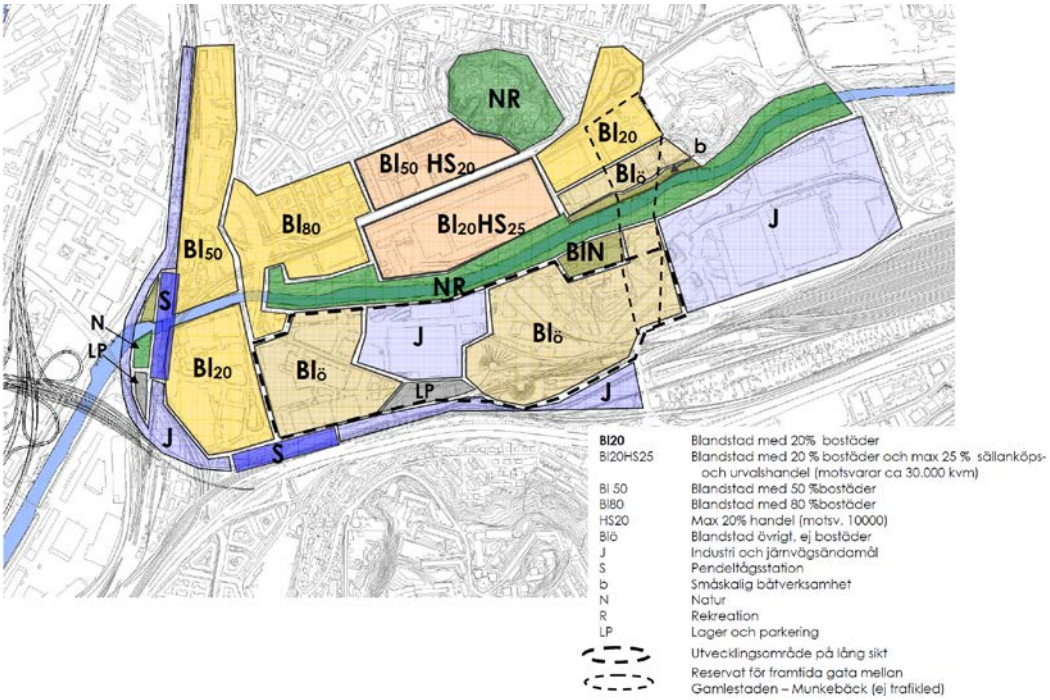


Bild 1: Markanvändningskartan i den fördjupade översiktsplanen för delar av Bagaregården - Gamlestaden visar på andel bostäder, handel m.m. fördelat per delområde.

Detaljplan

Planen ersätter hela eller delar av följande planer:

Aktnummer (laga kraft)	*Ändamål (för planområdet)*
Stadsplan 3187 (1968-09-06)	Trafik, parkering m.m.
Stadsplan 3223 (1969-04-09)	Trafik, industri m.m.
Detaljplan 5178 (2014-03-13)	Blandstadsbebyggelse
Tomtindelning 6392 (1969-11-24)	

För stadsplanerna 3187 och 3223 har genomförandetiden gått ut.

Mark och vegetation

Den lägsta marknivån inom planområdet är idag ca +1,3 öster om Kortedalabanans bank (planområdets nordvästra del). Marknivåerna är generellt som högst mot öster och slutt-ar mot väster. Utanför planområdet ligger omgivande marknivåer mot väster generellt ännu lägre än inom planområdet. Planområdets norra del gränsar mot Säveåns södra strand vilken här utgörs av en knappt två meter hög kaj/stödmur.

Inom planområdets södra och sydöstra delar finns flera öppna, hårdgjorda ytor företrädesvis nyttjade som markparkeringar. Det är sparsamt med vegetation inom planområdet. Stadsgrönska i form av planteringar (rabatter och träd) samt spontant uppkommen växlighet på spårvägens banvall utgör den vegetation som finns.

Geotekniska förhållanden

Jordlagren inom planområdet utgörs överst av fyllnadsjord som huvudsakligen består av olika blandningar av sten, grus, sand och lera men även inblandning av byggrester förekommer. Fyllningens mäktighet har konstaterats variera mellan 1-4 m, det kan inte uteslutas att det lokalt kan förekomma större fyllnadsmäktigheter. Fyllnadsjorden underlagras av lös siltig lera som via ett lager friktionsjord av varierande mäktighet vilar på berg. Lerans mäktighet inom planområdet är ca 30 m i väster och ökar successivt åt öster till mer än 40 m. Vid spårvägsbroarna över Säveån i nordväst har jorddjup på ca 70 m registrerats. Leran inom området är relativt homogen utan några vattenförande skikt av friktionsjord.

Längs den södra sidan av Säveån återfinns en pålad stödmur vars syfte är att fungera som kajkonstruktion samt som grundläggning för en större avloppsledning. Kajen föreslås enligt detaljplanen att höjas till nivån +3,0 för att på så sätt skydda bakomvarande bebyggelse från översvämning från Säveån.

Stabilitetsanalyser har utförts för befintliga samt planlagda förhållanden där stödmurens inverkan beaktas. Utförda beräkningar visar att stabilitetsförhållandet är tillfredställande inom den västra delen av området även efter en planerad höjning av marknivån till +3,0. I en utförd bärighetsutredning för kajkonstruktionen rekommenderas det dock att all tillskottslast ska kompenseras med lättfyllning.

Inom den östra delen av området är marknivån > +3, här är stabiliteten inte tillfredställande för befintliga förhållanden. För att säkerställa stabiliteten här föreslås en avlastning av marken med minst 10 kPa oavsett om den nya detaljplanen genomförs.

Sättningar

Leran inom området är enligt utförda CRS-försök normal-svagt överkonsoliderad (OCR = 1,2-1,4). Sättningar bedöms pågå inom de delar där utfyllningar utförts, pågående sättningar idag bedöms generera sättningar i storleksordningen 0-0,5 cm/år. All tillskottslast på oförstärkt mark samt grundvattensänkningar kommer att generera långtidsbundna sättningar. Inför projektering av blivande marknivåer bör sättningsförhållandena studeras tillsammans med funktionskraven på ytorna i syfte att bedöma behovet av sättningsreducerande åtgärder.

Grundläggning

Byggnader och tyngre konstruktioner måste på grund av den sättningskänsliga leran grundläggas med pålar. Vilken påltyp som är lämpligast är beroende på lastens storlek samt omgivningspåverkan vid installation.

Källarvåningar rekommenderas utföras i vattentät betong utan dränering för att minimera risken för grundvattensänkningar.

Markradon

Marken inom planområdet utgörs av lera, varför det utgörs av *lågriskområde* för radon. Dock överlagras leran inom planområdet av fyllnadsmassor med okänt ursprung, vilket medför att kompletterande undersökningar behövs för mer noggrann klassificering vid bygglov. Ansvar för att bedöma den faktiska radonrisken på varje byggplats och vidta tillräckliga skyddsåtgärder åligger den som ska bygga. Byggnadsmaterial som är radon-genererande får inte användas. Kunskap måste finnas om varifrån ballasten i betongen, makadamfyllningen till grundläggningen etc. härrör. Radonmätning på schaktbotten tas upp på byggsamrådet.

Markmiljö

Under 2000-talet har ett flertal miljötekniska utredningar genomförts inom området för Gamlestadens fabriker. Tidigare utredningar sammanfattas och kompletteras i rapporten ”Miljöteknisk markundersökning och fördjupad riskbedömning för Gamlestadens fabriker, Olskroken 18:7, Göteborgs kommun” (WSP, 2012-03-06). Utifrån rapporten har WSP även tagit fram en åtgärdsplan med förslag på detaljerade åtgärdsmål inom Gamlestadens fabriker (WSP, 2013-09-18, rev. 2017-03-27). Nämnda underlag bifogas planhandlingarna.

Föroreningar förekommer inom hela fabriksområdet och är kopplade till den historiska verksamheten av främst textilindustri. De högsta halterna förekommer i den nordvästra delen av området där det tidigare funnits en gasklocka.

Utifrån områdets planerade utveckling, historik och miljö har följande förslag på övergripande åtgärdsmål tagits fram:

- Föroreningar i mark ska inte innebära oacceptabla risker för människors hälsa.
- Föroreningar i mark ska inte innebära oacceptabla risker för spridning av föroreningar till Säveån och en eventuell spridning av föroreningar till Säveån ska minska.
- Skydd av markmiljö beaktas i framtagandet av acceptabla resthalter.

I åtgärdsplanen har förslag till platsspecifika riktvärden för acceptabla resthalter räknats fram. Halterna är kopplade till olika typer av markanvändning. Som exempel föreslås att högre resthalter accepteras under nyuppförda kommersiella byggnader och under bostäder/innergårdar som ligger över markplan medan lägre halter accepteras under bostäder/innergårdar i markplan.

När det gäller befintliga byggnader föreslås att de som kan omvandlas till bostäder utreds med avseende på föroreningsrisker. Kvarstående kommersiella byggnader eller byggnader som omvandlas till kommersiella undersöks ifall det finns indikationer på föroreningspåverkan.

Vilka riskreducerande åtgärder som slutligen kommer att genomföras varierar inom området beroende på föroreningssituation och aktuell exploatering just där. Markarbeten inom förorenade områden är anmälningspliktiga och i samband med kommande entreprenader kommer detaljerade åtgärdskrav tas fram av exploatören i samråd med kommunens miljöförvaltning.

Fornlämningar och kulturhistoria

Planområdets norra del omfattas av fornlämning RAÄ 218 Göteborg och ingrepp i fornlämning är förenat med tillstånd i enlighet med kulturminneslagen.

RAÄ Göteborg 218 utgörs av lämningar efter den senmedeltida/tidigmoderna staden Nya Lödöse. Staden existerade mellan åren 1473–1624, med undantag för flytten till Älvsborgs fästning under 1500 talets mitt (1547–1563). Efter att man återvänt tvingades Nya Lödöses borgare under 1620-talet att återigen flytta, denna gång till den nyanlagda staden Göteborg.

Landerierna

Efter att Nya Lödöse förlorat sina stadsrättigheter delades marken upp i olika landerier. Planområdet berörs av mark som tillhörde Ånäs landeri. Vid förundersökningar som gjordes 2011 framkom bevarade lager och strukturer från landeriet Marieholm (strax utanför planområdet, norr om Säveån) som överlagrade lämningarna från Nya Lödöse.

Industriepoken

Inom Ånäs landeri etablerades 1733 ett sockerbruk, vars huvudbyggnad idag är en del av den bevarade fabriksmiljön inom Gamlestadens fabriker. Det är även Göteborgs äldsta bevarade fabriksbyggnad. Gamlestadens fabriker som ersatte sockerbruket var under många år Göteborg största textilindustri. Fabrikerna lades ned under 1980-talet och området har idag utvecklats till ett verksamhetsområde med huvudsakligen kontorsverksamhet, där stora delar av fabriksmiljöerna och fabriksbyggnaderna har tillvaratagits.

Bild 2: Den beigea byggnaden, B1, uppförd som sockerbruk 1733.

Befintlig bebyggelse

Planområdets befintliga bebyggelse består av byggnader av industriell karaktär som har växt fram och utvecklats alltefter hur den industriella verksamhetens behov har skiftat. Den industrihistoriska karaktären avspeglas både exteriört och interiört. I Gamlestadens fabriker pågick den industriella epoken från ca 1720-talet fram till 1980-talet. Vad gäller beskrivning av planområdets befintliga bebyggelse, byggnad för byggnad, hänvisas till planbeskrivningens bilaga 1; *Riktlinjer q och k; skydds- och varsamhetsbestämmelser Gamlestadens fabriker*. 12 st byggnader inom planområdet förses med bevarande- och varsamhetsbestämmelser.

Bild 3: Industribebyggelsens successiva framväxt är tydligt avläsbar.

Service

Inom planområdet finns idag följande offentliga service; vårdcentral med mödravård och rehab-enhet, barn- och ungdomsmedicinsk mottagning med logopedi och psykiatri, ungdomsmottagningen Mini-Maria, Arbetsförmedlingen och Tillskärarakademin i Göteborg.

Den kommersiella servicen består bland annat av Strike och Co:s bowlinghall, restaurang Pannrummet, Hannas salladsbar samt träningscentret Fysiken/Cross Fit.

Bild 4: En av planområdets nuvarande målpunkter är Strike och Co inom byggnad B27 (bowlinghall, restaurang och konferens).

Tyngdpunkten vad gäller stadsdelens kommersiella service- och handelsutbud finns i kvarteren längs Artillerigatan och Brahegatan (utom planområdet).

Gamlestaden har ett brett utbud av offentliga servicefunktioner. Dessa är bland andra: Lars Kaggsgatan 35/förskola, Måns Bryntessonsgatan 10-12/förskola, Gamlestadsskolan (vid Lars Kaggsgatan)/förskola-årskurs 9, Allemanshälsan vårdcentral Gamlestaden/Brahegatan, Gamlestadens medborgarhus/Brahegatan (samlings- och festlokal), Mötesplats Ungdom Gamlestaden (fritidsgård), Gamlestadsvallen (11- och 7-manna fotbollsplan), Gamlestadshallen (idrottshall), Gamlestadens spontanidrottsplats/vid Brandströmska skolan Nylöse, Gamlestadsskolans gymnastiksal (gymnastik) och Beväringsgatans träffpunkt (för äldre) i Kviberg. Planarbete pågår för SKF Nya Kulans handels- och bostadsetablering. Tyngdpunkten i Nya Kulans utveckling ligger i handel och bostäder av citykaraktär, som kan kompletteras med utbildnings- och kulturverksamhet.

Detaljplanens innebörd och konsekvenser

Bebyggelse

En sammanhängande stad med blandstadsinriktning

Utvecklingen av Gamlestadens fabriker utgör en mycket viktig ”pusselbit” i stadsutvecklingen av Gamlestaden och hela nordöstra Göteborg. Det är via stråken genom Gamlestadens fabriker som övriga Gamlestaden geografiskt knyter an mot Bagaregården/Olskroken och vidare in mot Göteborgs city.

Bild 5: Gamlestadens fabriker utgör den ”saknade pusselbiten” som behövs för att få en sammanhängande stadsväv mellan centrala Göteborg och Kortedala/Bergsjön.

Bild 6: Ånäsvägen utgör ett mycket tydligt och viktigt urbant stråk från Redbergsplatsen ned mot Gamlestadens fabriker.

Bild 7: Utsikt från SKF:s f.d. huvudkontor i riktning mot Gamlestadens fabriker och centrala Göteborg. Den numera rivna Gasklockan framträder tydligt.

Där planområdets norra del möter Säveån skapas, tillsammans med bebyggelsen på Säveåns norra strandbrink, ett gemensamt urbant å-rum med en stark vattenkontakt. Denna miljö har mycket goda förutsättningar att utvecklas till ett ”smycke” för hela Göteborg!

Den strategi för att skapa blandstad i Gamlestaden som redovisas i den fördjupade översiktsplanen (se bild 1) innefattar flera viktiga begrepp såsom *trygghet och öppenhet, bra serviceunderlag, fotgängar- och cykelprioritering, effektiv kollektivtrafik, goda och spännande boendemiljöer, arkitektonisk variation m.m.* Planförslaget är tydligt påverkat av dessa nyckelbegrepp. Tanken är att möjliggöra för en tillräcklig volym med bostäder, i planförslaget ca 250 stycken, för att skapa en trygg och levande miljö över dygnet.

Inför samrådet utarbetades en målbild för utvecklingen av Gamlestadens fabriker. Kärnmeningen i målbilden för utvecklingen av planområdet talar om *”en levande och tillåtande blandstad med känsla av en hipp och ruff miljö”*. Målbilden redovisas utförligt i det till planen hörande *Gestaltningsprogrammet*.

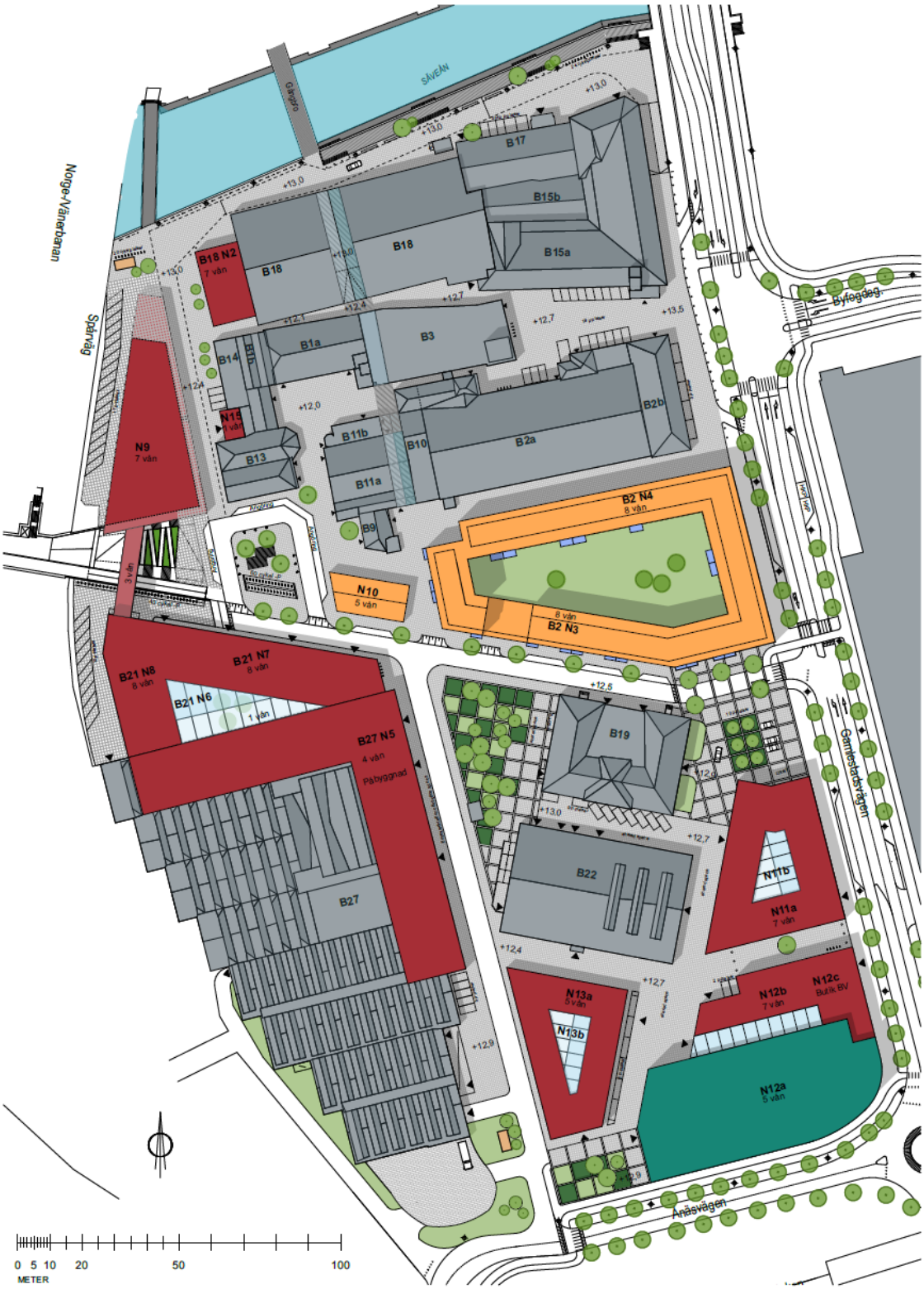


Bild 8: Situationsplan över planområdet. Befintliga byggnader är grå. Dessa hyser huvudsakligen kontor och verksamheter. Röd färg symboliserar tillkommande byggnader som innehåller kontor/verksamheter. Det tillkommande parkeringsgaraget i områdets sydöstra del har givits grön färg och tillkommande bostadskvarter är orangefärgade. Illustration av Gajd arkitekter.

Nybyggnationen inom planområdet har en preliminär bruttoarea (BTA) omfattande ca 71 600 m^2 fördelat på 31 000 m^2 kontor, handel m.m. i bottenvåningar på bostäder 4600 m^2, bostäder exklusive lokaler 25 000 m^2 samt en parkeringsanläggning omfattande 11 000 m^2.

Befintliga byggnader (efter rivning) har en bruttoarea (BTA) omfattande ca 62 000 m^2 varav ca 10 000 m^2 parkering och inlastnings-/kommunikationsytor i B27. Resterande ytor inom planområdet är uppdelat på användningarna lager, kontor, skola, vårdcentral och restaurang.

Total BTA inom planområdet omfattar ca 133 600 m^2.

Bild 9: Förslag på utformning av JM:s bostadskvarter omfattande cirka 250 lägenheter. Illustration av White.

Centralt i området rivs byggnad B2:s södra del som bl.a. hyser en lastbrygga. Här ger detaljplanen möjlighet att uppföra ett *bostadskvarter* i nio våningar med sammanlagt cirka 250 lägenheter. Kvarteret regleras jämnhögt för att hantera bullerregn från externa bullerkällor. Inom en större del av kvarteret förbereds för centrumverksamhet i markplan. Detta bostadskvarter är strategiskt viktigt för att planområdet ska vara befolkat och nyttjat även på kvällar och helger och därmed fungera enligt intentionen att skapa blandad (icke zonerad) stadsbebyggelse. Väster om bostadskvarteret skapas en byggrätt för ett mindre bostadshus i fem våningar.

I planområdets sydöstra del vid korsningen Ånäsvägen-Gamlestadsvägen skapas en byggrätt för ett *parkeringshus* som får ett våningsintervall om 4 till 5 våningar. Denna byggnad ska konstrueras så att den klarar dimensionerande trycklast utan att utsättas för fortskridande ras då den vetter mot led med farligt godstransporter. Detaljplanen reglerar även att en inre fasad ska skapas som uppförs i obrännbart material och därmed skyddar den bakomvarande bebyggelsen som kan rymma handel och kontor. Parkeringshusets gestaltning kräver särskild bearbetning då det både är en viktig byggnad för att skapa trygghet och attraktivitet i ögonhöjd längs med gång- och cykelstråken men också för att annonsera Gamlestaden mot omvärlden. I direkt anslutning till parkeringsgaraget norrut skapas en byggrätt för främst handelsändamål. Tanken är att inom denna yta etablera en *livsmedelsbutik*.

Detaljplanen reglerar att en *passage*, huvudsakligen för gående, skapas mellan och igenom befintlig bebyggelse i Gamlestadens fabrikers norra del. Passagen utgör en del av ett stråk som genom en håltagning/öppning igenom byggnad B18 och via planerad gångbro över Säveån sammanbinder Gamlestadens fabriker med Gamlestads torg och resecentrum. Detta stråk utgör en del av ett större sammanhängande stråk som förbinder Bellevue/Gamlestaden med Redbergsplatsen/Olskroken.

Byggnad B27 i planområdets sydvästra del planeras att bibehållas i sin helhet med möjlighet till påbyggnader (främst kontor) i norr och nordost. Stora delar av byggnaden omfattas av en planreglering med lydelsen ”Icke-störande personextensiva verksamheter såsom tillverkning, lagerhållning, laboratorier”. Även denna reglering beror på att byggnaden vetter mot leder med farligt godstransporter.

Inom detaljplanen skapas flera nya byggrätter för *kontorsändamål*. Gemensamt för dessa är att de tillkommer inom ytor som idag är obebyggda och i huvudsak används som parkeringar. Den förtätning som dessa kommande byggnader skapar ger en tydlig rumslig stadga både inom området och ut mot omkringliggande gator *(se situationsplan bild 8).*

Lägre krav beträffande byggnaders tillgänglighet

Inom tre befintliga byggnader, vilka delvis kan komma att omvandlas till bostäder, införs bestämmelsen o_1; Hiss behöver inte anordnas i trapphus som betjänar mindre än 500 m^2 bruksarea.

Offentlig service

Inom planområdet planerar Göteborgs Stad ingen ny offentlig service. Utifrån stadens gällande normer rörande utformning av förskolor så bedömer staden att det inom planområdet inte är lämpligt att uppföra en förskola.

5 st förskoleavdelningar tillkommer emellertid inom planområdet för kv. Makrillen (mittemot SKF:s gamla huvudkontor längs Artillerigatan). Inom den nyuppförda bebyggelsen öster om Bellevue har 2 st förskoleavdelningar tillskapats. Inom planområdet som omfattar det f.d. kasernområdet på Kviberg planeras det för 4–6 st förskoleavdelningar. Lokalsekretariatet, fastighetskontoret, stadsdelsförvaltningen Östra Göteborg och stadsbyggnadskontoret undersöker dessutom möjligheten att tillskapa förskoleavdelningar i anslutning till Brandströmska skolan/Ambrosiusgatan. Ovanstående redovisning ska sättas i relation till att den totala utbyggnaden inom Gamlestaden (enligt den fördjupade översiktsplanen från 2006) har bedömts kräva en utbyggnad om totalt 12–13 nya förskoleavdelningar.

I den pågående detaljplanen för Gamlestads torg etapp 2 planeras för en F-3-skola (från och med förskoleklass till och med årskurs tre) med plats för ca 300 elever. Skolan är tänkt att placeras i södra delen av Banérsparken norr om Artillerigatan (se bild 10).

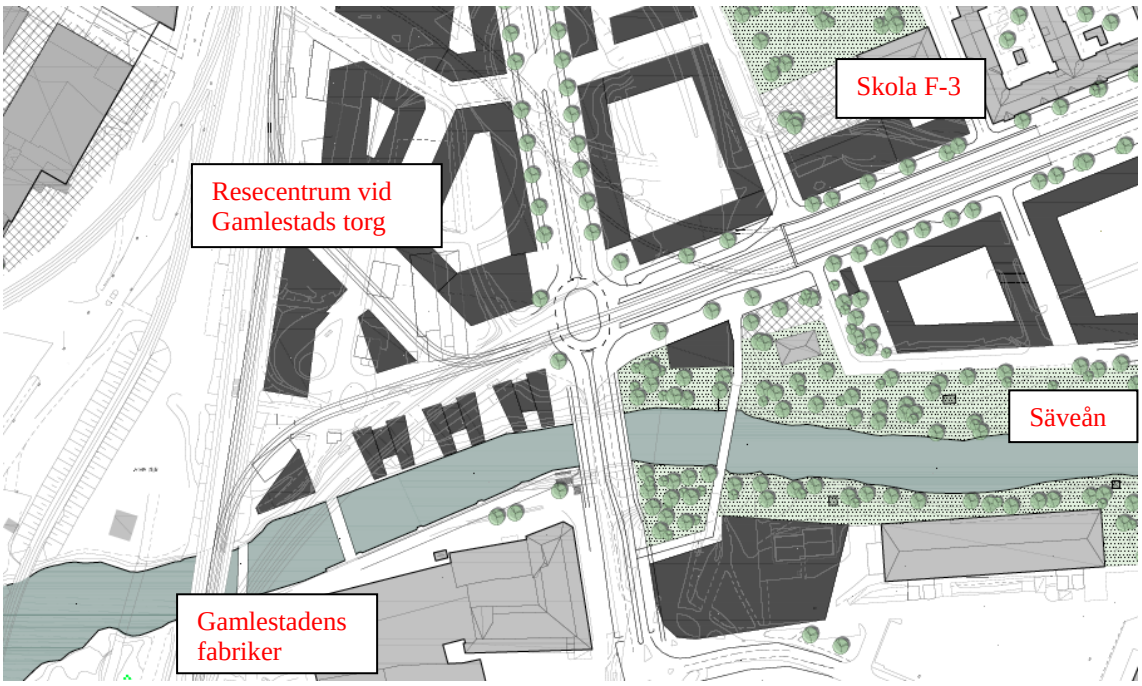


Bild 10.

Friytor

Lek och rekreation

Inom planområdet föreslås en mindre grönyta för vistelse och skyfallshantering tillkomma mellan de befintliga byggnaderna B27, B19 och B22. Bryggor, kajer och trappor bildar vid Säveån ett, med Gamlestads torg, gemensamt urbant å-rum med stora rekreativa värden.

Öster om dagens trafikviadukt/Gamlestadsvägen ändras karaktären på å-stråket (se bild 11). Här övergår det till att bli ett längre sammanhängande grönstråk av stort rekreativt värde för boende i Gamlestaden, Bellevue, Kviberg och Utby. Å-rummet har från Gamlestadens fabriker/Gamlestads torg fram till och med Bellevue industriområde en lite mer parkartad karaktär för att därefter få en mer renodlad naturkaraktär.

Söder om Gamlestadens fabriker, på andra sidan Ånäsmotet ligger Ånäsfältet. Inom denna grönyta, som bäst kan beskrivas som ett idrottsfält, dominerar ytor för fotboll. Likväl är det trädomgärdade Ånäsfältet med sina gräsytor värdefullt för boende i Gamlestaden och Bagaregården.

Vid Ambrosiusgatan/Gamlestadsvallen i Gamlestaden finns det en tämligen nyanlagd spontanidrottsplats.

För tillkommande bostadskvarter kan det bli flera bostadsfastigheter som delar på gårdsytor. Gemensamhetsanläggningar för gårdar kan därför behöva bildas. Det är väsentligt för en bra gårdsmiljö att uppdelning av gården inte sker utan att en stor sammanhängande gårdsyta med möjlighet till solbelysning säkerställs för alla bostäder i kvarteret. Upplysning på plankartan påtalar vikten av att bostadsgårdar samt uteplatsers utformning ska tillgodose ett gott lokalklimat och en god ljudmiljö.

Naturmiljö

Planområdets enda naturmiljö är själva å-fåran av Säveån. Det återstår inga av Säveåns naturliga slänter eller strandbrinkar inom planområdet.

Planområdets grönska/grönstråk utgörs av stadsgrönska i form av enskilda torgträd eller gatuplanteringar. Eventuell påverkan på Säveåns naturvärden, med anledning av nya och förändrade byggnadsverk samt av stabilitetsförbättrande åtgärder, ska behandlas enligt de krav som kommer att ställas i mark- och miljödomstolens miljötillstånd. Konsekvenserna av åtgärderna som berör naturvärdena i ån, liksom åns Natura 2000-värde, redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Bild 11: Utsikt över Säveån österut. Fotot är taget strax utanför planområdet från den befintliga trägångbron som ligger bredvid trafikviadukten.

Trafik

Biltrafik

Planområdet trafikmatas söderifrån via Ånäsvägen och österifrån via Gamlestadsvägen. Huvudsaklig trafikmatning in i Gamlestadens fabriker kommer framöver att ske via den lokalgata som ska förbinda Gamlestadsvägen med pendeltågsstationens södra entré. Mellan Ånäsvägen och lokalgatan centralt i området säkras allmänhetens tillgänglighet genom ett torgstråk direkt öster om byggnad B27. Stråket är inte avsett för genomfartstrafik med bil men kommer liksom omkringliggande ytor på kvartersmark vara körbart. Via Kalles väg (omedelbart väster om byggnad B27) trafikmatas Trafikverkets fastighet Gullbergsvass 703:6. Även byggnad B27:s garage har en trafikkoppling mot Kalles väg. Nyttjandet av Kalles väg är emellertid mycket lågt och bedöms så vara även framöver. Kalles väg ges planbestämmelsen T_1 – trafikområde (markanvändning kvartersmark).

Gamlestadsvägens befintliga trafikviadukt kommer i och med genomförandet av Gamlestads torg etapp 2 att rivas och ersättas av ett stadsintegrerat huvudgatunät.

Gamlestadsvägens ombyggnad

Gamlestadsvägen (öster om planområdet) kommer i och med pågående stadsomvandling att utvecklas från nuvarande gata, med ett svagt rumsligt sammanhang (som övergår i en trafikviadukt), till att bli en stadsgata med tydlig rumslig stadga. I och med att Gamlestadsvägen framöver får en mycket tydligare rumslighet förändras upplevelsen av

gatusekvensen. Gatans nuvarande breda, glesa intryck gör att den mer känns som en förflyttningssträcka mellan olika delområden i staden. Den planerade utformningen med en tätare och mer uppstramad gata ger istället en upplevelse av att förflytta sig längs med en gata i staden. Förutom den rumsliga förändringen så kommer de nya byggnadernas aktiverade bottenvåningar (med bl.a. en livsmedelsbutik) att förstärka flödet av människor som rör sig i området och därmed tryggheten längs med Gamlestadsvägen. Förändringen av gatusektionen kommer att leda till en positiv inverkan på trafikrytmen.

Bild 12: Gamlestadsvägen från söder med Gamlestadens fabriker till vänster i bild.

Övergripande trafikstruktur

Planeringsinriktningen gällande den övergripande biltrafikstrukturen i Gamlestaden är att Munkebäcksmotet (E20), Ånäsmotet (E20) och det planerade Slakthusmotet (E45) ska samspela trafikalt sinsemellan som ”kommunicerande kärl” för att erhålla en optimal utspridning av fordonstrafiken inom stadsdelen. Den inom pågående detaljplan för Gamlestads torg (etapp 2) planerade biltunneln ingår som en parameter för att uppnå detta. De andra två huvudsakliga åtgärderna för att uppnå denna trafikmässiga balans är dels en ny bro över Säveån i Hornsgatans förlängning (Horngatubron) och dels en ny bro över Säveån som orienterar mot Munkebäcksmotet (Ryttmästarbron).

När det gäller planerad biltunnel pågår ett utredningsarbete inom staden för att se om en annan trafiklösning än just en tunnel bör väljas istället.

Söder, sydväst och väster om planområdet ligger följande järnvägsinfrastruktur; Västra Stambanan, Hamnbanan samt Norge-Vänerbanan. Se vidare under rubrikerna *Kollektivtrafik* och *Nytt stationsläge för Alingsåspendeln vid Ånäsmotet.*

Angöring/varumottagning

Angöring till pendeltågsstationen samt till byggnader inom planområdets centrala och norra delar kommer huvudsakligen att ske via lokalgatan som förbinder Gamlestadsvägen med pendeltågsstationens södra entré. Utmed gatan finns allmänna angöringsplatser. Vid torget i anslutning till tunneltråget/pendeltågsentrén kommer bil-, buss- och taxiangöring att kunna anordnas. Planområdets södra delar kan trafikangöras via infarten från Ånäsvägen.

Bilparkering

Vid genomritning av de parkeringsytor som detaljplanen medger har planförslaget bedömts rymma ca 1025 parkeringsplatser. Antalet parkeringsplatser som inryms inom

planområdet ger härvid ett överskott i förhållande till parkeringstalens rekommendationer. Fastighetsägaren Platzer anser dock att det i stort kommer att råda balans mellan tillgång och behov av parkering.

Att antalet parkeringsplatser överskrider parkeringstalens rekommendationer beror på att riskutredningen för planområdet pekar på behovet av att uppföra skyddande bebyggelse mot omkringliggande farligt godsleder åt söder, sydväst och väster. En av få möjliga användningar för tillkommande byggnader är då att nyttja dessa som parkeringsgarage.

Stadsbyggnadskontoret har identifierat några tydliga möjligheter utifrån att planområdet har ett visst överskott av parkeringsplatser;

- Planområdets centrala läge i staden, i kombination med att det är lättåtkomligt för fordonstrafik från både E20 och E45, gör det mycket lämpligt som utgångspunkt/depå för småskalig varudistribution/omlastning/lagerhållning och liknande verksamheter. Varudistributionsfordonen behöver dock ha tillgång till uppställningsplatser nattetid.
- Samnyttjande av vissa av parkeringsanläggningarna inom Gamlestadens fabriker bör övervägas och utredas vidare. Planerad bostadsbebyggelse inom detaljplaneetapp 2 av Gamlestads torg kommer att ligga på ett avstånd om ca 200–400 meter ifrån berörda parkeringsanläggningar. Vissa planerade källargarage inom etapp 2 bör kunna undvikas om överskottsplaster inom fabriksområdet samnyttjas.

Gång- och cykelstråk och tillkommande gångpassage

Gång- och cykelstråken behöver tillgodose såväl de som har målpunkter inom planområdet/knutpunkten vid Gamlestads torg som de som bara passerar förbi. Cykelstråken som ingår i det kommunala huvudcykelnätet passerar planområdet på Gamlestadsvägen samt på det nya gc-stråket genom Gamlestadens fabrikers område och vidare mot väster

Bild 13 och 14.

under spårvägen/järnvägen via tunneltråget som visas på bilderna ovan.

Huvudcykelnätet knyter ihop östra och nordöstra Göteborg med Olskroken och Gullbergs strand för cyklande mot centrum samt med Södra Marieholmsbron för cyklande mot Hisingen (se bild 15). Utmed huvudstråken är det viktigt att de som cyklar långt och snabbt på ett effektivt sätt kan passera området.

Bild 15.

Som en del av Gamlestadens fabrikers planstruktur ingår ett inre stråk, huvudsakligen för gående, som knyter samman det befintliga Gamlestaden med Redbergsplatsen och vidare mot Olskroken. För att tillkommande stråk ska få en gen och konsekvent dragning krävs det att det öppnas upp en gångpassage igenom byggnad B18. Passagen kommer norrut (mot Säveån) att mynna ungefär där det är skrivet ”Warner Bros.” på tegelfasaden (se bild 16).

Bild 16.

Passagen, där den går igenom byggnader, kommer söderut att mynna där fasaden är målad i grönt (se bild 17), vilket är i förlängningen av restaurang Pannrummet. Det tillkommande större bostadskvarteret kommer att uppföras där byggnad B2:s lastbrygga syns (se bild 17). Lokalgatan centralt i området ansluts mot Ånäsvägen söder om planområdet genom ett torgstråk parallellt med byggnad B27. Torgstråket utformas för blandtrafik men med tonvikt på gång- och cykeltrafik för att stärka den nord-sydliga rörelsen i planområdet. Den södra delen av stråket anknyter till landsvägens historiska dragning som varit kopplingen mellan Gamlestaden och Bagaregården.

Bild 17.

Cykelparkering

För boende och arbetande i planområdet ska erforderlig cykelparkering tillgodoses inom respektive fastighet alternativt med gemensamma lösningar. För bostäder ska behovet tillgodoses delvis inom byggnad/bostadsgård och delvis vid entrén.

Antalet allmänt tillgängliga cykelparkeringar i planområdet (inom allmän plats) i anslutning till pendeltågsstationens södra entré kommer att uppgå till ca 100 st. Ca 20 st allmänna cykelparkeringar (inom allmän plats) föreslås även tillkomma i anslutning till gång- och cykelbrons södra landfäste invid Säveån. Omedelbart norr om planområdet (norr om Säveån) kommer det inom det framväxande knutpunktområdet att uppföras ett allmänt tillgängligt parkeringshus för cyklar. Antalet cykelparkeringsplatser inom denna anläggning beräknas till cirka 550 st varav ett mindre antal består av specialcykelparkeringar (för lådcyklar etc.). Denna anläggning beräknas vara uppförd och i bruk år 2020.

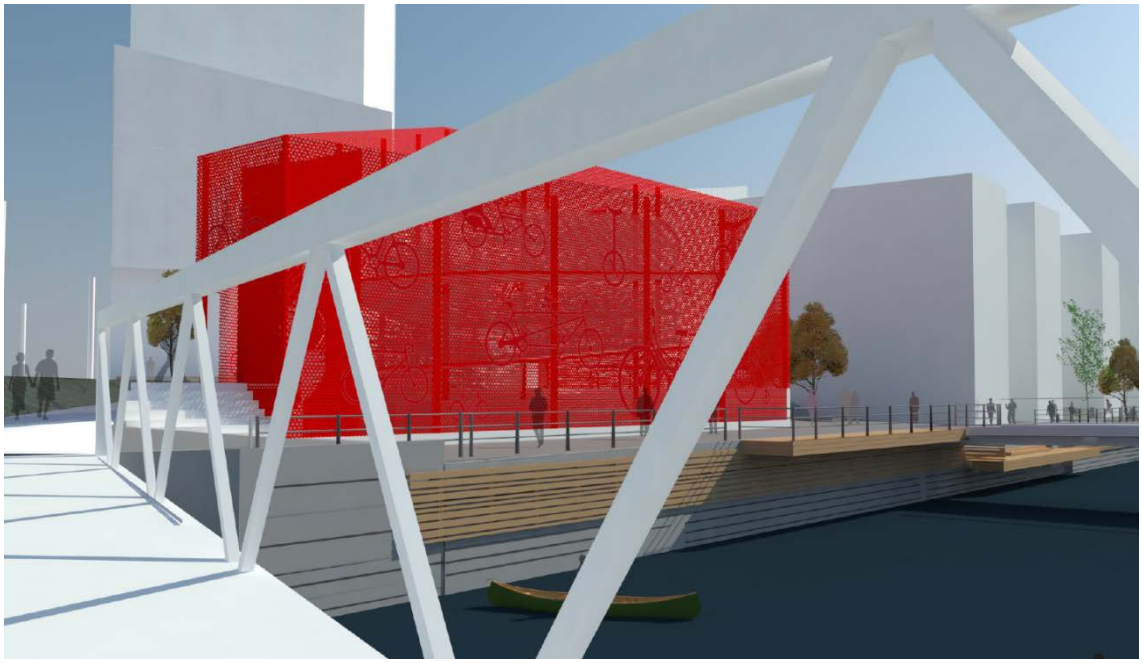


Bild 18: Illustration som visar det planerade cykelhusets volym (Sweco).

Kollektivtrafik

Gamlestaden är en av översiktsplanens fem utpekade strategiska knutpunkter. De övriga är Angereds centrum, Backaplan, City och Frölunda torg. Satsningarna i Gamlestaden på bostadsbyggnation, utökad service och förstärkt kollektivtrafik leder till en stadsutveckling som gynnar hela östra och nordöstra Göteborg. Planområdet Gamlestadens fabriker kommer att vara direkt integrerat (över Säveån) med den strategiska kollektivtrafikknutpunkten vid Gamlestads torg genom en gångbro, en gång- och cykelbro samt genom den bro som kommer att utgöra Gamlestadsvägens framtida sträckning. Den stora förändringen av trafikeringen kring Gamlestads torg är att tågtrafik, i form av *pendel- och regiontåg*, sedan december 2012 stannar här. Med fortsatt utbyggnad av tågtrafiksystemet i regionen, bl.a. genom Västlänken, kommer Gamlestads torg att bli en ännu större knutpunkt för kollektivtrafiken framöver.

Bild 19: Gamlestadens fabriker sett från Gamlestadens pendeltågsperrong.

Spårvagnslinjerna mot Angered och Kortedala/Bergsjön fortsätter att trafikera området som idag men kan komma att förstärkas med ytterligare turer. Tågresenärer når perrongerna från resecentrum/gångtunneln (Gamlestads torg etapp 1) och från gc-porten vid Gamlestadens fabriker. Spårvagnshållplatserna lokaliseras i direkt anslutning till resecentrum och torgmiljön norr om Säveån (ca 150 m ifrån planområdets torgbildning framför den södra pendeltågsentrén). Busshållplatserna samt reservhållplatser för spårväg läggs omedelbart nordost om resecentrumbyggnaderna (ca 250 m ifrån planområdets torgbildning framför den södra pendeltågsentrén). Lokala *busslinjer* som trafikerar Gamlestaden kommer att angöra dessa busshållplatser medan den mer långväga busstrafiken samt ersättningstrafiken (med buss) för spårväg och järnväg får busshållplatser utmed Waterloogatan (i Slakthusområdet omedelbart väster om knutpunkten /Norge-Vänerbanan, ca 250 m ifrån planområdets torgbildning framför den södra pendeltågsentrén). Dagens busshållplatser längs med Gamlestadsvägen (i anslutning till Gamlestadens fabriker) försvinner när Gamlestadsvägen byggs om (rivningen av trafikviadukten m.m.). I rapporten ”Linbanans roll för stadens trafik- och gångnätverk” (Trafikkontoret, Göteborgs Stad april 2016) pekas några framtida möjliga *linbanesträckningar* ut. En av dessa är Selma Lagerlöfs torg – Östra sjukhuset som beskrivs enligt följande: *”Sträckningen knyter samman staden i en tätare del av mellanstaden. Linbanan fungerar som ett välintegrerat stråk och ger en betydande påverkan på övriga stadens gatunätverk. Man får en tät kärna som sträcker sig över älven från Hisingen i östlig riktning, mot Gamlestads torg och dess omgivning. Hållplatserna i sträckningen ingår i stadens utpekade stadsutvecklingsområden och vi förväntar oss att de redan positiva resultaten kommer att förstärkas mer i samband med utbyggnaden av områdena.”* Något beslut om en framtida dragning av en linbaneförbindelse vid/förbi Gamlestads torg är inte taget och åtskilliga frågor återstår att utreda innan ett sådant

beslut skulle kunna tas. Med de expansiva satsningar som nu sker i Gamlestaden bör emellertid idén om denna linbanesträckning även fortsatt vara högintressant.

Uppförandet av resecentrumbyggnaderna vid Gamlestads torg pågår med ett beräknat färdigställande 2018–2019. Målet är att skapa en effektiv och attraktiv knutpunkt som attraherar människor att resa kollektivt. På sikt när K2020 är genomfört och Västlänken finns utbyggd beräknas knutpunkten i Gamlestaden få ca 57 000 resenärer per dygn (jämfört med dagens ca 15 000). Det stora bytet sker idag från spårväg till spårväg och därefter kommer byten mellan buss och spårväg.

Nytt stationsläge för Alingsåspendeln vid Ånäsmotet

I den fördjupade översiktsplanen för delar av Gamlestaden-Bagaregården (antagen i kommunfullmäktige 2006-09-14) föreslås en ny pendeltågsstation anläggas för Alingsåspendeln på Västra Stambanan vid Ånäsmotet. Detta stationsläge skulle då komma att ligga omedelbart söder om Gamlestadens fabriker och ersätta nuvarande pendeltågshållplats i Sävenäs i höjd med Munkebäck.

Avståndet mellan Alependelns station på Norge-Vänerbanan vid Gamlestads torg (invigd i december 2012) och en framtida pendeltågsstation vid Ånäsmotet är ca 300 meter. Det relativt korta avståndet i kombination med Gamlestadens påbörjade stadsomvandling och stora förtätningspotential visar på det strategiskt förnuftiga i att utveckla denna regionalt intressanta kollektivtrafiknod. Personer som rör sig mellan de nordöstra stadsdelarna, Göta älvs dalgång (Ale, Lilla Edet, Trollhättan) och Säveåns dalgång (Partille, Lerum, Alingsås) skulle inte behöva åka in till Göteborgs central för att göra ett kollektivtrafikbyte. Detta gäller även boende i Bagaregården, Kålltorp m.fl. stadsdelar. Trycket på Göteborgs central skulle minska vid ett anläggande av en pendeltågsstation vid Ånäsmotet.

I GR:s (Göteborgsregionens) stråkstudie 2012-03-30 (Göteborg-Partille-Lerum-Alingsås) av Västra Stambanans pendeltågstrafik redovisas en resandefördelning på de olika stationerna, enligt Västtrafiks stämplingsstatistik från 2011, enligt följande (ett urval stationer): Partille 7 %, Lerum 10 %, Floda 10 % och Alingsås 14 %. Sävenäs har en resandefördelning omfattande 2 %.

Den fysiska gestaltningen i anslutning till Sävenäs station uppvisar stora och svårbearbetade brister vad gäller tryggheten i anslutning till hållplatsmiljön. De som idag använder Sävenäs station bedöms lika gärna kunna nyttja ett stationsläge vid Ånäsmotet.

I pågående arbete med Projekt Västlänken beaktas att en framtida pendeltågsstation vid Ånäsmotet ska kunna anläggas (detaljplan för utökning av bangården i Olskroken inom stadsdelarna Bagaregården, Olskroken och Gullbergsvass i Göteborg). Detta möjliga framtida stationsläge ingår också bland de projekt som Göteborgs Stad har lämnat in till *Sverigeförhandlingen*. En viktig del i förhandlingsuppdraget är att öka och förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken i de tre storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö.

Båttrafik

Säveån utgörs av farled, där segelfri höjd om minst 2,2 meter ska tillgodoses över medelvattennivån, inom en farledsbred om minst 6 meter. Utöver fritidsbåtstrafik förekommer viss turisttrafik med Paddan/Lotsen.

Risk och säkerhet

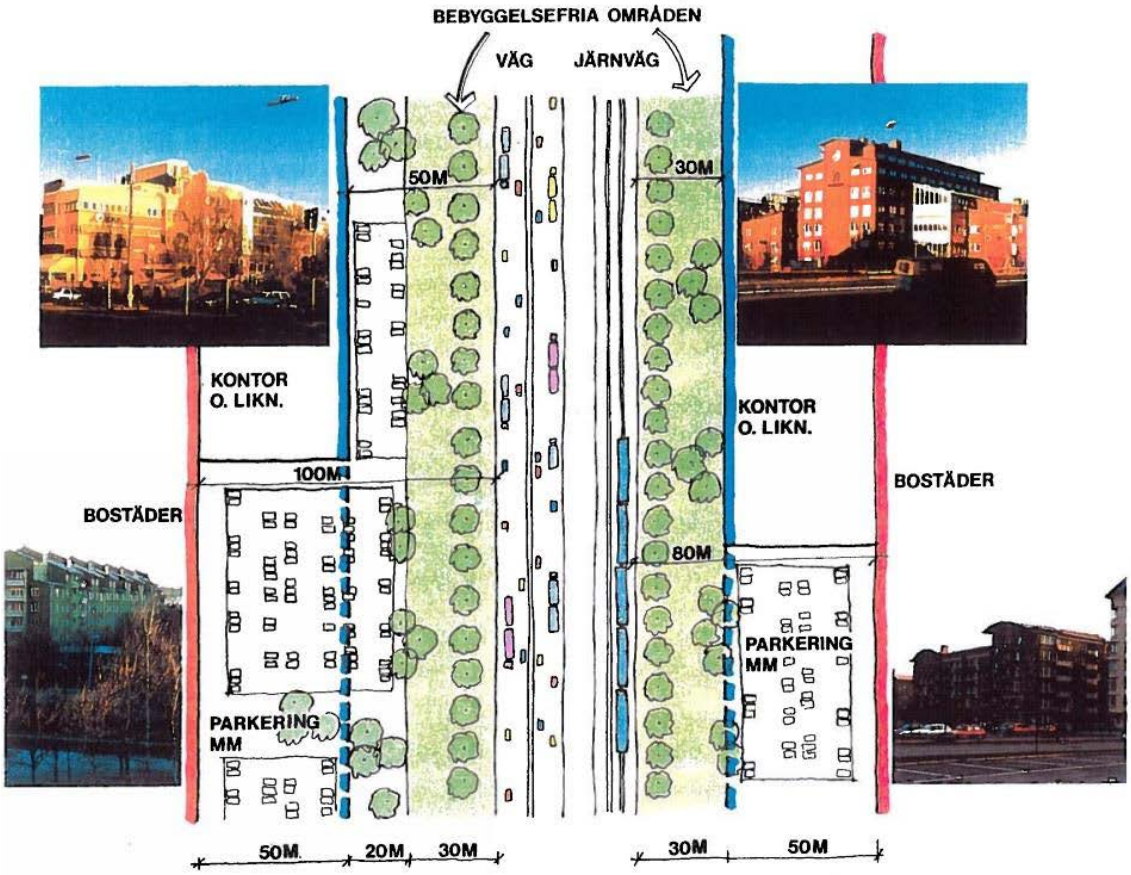
Transporter av farligt gods

Planområdet är utsatt för risker från transporter av farligt gods på Västra Stambanan, Partihallsförbindelsen och E20 i söder, Norge/Vänerbanan i väster samt de olika järnvägsbanor som ansluter till Hamnbanan via Marieholmsförbindelsen. De många riskkällorna samt den omfattande godstrafiken till och från hamnen medför en komplex riskbild där framförallt planområdets sydvästra hörn kräver särskild analys och åtgärder i samband med utbyggnaden. I till planen hörande risk-PM som tagits fram av COWI presenteras den strategi och de åtgärder som införts i detaljplanen samt beräkningar av risknivåer före och efter åtgärder. Nedan presenteras en kort sammanfattning av strategi, resultat och de planregleringar som införts för att hantera riskfrågan i detaljplanen.

Bakgrund och regelverk

I Översiktsplan för Göteborg Fördjupad för sektorn TRANSPORTER AV FARLIGT GODS, nedan GÖP (1999), anges olika fysiska avstånd till riskkällor för att ge en fingervisning om var olika verksamheter kan placeras. I GÖP (1999) anges att området inom 30 meter från vägkant/närmsta spår till farligt godsled skall utgöras av ett bebyggelsefritt område. Syftet med ett bebyggelsefritt område är att:

- Förhindra att avåkande fordon kommer i konflikt med byggnader. Detta för att undvika förvärrad situation genom skada på farligt godsbehållare och/eller byggnad.
- Möjliggöra räddningsinsatser.
- Begränsa antalet personer som påverkas av en eventuell olycka.

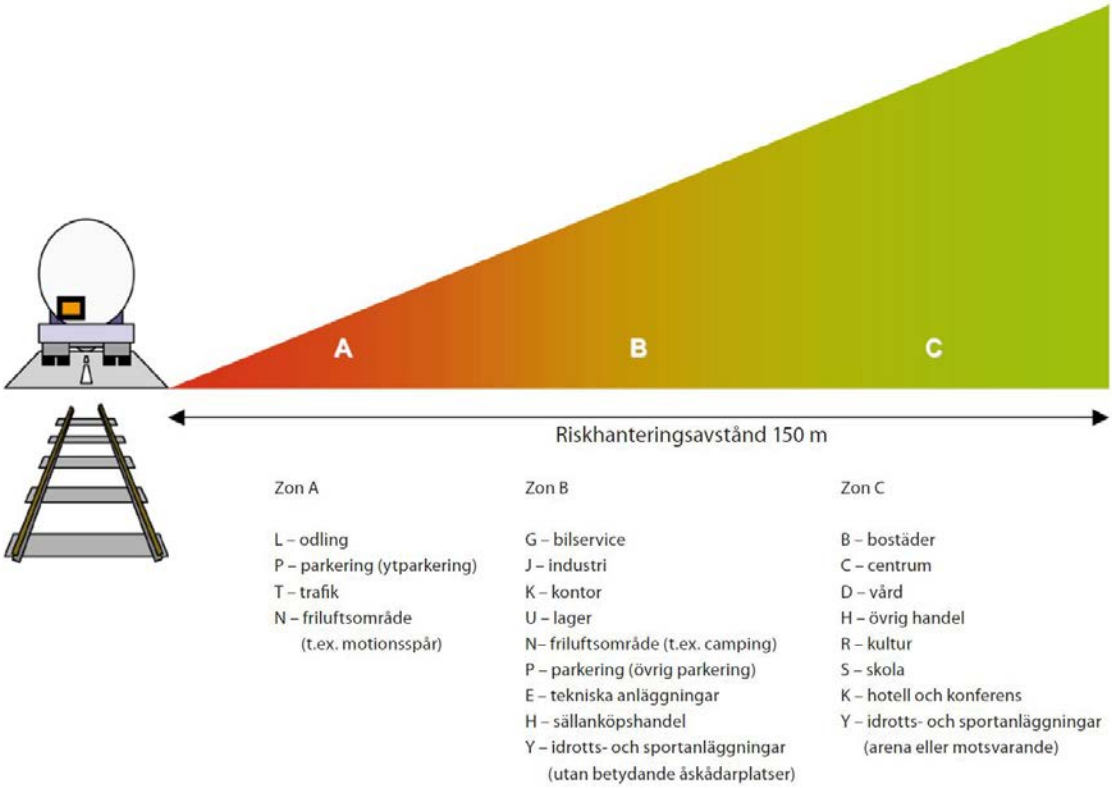


Figur 3: Avstånd till olika sorters etableringar, exempelvis bostäder och arbetsplatser, i enlighet med Göteborgs översiktsplan. (GÖP, 1999)

Avståndet leder dessutom till en reduktion av buller och möjliggör för eventuella kompletteringar av riskreducerande åtgärder vid förändrad risksituation. I detaljplanen är avståndet mellan de närmsta farligt godslederna (Skäran och Norge/Vänerbanan) och ny bebyggelse idag 30 meter. Detta avstånd kan komma att minska till uppskattningsvis 25 meter om ett ytterligare spår norr om Skäran byggs i framtiden. Inom 50 meter från Skäran planeras dock endast parkeringshus.

Enligt GÖP (1999) ska kontor placeras på större avstånd än 30 meter från järnväg där farligt gods transporteras. Enligt samma riktlinjer anges att bostäder ska placeras på större avstånd än 80 meter från järnväg där farligt gods transporteras. Då närmsta kontorsbebyggelse planeras på ett minsta avstånd av 30 meter från Skäran och Norge/Vänerbanan och bostadsbebyggelse på ett minsta avstånd av 100 meter uppfylls dessa riktlinjer.

I den riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods (2006) som Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands län gemensamt har tagit fram framgår att bostäder, handel och centrum bör förläggas i zon C där zon A är zonen närmast vägen (se figur 4). Enligt samma riktlinjer bör kontor placeras i zon B. Planerad bebyggelse bedöms med ett undantag uppfylla riktlinjerna. En dagligvaruhandel planeras i områdets södra del och hamnar då i zon B istället för i zon C som anges i riktlinjerna. Dagligvaruhandeln planeras byggas som en del av parkeringshuset och skyddas genom planbestämmelser mot både brand och explosioner, se planregleringar nedan.



Figur 4: Zonindelning där zonerna representerar föreslagen markanvändning utmed transportled för farligt gods. Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands län.

Strategi

Planområdet utformas så att den mest känsliga markanvändningen, bostäder, skola, dagvård mm, placeras i den del av planområdet som beräknas få lägst risknivåer. Genom en koncentration av känsliga verksamheter i områdets centrala och nordöstra

delar kan en skyddande yttre mur av mindre känsliga byggnader skapas. I södra delen av planområdet som är mest exponerat mot riskkällorna föreslås parkeringsanläggning och kontor med skyddande konstruktioner och i sydväst anpassas den befintliga byggnaden B27 för att bidra till ett sammanhängande skydd. I väster tillkommer stora kontorsbyggnader som även de får utformningsbestämmelser för fasaderna. I väster ligger risknivåerna betydligt lägre än i söder och avståndet till befintlig transportled för farligt gods är långt. Detaljplanen tar dock höjd för att transporter med farligt gods skulle kunna ske närmre planområdet i framtiden.

Planregleringar

Detaljplanen reglerar att området mellan spår och närmaste bebyggelse inte får uppmana till stadigvarande vistelse. Uteplatser och balkonger tillåts inte inom 50 meter från riskkälla. Byggnader inom 50 meter från farligt godsled ska kunna utrymmas bort från riskkällan för att möjliggöra säker utrymning i händelse av olycka.

För all tillkommande kontorsbebyggelse regleras ventilationen genom planbestämmelse b_4 –*Ventilation ska vara avstängningsbar och placerad högt i byggnaden, vänd bort från farligt godsled*.

För byggnader närmast riskkällor anges planbestämmelserna b_2 och/eller b_3 beroende på avståndet mellan aktuell riskkälla och närmaste fasad.

b_2 – *Fasad mot Västra Stambanan/Hamnbanan resp. Norge/Vänerbanan ska utgöras av obrännbart material. Fasaden inklusive fönster och andra öppningar ska vara av lägst brandklass EI30*.

b_3 – *Byggnaden ska konstrueras för att klara dimensionerande gasmolnsexplosion (10 kg gasol med volymen 100 m^3) på Västra Stambanan/Hamnbanan resp. Norge/Vänerbanan. Byggnaden ska konstrueras så att den klarar dimensionerande trycklast utan att utsättas för fortskridande ras*.

B27

Planområdets sydvästra hörn domineras av en stor äldre industribyggnad som idag används för parkering, bowling, konferens, glasstillverkning och i vissa delar som kontor. Detaljplanen anger för denna byggnad planbestämmelserna J_1 och (J_1) vilka endast medger personextensiva verksamheter såsom tillverkningsindustri, lager, laboratorium och odling.

För att säkerställa att personal inte stadigvarande vistas i zonen närmast riskkällorna söder och väster om byggnaden har bestämmelse v_1 införts som reglerar att arbetsplatser inte får inrättas inom 10 meter från fasad mot riskkälla. I den södra delen av B27 har planbestämmelse b_5 - *Taket ska täckas med plåt som skydd mot risker från transporter med farligt gods*, införts för att minska risken med befintliga glaslanterniner. Byggnaden omfattas även av bestämmelse b_1 – *befintliga fönsteröppningar mot Västra Stambanan/Hamnbanan resp. Norge/Vänerbanan ska muras igen*.

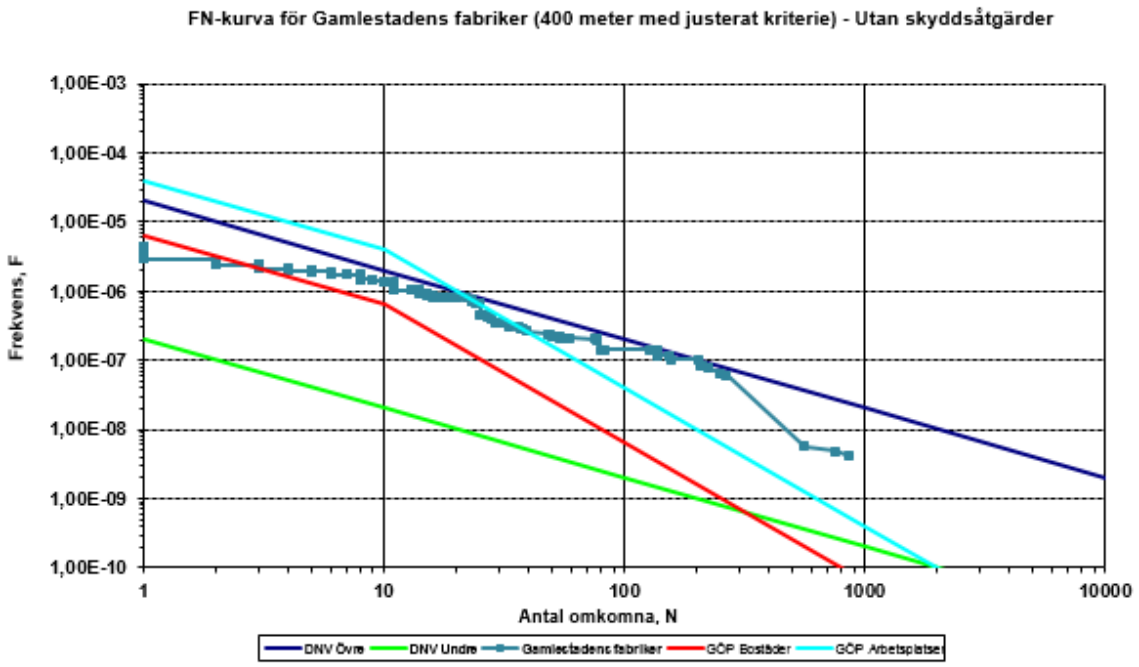
Individrisk

Jämfört med Den Norske Veritas (DNV) kriterier hamnar den samlade individrisken inomhus med avseende på Skäran, utan hänsyn till rekommenderade skyddsåtgärder, på en nivå där skyddsåtgärder skall bedömas ur kostnad/nytta-synpunkt 0-50 meter från Skäran. På större avstånd än 50 meter hamnar den samlade individrisken inomhus på en nivå som anses som låg och där behov av ytterligare skyddsåtgärder ej anses föreligga. Införande av den kvantifierade skyddsåtgärden minskar individrisken och leder till att den anses vara låg på avstånd längre än 25 meter från Skäran. Inga byggnader ligger inom 25 meter från bedömt framtida närmsta spår (tillkommande spår norr om Skäran).

Individrisken utomhus hamnar, utan hänsyn till rekommenderade skyddsåtgärder, på en nivå där skyddsåtgärder skall bedömas ur kostnad nytta synpunkt 0-75 meter från Skäran. På större avstånd än 75 meter hamnar den samlade individrisken utomhus på en nivå som anses som låg och där behov av ytterligare skyddsåtgärder ej anses föreligga. Införande av den kvantifierade skyddsåtgärden påverkar ej individrisknivån utomhus.

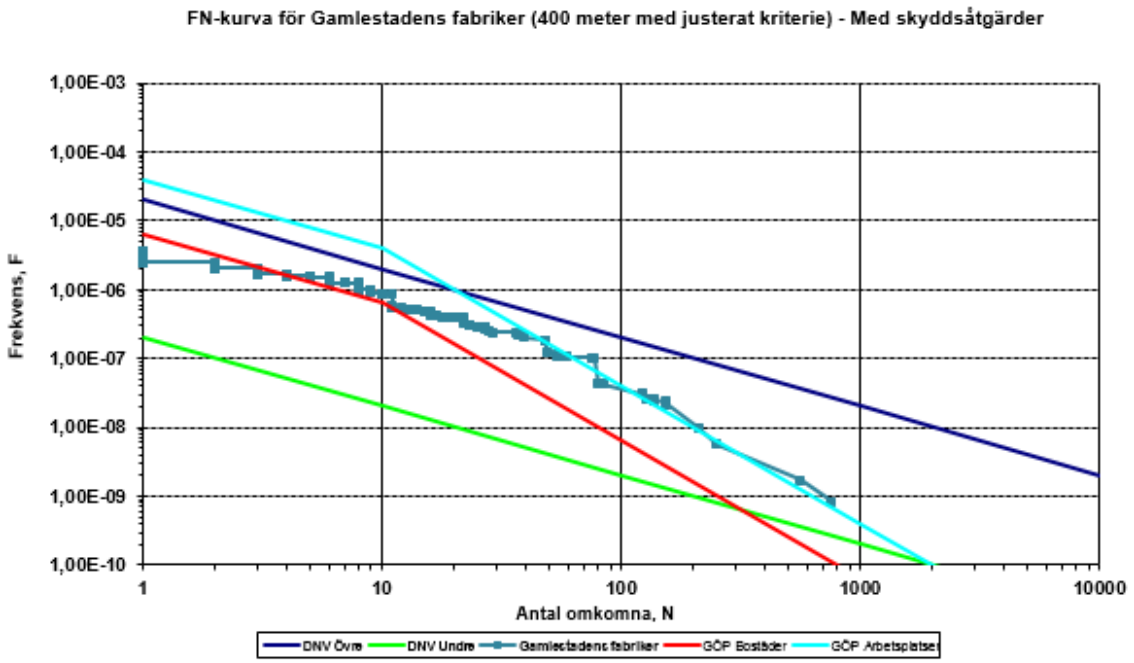
Samhällsrisk

Jämfört med DNV:s kriterier hamnar den samlade samhällsrisken högt i zonen mellan DNV:s övre och undre kriterie (se figur 5) när hänsyn ej tas till rekommenderade skyddsåtgärder. Detta innebär att samhällsrisken hamnar på gränsen till en oacceptabel nivå men ändå på en nivå där skyddsåtgärder skall bedömas ur kostnad/nytta-synpunkt. Samhällsrisken utan skyddsåtgärder hamnar även över GÖP:s kriterie för arbetsplatser.



Figur 5: Samlad samhällsrisk, <u>utan</u> hänsyn till rekommenderade skyddsåtgärder, för det studerade området (punktad linje) i förhållande till föreslagna riskkriterier enligt DNV (grön och mörkblå linje) samt Göteborgs översiktsplan (turkos linje = verksamheter/kontor och röd linje = bostäder). Kriterierna är justerade för att gälla 400 meter.

Samhällsrisken reduceras när hänsyn tas till rekommenderade skyddsåtgärder. När detta görs hamnar den samlade samhällsrisken fortsatt mellan DNV:s övre och undre kriterie men nu betydligt lägre inom denna zon (se figur 6). Risknivån tangerar kriteriet för kontor enligt GÖP och över kriteriet för bostäder enligt GÖP. Detta innebär att ytterligare skyddsåtgärder skall vidtagas ifall det är kostnadsmässigt rimligt enligt DNV:s kriterie.



Figur 6: *Samlad samhällsrisk, med hänsyn till rekommenderade skyddsåtgärder, för det studerade området (punktad linje) i förhållande till föreslagna riskkriterier enligt DNV (grön och mörkblå linje) samt Göteborgs översiktsplan (turkos linje = verksamheter/kontor och röd linje = bostäder). Kriterierna är justerade för att gälla 400 meter*.

Det bör noteras att det planeras en blandning av bostäder, kontor/verksamheter, handel och offentlig verksamhet inom det studerade området. Baserat på fördelningen av den planerade bebyggelsen inom området samt respektive verksamhets närhet till farligt godsleder, bedöms det rimligt att i det här fallet i första hand jämföra samhällsrisken mot kriteriet för kontor i GÖP. Detta innebär att planerad bebyggelse tangerar det relevanta kriteriet när hänsyn tas till skyddsåtgärder.

Beräknade risknivåer bedöms som rimliga när hänsyn tas till rekommenderade skyddsåtgärder och möjligheterna att ytterligare minska risknivån. Att utöver detta ytterligare minska risknivån bedöms svårt utan att kraftigt minska mängden bebyggelse i området. Inga ytterligare skyddsåtgärder, med avseende på farligt godstransporter förbi studerat område anses nödvändiga att lyfta in i detaljplanen.

Räddningsvägar

Brandkrav vid utrymningshöjder över 11 meter är att tillräckligt breda räddningsvägar eller uppställningsplatser anordnas för bilburen maskinstege. Alternativt att byggnader utförs med trapphus enligt Tr2-utförande. Släckbil ska ha högst 50 meter till byggnad där insats ska göras. För gruppbostäder samt för hotell- och kontorslokaler krävs två av varandra oberoende utrymningsvägar. Räddningstjänsten ska även ha tillgänglighet till spårområdet vid en olycka på spårvägen eller på järnvägen.

Stigande vatten

Planområdet är delvis lågt beläget med en lågpunkt mot Säveån i nordväst och en annan lågpunkt strax utanför detaljplanens sydöstra hörn. Enligt Göteborgs Stads simuleringar av framtida flöden i Säveån respektive skyfall måste planområdet skyddas med en kombination av olika åtgärder. Den stora mängd befintlig och bevarandevärd bebyggelse som finns i området gör det omöjligt att genom höjdsättning av gator, kvartersmark och planerade byggrätter säkra upp de från staden angivna säkra

planeringsnivåerna (+2,9). Den primära åtgärd som planeras för att säkra området är att höja den inre delen av kajen mot Säveån till en nivå som kan hantera framtida högsta vattennivåer samt att komplettera kajområdet i planområdets nordvästra hörn där kajkanten idag endast delvis är utbyggd. Genom att säkra kajens nivå skapas ett sammanhängande skydd från Gamlestadsvägen i öster via kajen till Norge-Vänerbanans nya banvallar i väster. I sydväst bildar byggnad B27 långa obrutna fasad en mur och de planerade byggrätterna i söder planläggs med en skyddsfasad mot söder till följd av risker med transporter av farligt gods. De stora trafikanläggningar som ligger i direkt anslutning till planområdets södra gräns är av nödvändighet höjdsatta så att de kan komma att översvämmas vid framtida skyfall. Om trafikanläggningarna inte utformas så att de får en adekvat avrinning kan södra delen av planområdet komma att översvämmas. Dock påverkas enligt simuleringar endast planerad parkeringsanläggning samt delar av det kontorshus som utformas med en sluten fasad åt söder. Planområdet kan på detta sätt skyddas mot översvämning från söder upp till +2,9. För scenarion där planområdet i framtiden kommer behöva skyddas till en nivå över +2,9 kommer portabla och/eller tillfälliga lösningar komplettera det skydd som bebyggelsen utgör. Ett permanent heltäckande skydd för nivåer över +2,9 kan inte uppföras till följd av höjdsättning och placering av trafikområdet under E20/Västra Stambanan samt de stora ledningsstråk som ligger under södra delen av planområdet.

Skyfall

Då planområdet är lågt beläget och utformas med motsvarande en yttre skyddsmur mot stigande vatten, se *Stigande vatten* ovan, kommer skyfall inte kunna avledas genom ledningar eller ytliga vattenvägar. Ett förslag finns därför framtaget i dagvatten-utredningen som visar på hur en omsorgsfull höjdsättning kan avleda skyfall till platser som kan översvämmas under kontrollerade former. Skyfallsvatten från större delen av området är tänkt att avledas till den planerade grönytan väster om byggnad B19. Ytan föreslås utformas som en skålning eller med gradänger nedsänkt med minst en halvmeter jämfört med omkringliggande mark. Även torgytan öster om byggnad B19 föreslås delvis sänkas. I den norra delen av planområdet föreslås små justeringar av marknivåerna vilket skulle skapa en mindre skålning mellan byggnaderna B2, B3 och B15. Befintliga gränder och planområdets nordvästra del justeras så att skyfallsvatten samlas vid planerat torg i anslutning till tunnelmynningen centralt i planområdet. Totalt bedöms ett framtida 100-årsregn kunna hanteras i området om föreslagna åtgärder vidtas.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området är anslutet till det kommunala vatten- och avloppsledningsnätet.

Avloppsnätet inom planområdets kvartersmark ska utformas som ett duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Vid ny-anläggning och omläggning av avloppsnätet införs det nya systemet successivt. Lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall ska tillåtas, ska vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt, med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem, dock lägst +3,3. Brunnar inom byggnader belägna under den översvämningssäkra höjden får pumpas och backventiler ska finnas för att säkra byggnad mot extrema vattennivåer.

En stor spillvattenledning är belägen utmed kajen på Säveåns södra sida. Denna del av planområdet utgör allmän plats (KAJ och TORG). Spillvattenledningen har i dagsläget

en sned dragning när den korsar spårväg och järnväg omedelbart väster om (och utanför) planområdet. Ett framtida läge (inom planområdet) där spillvattenledningen istället förläggs utmed spårvägsbanken (inom kvartersmark som anger P - markparkering) och korsar spårväg och järnväg (utanför planområdet) vinkelrätt norr om gc-porten förbereds genom att plankartan anger u (marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar).

Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A1; VAV publikation P83.

Bild 20: Den senmedeltida staden Nya Lödöses stadssigill återfinns numera i form av brunnslock inom planområdet (och runt det framväxande resecentret). Dessa specialdesignade brunnslock är en lokal företeelse som enbart kommer att finnas inom den yta där Nya Lödöse en gång låg.

Dagvatten

Befintligt dagvattensystem har troligtvis byggts ut och byggts om i takt med områdets förändrade utbyggnad och användning. Idag består dagvattensystemet av en mängd ledningar med oklar status. Dagvattensystemet mynnar huvudsakligen i tre punkter rakt ut i Säveån utan föregående rening. En mindre del leds istället till en spillvattenledning.

Den föreslagna dagvattenhanteringen i området består av en kombination av olika dagvattenlösningar. Dimensionering har gjorts enligt svenskt vattens P90 och enligt Göteborgs Stads fördröjningskrav på 10 mm/m^2 hårdgjord yta. Dagvattenhanteringen delas in i kvartersmark och allmän platsmark. På kvartersmark fördröjs takavrinningen, som har ett mindre reningsbehov, i rörmagasin. Avrinningen från hårdgjorda körbara ytor fördröjs och renas till viss del i underjordiska makadammagasin. Dagvattnet från kvartersmark leds därefter till en gemensam reningsanläggning under det centralt belägna torget på allmän platsmark i anslutning till pendeltågsstationen.

Allmän platsmark inom planområdet består främst av körbara ytor i form av Gamlestadsvägen, Ånäsvägen och lokalgator. Dagvattnet från dessa gator föreslås hanteras genom fördröjning och rening genom bland annat växtbäddar i samband med trädplantering och genom underjordiska makadammagasin. Dagvatten från lokalgatan leds därefter till den gemensamma reningsanläggningen medan dagvattnet från

Gamlestadsvägen och Ånäsvägen ansluts till befintligt ledningssystem för gatorna. Från den gemensamma reningsanläggningen pumpas dagvattnet till Säveån.

Exakt utformning och dimensionering av dagvattensystemet får göras i projektering då flera okända faktorer, främst arkeologi, kommer att spela in i möjligheterna till ytlig resp. underjordisk fördröjning för de olika delområdena. Med föreslagna åtgärder bedöms området få en markant förbättrad dagvattenhantering. Sammantaget finns goda möjligheter att uppnå stadens krav på fördröjning och rening.

Värme/Kyla

Fjärrvärmenätet är utbyggt inom planområdet och tillkommande bebyggelse kan anslutas till befintligt nät. Om intresse uppkommer kan planområdet även förses med fjärrkyla. En större fjärrvärmeledning korsar planområdets södra del vilket medför anpassningar av den planerade bebyggelsens utformning.

El

Inom planområdet finns det fyra stycken befintliga transformatorstationer; en i planområdets norra del norr om byggnad B18 (ut mot kajstråket), en i områdets centrala del i anslutning till byggnad B2 (inbyggd), en i planområdets södra del mellan byggnad B27 och B22 samt en i anslutning till byggnad B27 (inbyggd).

De båda inbyggda transformatorstationerna (inom B2 och inom B27) behöver eventuellt på grund av områdets omvandling flyttas.

Föreslagna platser för placeringar av transformatorstationer är utmärkta på plankartan med byggrätt för ändamålet **E** (teknisk anläggning).

Tele och IT-nät

Tele- och IT-nät finns inom området.

Eventuella störningar på CNS-utrustning på grund av tillkommande bebyggelse

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (**C**ommunication, **N**avigation, **S**urveillance). Luftfartsverket har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot etableringen inom Gamlestadens fabriker.

Avfall

Sophämtning (för insamling av hushållssopor) inom planområdet planeras ske på traditionellt vis med sopbil. Sopbilar bedöms kunna angöra och vända på ett säkert sätt inom planområdet. Någon *återvinningsplats* (för insamling av hushållsförpackningar) finns inte och planeras inte tillkomma inom planområdet. Närmaste befintliga återvinningsplats ligger på Stockholmsgatan bredvid Ånäsfältet (se röd ring på bild 21). Närmaste kompletta *återvinningscentral* är Kretsloppsparken Alelyckan, belägen ca 3 km norr om planområdet längs med Gamlestadsvägen.

Bild 21. Återvinningsplatsen vid Ånäsfältet.

Konsekvensbeskrivning

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Stadsbyggnadskontoret har genomfört 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.

Stadsbyggnadskontoret har bedömt att området ur allmän synpunkt är lämpligt för den markanvändning som föreslås i planen. Stort allmänt intresse föreligger av att utveckla områdena kring knutpunkten vid Gamlestads torg genom att tillföra ny bebyggelse med täthet och med blandade funktioner vid en av stadens viktiga strategiska knutpunkter. Vidare kan en förtätning i Gamlestadens fabriker skapa en tydligare och tryggare koppling mellan Bagaregården och Gamlestaden. Planområdet har en för Göteborg unik blandning av industribebyggelse från olika epoker som genom planens genomförande kan bevaras, lyftas fram och utvecklas. Planförslaget är förenligt med gällande översiktsplan och med den fördjupning av översiktsplanen som finns framtagen för det aktuella området. Planen berör riksintressen knutna till Natura 2000-området Säveån och fornlämning RAÄ 218 Göteborg, Nya Lödöse. Planens genomförande bedöms inte medverka till att miljökvalitetsnormerna överskrids.

Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 5 kap. 18 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11 § för aktuell detaljplan.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan vilket också stämts av mot Länsstyrelsen. I Länsstyrelsens yttrande över den första samrådshandlingen (2014-06-27) framkom dock att en annan bedömning gjorts och att detaljplanen nu ansågs medföra skada på Natura 2000-området Säveån. Kommunen bedömer att detaljplanen visserligen kan tänkas påverka Säveån i och med dess direkta närhet men att påverkan är av den karaktär och ringa omfattning att den inte kan anses medföra skada på Natura 2000-området. Den nya behovsbedömning som Göteborgs Stad har gjort medför att en MKB upprättas då detaljplanen medför åtgärder som skulle kunna kräva tillstånd enligt 7 kap. 28a§ MB.

Risk finns även för påverkan på förekomsten av fornlämning RAÄ 218 Göteborg, Nya Lödöse. Ingen betydande miljöpåverkan bedöms dock uppstå. Ett särskilt tillståndsärende har upprättats omfattande samtliga föreslagna åtgärder i Gamlestaden.

Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats för detaljplanen i vilken effekterna av detaljplanens genomförande beskrivs. Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och resultat är samordnat med den MKB som upprättats för tillståndsärendet för påverkan på Natura 2000-området Säveån gällande samtliga pågående detaljplaner inom influensområdet i Gamlestaden.

Konsekvenser av planförslaget samt skyddsåtgärder

Planförslaget innebär minskade utsläpp av föroreningar till Säveån från dagvatten med 45-80% genom att dagvattnet omhändertas och renas. Konsekvenserna är måttliga och positiva (liten påverkan på nationellt värde) för de naturvärden som är knutna till Säveån, jämfört med nollalternativet.

Ett förorenat område mellan byggnad B18 och Säveån kommer att saneras vilket medför att en stor del av förekomsterna av PAH tas bort och risken för att föroreningar ska spridas ytterligare till grundvattnet och Säveån minskar markant. Konsekvenserna är mycket stora och positiva eftersom risken för spridning till Natura 2000-område och riksintresse minskar (betydande påverkan på nationellt värde).

Under byggtiden uppstår buller och vibrationer från byggnadsarbetena i anslutning till Säveån liksom risk för utsläpp av till exempel oljeföroreningar från arbetsmaskiner eller förorenat länsvatten om åtgärder inte vidtas. Konsekvenserna för naturmiljön under byggtiden med inarbetade skyddsåtgärder bedöms som små (liten påverkan på nationellt värde) då påverkan är liten, tillfällig och övergående

Under drifttiden sker ingen negativ påverkan på fisk och andra vattenlevande organismer och inga negativa konsekvenser kvarstår, jämfört med nollalternativet. Någon bestående påverkan på säveålaxen eller på havsöringen bedöms inte uppkomma eftersom det påverkade området är mycket litet och utgör en transportsträcka. Kumulativa effekter till följd av andra planerade arbeten i Säveån bedöms som obetydliga till små.

Natura 2000

En separat tillståndsansökan upprättas för tillstånd för vattenverksamhet för Natura 2000. Ingen påverkan sker på det fennoskandiska vattendraget, säveålaxen eller kungsfiskaren. Konsekvenserna är positiva då spridning av föroreningar från dagvatten och förorenad mark minskar markant.

Hållbart stadsbyggande

Hushållning av naturresurser i ett större perspektiv påverkas positivt av utbyggnad och förtätning med blandade verksamheter, i ett läge med god tillgång till kollektivtrafik, i ett redan ianspråktaget område. Detaljplanens genomförande bidrar till att stadens östra delar förstärks och att Gamlestaden på sikt kan avlasta regionens centrala delar. Befintlig teknisk och social infrastruktur utnyttjas bättre. Bilberoendet minskar, vilket är positivt för klimatet samt för luftkvaliteten i staden.

Stadsbild

Planförslagets struktur tar sin utgångspunkt i det bebyggelsemönster som inom ramen för fabriksmiljöns utveckling har växt fram successivt över tiden. Idén om att området övergår till att bli en blandstadsmiljö visar sig bland annat genom en ökad fysisk täthet

(rumslighet), en förstärkning av stråken genom området och en strävan mot ett breddat utbud av verksamheter.

Planområdets omedelbara närhet till Gamlestads torgs resecentrum (strategisk knutpunkt) gör det extra intressant för etablering av regionala funktioner. I planområdets möte med Säveån, som södra halvan av ett gemensamt å-rum, finns goda möjligheter att utveckla en mycket attraktiv och unik plats i Göteborg.

Bild 22: Föreslagen bebyggelse vid Säveåns å-rum omedelbart norr om Gamlestadens fabriker. Resecentrumbyggnaden som är under uppförande syns till vänster i bild. Illustration av Qpg Arkitektur.

Kulturmiljö

Befintlig bebyggelse inom planområdet består av byggnader av industriell karaktär som har växt fram, byggts om och utvecklats alltefter hur den industriella verksamhetens behov har skiftat över tiden. I Gamlestadens fabriker pågick den industriella epoken från ca 1730-talet fram till 1980-talet. Den före detta fabriksmiljöns idag öppna och inbjudande karaktär beror på att området numera helt har övergått till att hysa annan verksamhet än industri, främst kontorsverksamhet.

För att säkerställa den kulturhistoriskt intressanta bebyggelsemiljön innehåller planförslaget bevarande- och varsamhetsbestämmelser (q- och k-bestämmelser) för de befintliga byggnaderna. En detaljerad genomgång, byggnad för byggnad, görs i den till planbeskrivningen tillhörande bilagan; *Riktlinjer q och k – skydds- och varsamhetsbestämmelser Gamlestadens fabriker (bilaga 1).*

Vad gäller planförslagets påverkan på Gamlestadens fabrikers kulturmiljö så omnämns detta översiktligt även i den till planen hörande *miljökonsekvensbeskrivningen*.

Luftmiljö

Utförda beräkningar och bedömningar för halter av partiklar samt kvävedioxid år 2020, visar på värden klart under gränsvärdena för MKN vad gäller partiklar. Enligt de

spridningskartor som tagits fram för kvävedioxid finns det en liten risk för överskridande av MKN per timme i planområdets sydöstra del. Luftmiljön påverkas av trafiken på det nationella vägnätet (E20) i anslutning, söder om planområdet. Risken för överskridande av MKN bedöms som relativt låg och den enda byggnad som skulle kunna påverkas är planerat parkeringshus. Ytorna mellan planerad bebyggelse och omkringliggande infrastruktur regleras för att inte uppmana till stadigvarande vistelse.

Påverkan på vatten

Ett omfattande system för fördröjning och rening av dagvatten förutsätts byggas ut i samband med detaljplanens genomförande. Då dagvattnet renas och flödesutjämning sker ger det minskad påverkan på vattenkvaliteten och vattenmiljöerna jämfört med nuläget. Sammantaget finns goda möjligheter att uppnå stadens krav på fördröjning och rening. Konsekvenserna är små och positiva. *Se även under rubrik Miljökonsekvensbeskrivning ovan.*

Den gångbro som detaljplanen medger ger en skuggningseffekt på Säveån. Gångbron planeras ersätta en befintlig gångbro strax öster om planområdet. Skuggningseffekten bedöms som likvärdig befintlig och ger ringa påverkan på vattenområdet.

Störningar

Trafikbuller

Området är utsatt för höga bullernivåer från omkringliggande trafikstrukturer. Bullerregn gör att det är svårt att skapa goda ljudmiljöer i de offentliga miljöerna i området. Fokus bör ligga på att skapa goda ljudmiljöer inomhus samt att där det så är möjligt skapa skyddade uteplatser. Ett omfattande utredningsarbete har gjorts för att skapa goda ljudmiljöer enligt förordningen (2016:215) inom planerat bostadskvarter vilket redovisas utförligt i till planen tillhörande bullerutredning. Merparten av lägenheterna kommer att utformas genomgående med högst 55 dBA på bullerskyddad sida. Ett mindre antal lägenheter kommer att utformas med en bostadsyta på mindre än 35 m^2 och där accepteras en ekvivalent ljudnivå på max 65 dBA. Maximala ljudnivåer beräknas till högst 70 dBA på skyddad fasadsida där genomgående lägenheter skapas vilket innebär att förordningens krav uppfylls även för detta villkor. Innergården i bostadskvarteret beräknas ha en ekvivalent ljudnivå upp till 50 dBA och det finns därmed goda möjligheter att skapa en tyst utemiljö för de boende.

För punkthuset klaras riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Det innebär att bostäder kan ordnas i detta hus som klarar riktvärde enligt förordningen. Om uteplats, egen eller gemensam, anordnas för bostäder i punkthuset behöver en bullerskyddad yta skapas där riktvärdet 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå dagtid kan klaras.

Skuggning

Bostadsgården har utformats för att ge de boende och gården så goda ljusförhållanden som det under omständigheterna är möjligt. För att klara bullernivåerna behöver kvarteret vara jämnhögt vilket skapar problem med dagsljus där ett kvarter med lägre höjder mot söder skulle vara önskvärt. Ett ”urbant fönster” sparas ur kvarteret där det regleras att kvarteret endast får byggas i två våningar medan resterande höjd får tas upp med en glasskärm. På så sätt regleras att kvarterets trängsta och mörkaste hörn öppnas upp mot den öppna torgytan söder om bostadskvarteret vilket skapar både utblickar och dagsljusinstrålning.

Sociala konsekvenser

Planens genomförande bedöms ge positiva effekter socialt. Nya bostäder och verksamheter tillkommer vilket leder till en ökad social blandning avseende boende och verksamma i stadsdelen. Ambitionerna att skapa citykaraktär med resecentrum i Gamlestaden som utgångspunkt bidrar till en dynamisk utveckling där Gamlestadens roll som nordöstra Göteborgs ”motor” bedöms förstärkas. Boende och besökande från olika delar av staden kan mötas här. En stadsmiljö av citykaraktär som är levande och öppen över en stor del av dygnet främjar tryggheten i stadsdelen och kopplingen mellan Bagaregården och Gamlestaden förstärks.

Folkhälsa

De stora satsningar på utbyggnad av kollektivtrafiken som sker i planområdets närhet minskar behovet av vardagliga transporter med bil. När fler personer nyttjar kollektivtrafik, i kombination med att gå eller cykla till och från Gamlestadens resecentrum (eller andra hållplatslägen), bidrar detta till en förbättrad folkhälsa. Att stadsdelens stråk uppfattas som attraktiva att röra sig längs och att dessa når attraktiva målpunkter (Gamlestadens resecentrum, handel och service, Säveåns grönstråk, torg och platsbildningar etc.) främjar människors benägenhet att ta sig runt i stadsdelen gående, joggande eller per cykel.

Barns och ungas perspektiv

Som barn betraktas alla människor under 18 år. När det gäller barns och ungas koppling till fysisk planering har Göteborgs Stad genom sin barnkonsekvensanalys identifierat fem parametrar att utgå ifrån när ett område eller en stadsdel ska planeras. Dessa är; 1. sammanhållen stad, 2. samspel, lek och lärande, 3. vardagsliv, 4. identitet och 5. hälsa och säkerhet.

Planförslaget bedöms bidra positivt till att knyta samman och förstärka flera stadsdelars inbördes koppling till varandra och till Göteborgs citykärna. Planförslaget leder alltså till en mer *sammanhållen stad* vilket bl.a. innebär att antalet ödsliga platser minskar. Inom planområdet handlar detta bl.a. om att merparten ytor som idag utgörs av öppna markparkeringar förtätas och därmed fylls med liv och innehåll.

Gårdsmiljöerna utgör viktiga platser för barn och ungas *samspel, lek och lärande* där kvartersstrukturen skapar helt eller delvis slutna skyddade utemiljöer där barn och unga kan vistas tryggt och säkert. Den bostadsbebyggelse som föreslås i detaljplanen kommer att ha gårdsmiljöer tydligt avskärmade från utanförliggande gatumiljöer.

Mycket som rör parametern *vardagsliv* handlar om att kunna förflytta sig mellan olika målpunkter på ett smidigt och miljömässigt hållbart sätt. Med förbättrade pendlingsmöjligheter ökar också smidigheten för skolungdomar att nå skolor och fritidsaktiviteter även utanför den egna stadsdelen.

Gamlestadens fabrikers karaktäristiska äldre bebyggelse står för kontinuitet och är tydligt *identifikationsskapande*. Stadsdelens omdaning i stort leder till att ”bilden av Gamlestaden”, i Göteborgssamhället, förstärks avsevärt på ett positivt sätt. Med tanke på Gamlestadens nära geografiska koppling till nordöstra Göteborg är detta positivt för alla som växer upp i denna del av Göteborg.

Vad gäller frågor som rör barns och ungas *hälsa och säkerhet* kopplat till planförslaget så kan bl.a. konstateras att förbättrad kollektivtrafik är positivt för folkhälsan på grund av minskat bilåkande. Planförslagets utformning bedöms leda till en ökad känsla av trygghet, vilket är positivt för alla, och inte minst för unga som uppehåller sig mycket i det offentliga rummet. Rent säkerhetsmässigt kommer dock Gamlestadsvägen att utgöra en fysisk barriär även för lite äldre barn. Att gator i sig utgör väldigt tydliga barriärer

skapar å andra sidan ingen tvekan om att man måste vara försiktig. Det är av största vikt att gatumiljöer utformas så att hastighetsbegränsningar inte överskrids.

Bild 23: Inom planområdet och övriga Gamlestaden finns det mycket goda kollektivtrafikförbindelser vilket underlättar för skolungdomar att förflytta sig mellan hem, skola och fritidsaktiviteter. Fotot visar pendeltågsstationens södra entré.

Nollalternativ

Om detaljplanen inte kan genomföras kommer befintliga industribyggnader i Gamlestadens fabriker stå kvar som de ser ut idag. Befintliga byggnader är idag till övervägande del fyllda av verksamheter med tillfälliga bygglov i väntan på detaljplan. Permanenta bygglov kan i de flesta fall inte ges då området är planlagt som industri. Den riskproblematik som finns i området med avseende på transporter av farligt gods, stigande vatten och skyfall gör att stora delar av området anses olämpligt för befintliga verksamheter om inte de i detaljplanen föreslagna åtgärderna kan genomföras. Den befintliga bebyggelsen anses samtidigt så bevarandevärd att byggnaderna i de flesta fall inte får rivas och heller inte anpassas i den omfattning som skulle krävas för att bibehålla befintliga verksamheter. Att bevara områdets funktion så som den är idag utan ny detaljplan anses därför omöjligt. Det skulle sannolikt ge ett område med många tomma lokaler, stora bevarandevärda byggnader som inte kan användas och problem med att få in verksamheter som skapar den positiva förändring som området behöver för att bli en attraktiv och tillgänglig del av stadsväven. Utan ny detaljplan kommer området sakta dö ut vilket kommer bygga på barriäreffekten mellan stadens centrala delar och Gamlestaden.

Genomförandetid

Genomförandetiden utgår 5 år efter det datum då planen vunnit laga kraft.

Elin Johansson	Mattias Westblom	Arvid Törnqvist
Planchef	Projektledare	Planarkitekt