

Områdesbestämmelser utmed Gamla Säröbanans banvall i Brottkärr i stadsdelen Askim

Standardförfarande BESKRIVNING

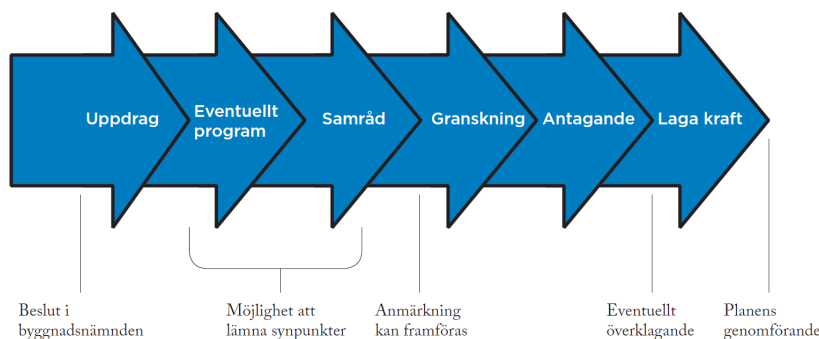


Samrådshandling december 2022

Planprocessen

Framtagande av områdesbestämmelser sker enligt plan- och bygglagen på samma sätt som för detaljplanearbete och är indelat i flera skeden. Samrådet syftar till att samla in information, önskemål och synpunkter som berör förslaget i ett tidigt skede i processen med att upprätta av områdesbestämmelser. Vid granskningen är förslaget färdigställt. För att vara säker på att senare ha rätt att överklaga beslutet att anta områdesbestämmelserna ska skriftliga synpunkter lämnas senast under granskningstiden.

När processen att ta fram områdesbestämmelser eller detaljplan påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen.



Planinformation

Kommunfullmäktige gav 2022-05-19 byggnadsnämnden i uppdrag att upprätta områdesbestämmelser för delar av kuststräckan i sydväst (KF 0069/22 § 22).

Arbete med att upprätta områdesbestämmelser startades av stadsbyggnadskontoret 2022-08-31 med stadsbyggnadskontorets diarienummer 0727/22. Stadsbyggnadskontoret och byggnadsnämnden upphör januari 2023 och ersätts av stadsbyggnadsförvaltningen och stadsbyggnadsnämnden. Stadsbyggnadsförvaltningens diarienummer för ärendet är **SBF-2023-00181**.

Områdesbestämmelserna är upprättade med standardplanförfarande.

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar och utredningar samt kartor finns på Stadsbyggnadsförvaltningen, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Samrådstitid:

Samrådstitiden är 2023-01-25 till 2023-02-14

Information om planförslaget lämnas av:

Martin Norvenius, Stadsbyggnadsförvaltningen, tfn 031-368 17 62

SAMRÅDSHANDLING

Beslutshandling inför samråd

Datum: 2022-12-13

Aktbeteckning: 2-xxxx

Diarienummer SBF-2023-00181 (tidigare diarienummer SBK: 0727/22)

Handläggare SBF

Martin Norvenius

Tel: 031-368 1762

martin.norvenius@sbk.goteborg.se

Områdesbestämmelser utmed Gamla Säröbanans banvall i Brottkärr inom stadsdelen Askim i Göteborg Dnr 0727/22

Områdesbestämmelserna är upprättade med standardplanförfarande enligt PBL 2014:900.

Beskrivning

Områdesbestämmelserna omfattar följande handlingar:

handlingar

- beskrivning (denna handling)
- bestämmelsekartor

Innehållsförteckning

OMRÅDESBESTÄMMELSER UTMED GAMLA SÄRÖBANANS BANVALL I BROTTKÄRR I STADSDELEN ASKIM	1
<i>Planprocessen</i>	2
<i>Planinformation</i>	2
<i>Samrådstid:</i>	2
BESKRIVNING	3
OMRÅDESBESTÄMMELSERNA OMFATTAR FÖLJANDE HANDLINGAR:	3
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	4
SAMMANFATTNING	5
<i>Områdesbestämmelsernas syfte</i>	5
<i>Bestämmelsernas innebörd och genomförande</i>	6
<i>Överensstämmelse med översiktsplanen</i>	6
<i>Geografisk avgränsning av områdesbestämmelserna</i>	6
PLANFÖRHÅLLANDEN OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	8
<i>Översiktsplanen</i>	8
<i>Bestämmelser enligt Miljöbalken</i>	9
OMRÅDESBESTÄMMELSERNAS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	13
<i>Syfte</i>	13
<i>Läge, areal och markägoförhållanden</i>	13
<i>Landskapsbild, mark och vegetation</i>	14
<i>Bebyggelse</i>	15
<i>Kulturhistoria och kulturmiljö</i>	15
<i>Sociala förutsättningar</i>	20
<i>Trafik</i>	22
OMRÅDESBESTÄMMELSERNAS INNEBÖRD	25
<i>Tidplan</i>	25
<i>Genomförandetid</i>	25
<i>Områdesbestämmelser som planeringsverktyg</i>	25
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	26
<i>Nollalternativet</i>	29
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	29
<i>Miljökonsekvenser</i>	30
<i>Ekonomiska konsekvenser av områdesbestämmelserna</i>	30
ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	30

Sammanfattning

Kommunfullmäktige gav 2022-05-19 byggnadsnämnden i uppdrag att upprätta områdesbestämmelser för delar av kuststräckan i sydväst (KF 0069/22 § 22).

Områdesbestämmelserna omfattar de områden närmst kustlinjen i Brottkärr utmed den gamla Säröbanans banvall som i dagsläget saknar detaljplan.

Säröbanan är ett viktigt pendelcykelstråk och är en del av Kattegattleden som går mellan Göteborg och Helsingborg. Säröbanan är ett rekreativt stråk för hela staden och unikt både för sitt kustnära läge och sitt kulturhistoriska värde. Längs vissa delar av Säröbanan ligger bostäder som i brist på annan angöring till gatunätet behöver använda den gamla banvallen som körbana. Detta skapar konflikter och trafiksäkerhetsproblem. Enligt översiktsplanen 2022 skall *särskild hänsyn tas till pendlingscykelnätets behov vid prövning av lov och när program och detaljplaner enligt PBL upprättas* inom detta område. Områdesbestämmelsernas avgränsning och innehåll stödjer översiktsplanens syfte.

Områdesgränserna i öster har lagts så att området omfattar de högsta bergknallarna och höjderna som definierar den dramatiska landskapsbilden och landskapsrummet längs kuststräckan. På höjddpartierna öster om Järkholmen och Stora Amundön är bebyggelsestrycket mycket högt och ny bebyggelse på höjdryggarna påverkar kustlandskapet påtagligt.

Områdesbestämmelserna syftar till att underlätta lämplighetsbedömningen av ny bebyggelse i detta visuellt utsatta läge. Områdesbestämmelserna gör det möjligt för byggnadsnämnden att i högre utsträckning än i dagsläget styra över utvecklingen av områdets karaktär. Detta sker genom områdesbestämmelsernas utökade lovpunkt i beslut om marklov och bygglov.

Inom området för områdesbestämmelserna ligger en före detta banvaktstuga med uthus och källare. Banvaktstugorna byggdes med plankstomme och med samma stilideal med fornnordiskt inspirerad träornamentik som de större stationshusen. Huvudbyggnaden och de övriga byggnaderna på Brottkärr 1:70 bedöms som särskilt värdefull ur historisk, och miljömässig synpunkt och får inte förvanskas (PBL 8 kap 13 §).

Områdesbestämmelsernas syfte

Syfte

Syftet med att upprätta områdesbestämmelser utmed kustremsan vid Gamla Säröbanans banvall i Brottkärr är:

- att bättre reglera allmänna och enskilda intressen i området vid bygg- och marklov
- att skapa större förutsägbarhet och rättssäkerhet i byggnadsnämndens myndighetsutövning
- ge ett bättre skydd av kultur- och naturvärden i området
- att tillgodose riksintresset för högexploaterad kust
- att säkerställa att särskild hänsyn ska tas till pendlingscykelnätets behov enligt översiktsplanen.

Bestämmelsernas innebörd och genomförande

Områdesbestämmelserna gör det möjligt att i bygglov, marklov och förhandsbesked göra avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen inom området. Bestämmelserna ger ett visst skydd åt gång- och cykelbanan på den gamla banvallen som är ett smalt men viktigt stråk för allmänheten att cykla och gå utmed kusten. Områdesbestämmelsernas begränsning som



Landskapets siluett, Foto från Smithska udden mot kuststräckan i Brottkärr

juridiskt verktyg innebär att det inte är möjligt inom ramen för dessa att åstadkomma en separering mellan biltrafik och cykel- och gångtrafik eller att bestämma allmän plats respektive vad som skall vara kvartersmark. Den utökade bygglovsplikten innebär dock ett visst stöd för allemansrätten.

Områdesbestämmelserna reglerar inte några genomförandefrågor och garanterar inte någon byggrätt.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Områdesbestämmelserna överensstämmer med översiktsplan för Göteborg 2022.

Områdesbestämmelserna syftar till att bättre säkerställa att intentionerna i översiktsplanen kan förverkligas på ett mer ändamålsenligt sätt än i nuläget.

Geografisk avgränsning av områdesbestämmelserna

Stadsbyggnadskontoret/förvaltningen tolkar uppdraget från kommunfullmäktige som att det främst gäller de områden närmst kustlinjen i Brottkärr utmed den gamla Säröbanans banvall som saknar detaljplan.

En aspekt som påverkar avgränsningen av områdesbestämmelserna är att delar av Säröbanans pendelcykelstråk på vissa sträckor också fungerar som körbana för angöring till bostäder utmed den gamla banvallen där det saknas möjligheter till annan angöring till gatunätet. Enligt översiktsplanen 2022 skall *särskild hänsyn tas till pendlingscykelnätets behov vid prövning av lov och när program och detaljplaner enligt PBL upprättas* inom detta område.

Områdesbestämmelsernas avgränsning och innehåll skall stödja översiktsplanens syfte till denna del.

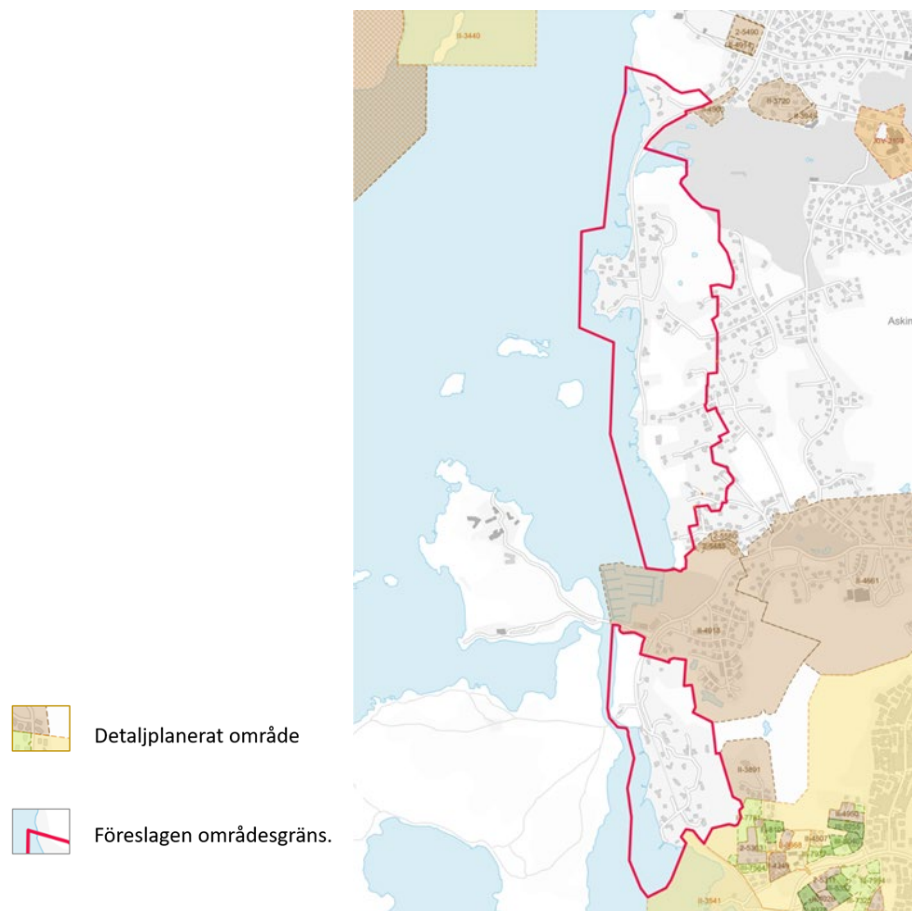
En tredje aspekt som påverkar avgränsningarna är topografin. Områdesgränserna i öster har lagts så att området omfattar de högsta bergknallarna och höjderna som definierar den dramatiska landskapsbilden och landskapsrummet längs kuststräckan (se bild på sidan 5). På

höjdpartierna öster om Järkholmen och Stora Amundön är bebyggelsestrycket mycket högt och ny bebyggelsen på höjdryggarna påverkar kustlandskapet påtagligt, sett från ett stort område från havet.

Förvaltningen bedömer att det är lämpligt att lägga gränser för områdesbestämmelserna vid befintliga plangränserna för följande detaljplaner från norr till söder:

- i norr vid gränsen för detaljplanen vid Flaggberget, *Detaljplan för Bostäder vid Järkholmsvägen och Hovås Golfbana*,
- Vid Brottkärrsvägen *Detaljplan för södra Brottkärr, bostäder och småbåtshamn*
- I söder *Stadsplan för småbåtshamn i Skintebo* samt *stadsplan för Skintebo*

Stadsbyggnadskontoret/förvaltningen har bedömt att det inte är nödvändigt eller lämpligt att innefatta områdena norr om det aktuella området i Hovås som inte heller har detaljplan. Dessa områden är tätare, har en mer etablerad bebyggelse och har inte samma problematik vid bygglov och förhandsbesked som i det nu aktuella området. I Hovås, norr om områdets avgränsning används inte heller den gamla banvallen som kombinerad cykelbana och körbana för bilar. På samma sätt bedöms det inte lämpligt att utöka områdesbestämmelserna söder om Skintebo och Billdal.



Kartbild med områdets begränsningar i förhållande till planerade områden

Planförhållanden och tidigare ställningstaganden

Området saknar detaljplan.

Översiktsplanen

Översiktsplanen för Göteborgs kommun som antogs 2022 anger för den större delen av området Övriga Bebyggelseområden i ytterstaden/Blandad bebyggelse. Det finns även delar som anges som Värdefulla natur- och Friluftsområden/Södra kustremsan samt ett stråk utmed den gamla banvallen som anges som Cykelvägnät och pendlingscykelnät. Översiktsplanen anger följande för dessa områden:

Bebyggelseområden i ytterstaden

Förnyelse genom ombyggnad och nybyggnad ska i första hand ske inom områden som kan försörjas med god kollektivtrafik och närhet till service. I första hand ska komplettering med sådant som saknas prioriteras, exempelvis för att säkerställa en levande skärgård. I övrigt bör endast enstaka ny bostadsbebyggelse tillkomma. Vid lokaliseringsprövning av ny bebyggelse ska möjligheten att lösa tillfart och vatten och avlopp beaktas, liksom att byggnader utformas och placeras med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till kulturvärdena på platsen. Om större etableringar skulle vara aktuella i dessa områden behöver möjligheterna att skapa god kollektivtrafik och goda förutsättningar för resande med cykel och till fots först utredas.

Området består i huvudsak bostadsbebyggelse, framför allt småhusbebyggelse. I stora delar av områdena saknas god kollektivtrafik och förutsättningarna att utveckla den är begränsade. Även vägnätet är ofta relativt begränsat i dessa områden.

Värdefulla natur- och Friluftsområden/Södra kustremsan

Värdefulla natur- och friluftsområdena utgörs av öppna kulturlandskap, skogsområden samt sjöar, kust-, havs- och skärgårdsområden. Genom sin storlek och/eller sitt innehåll har de särskild betydelse för att framför allt främja stadens biologiska mångfald, friluftsliv samt förutsättningar att utveckla ekosystemtjänster. Flera av områdena är ekologiskt särskilt känsliga områden.

Som huvudregel ska inga åtgärder som negativt påverkar områdenas värden för natur och friluftsliv genomföras. Ekosystemtjänster, särskilt ekologiska, ska utvecklas. Stor restriktivitet mot ny bebyggelse ska iakttas och områdena ska så långt möjligt hållas fria från trafik- och industribuller och ljuspåverkan.

Området är rikt på attraktiva utflyktsmål med möjligheter till bad och fritidsfiske. Askims fjord utgör ett stort opåverkat vattenområde. Området har mångskiftande natur med intressant växtlighet och djurliv. Grundbottnarna är av stort värde för fiskreproduktion. Delar av området omfattas av riksintresse för friluftsliv. Amundön och Billdals skärgård är naturreservat.

Cykelvägnät och pendlingscykelnät.

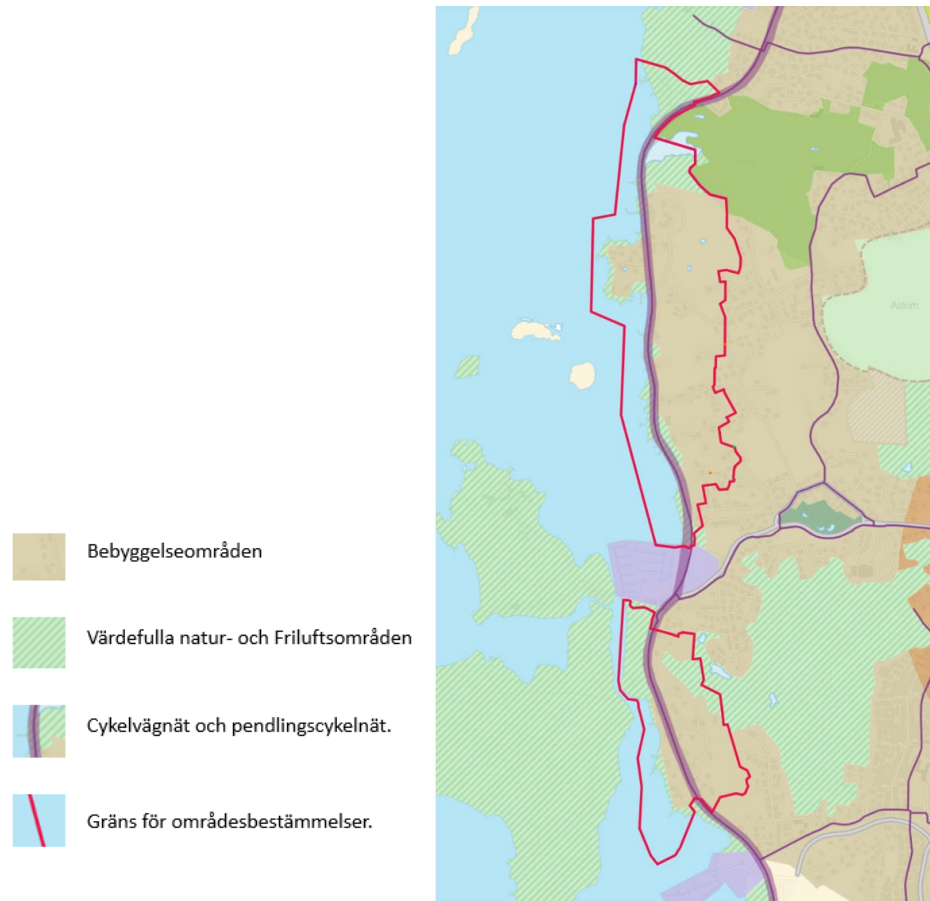
Lokalt cykelvägnät med syfte att koppla samman områden i en mindre skala och skapa anslutningar till lokala målpunkter. Det lokala cykelvägnätet kompletterar pendlingscykelnätet.

Pendlingscykelnätet knyter samman utpekade tyngdpunkter och större målpunkter som ligger längre ifrån varandra. Nätet ska ha god framkomlighet och flöde samt möjliggöra cykling i något högre hastigheter, samtidigt som det är lätt att köra om andra cyklister oavsett flöde och

SAMRÅDSHANDLING

att trafiksäkerheten är hög. Befintliga cykelvägar är i de flesta fall grunden i pendlingscykelnätet men utbyggnad behövs.

Särskild hänsyn ska tas till pendlingscykelnätets behov vid prövning av lov och när program och detaljplaner enligt PBL upprättas.



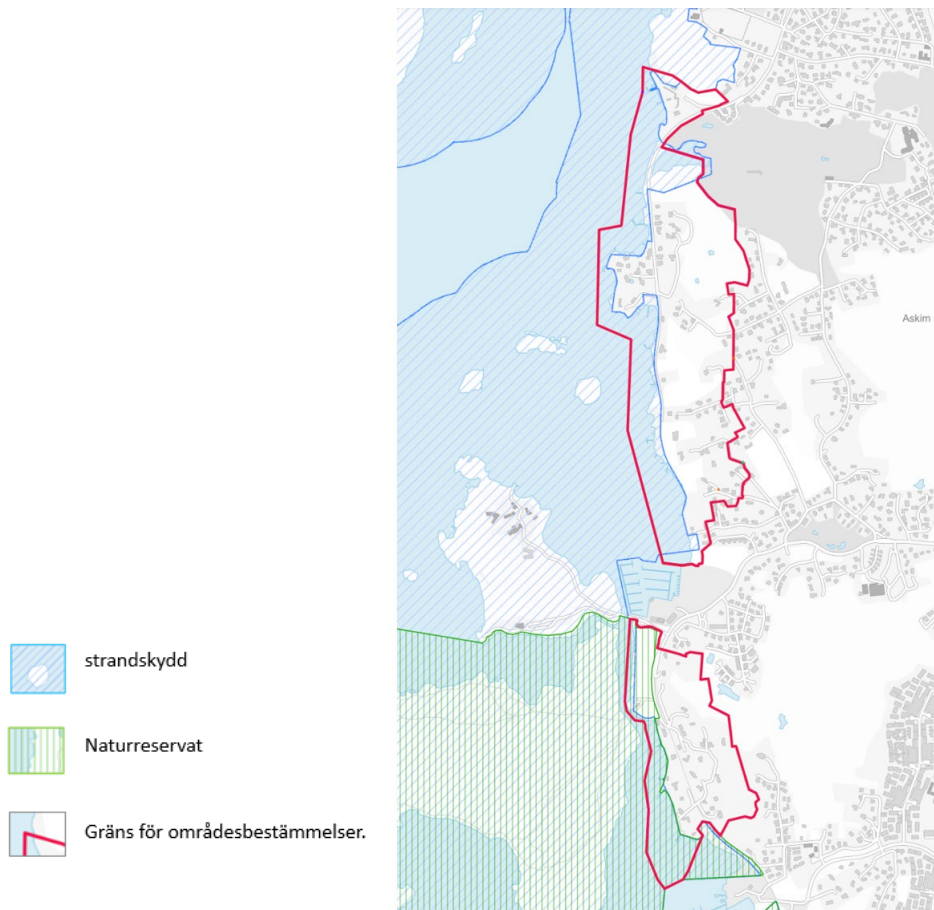
Utdrag ur översiktsplanen

Bestämmelser enligt Miljöbalken

Strandskydd

Större delen av landremsan väster om den gamla banvallen/ Järkholmsvägen omfattas av strandskyddsförordnande för Göteborgs kommun (14 FS 2017:66, 2017-01-12). Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten och skyddas enligt miljöbalken 7 kapitlet 13 §.

Landremsan som strandskyddet omfattar är mycket smal, jämfört ett generellt strandskydd som skulle omfatta mark minst 100 m från strandlinjen.



Karta med strandskydd och naturreservat

Naturreservat

I anslutning till landområdet ligger Stora Amundön och Billdals skärgård som omfattas av naturreservatbestämmelser.

Riksintresse enligt 4 kap Miljöbalken

Området ligger inom riksintresse för högexploaterad kust. I miljöbalken 4 kap. finns särskilda bestämmelser för geografiskt utpekade områden som är beslutade av riksdagen. Dessa är med hänsyn till sina natur- och kulturvärden i sin helhet av riksintresse. Göteborgs kust och skärgård omfattas av sådana särskilda bestämmelser. Fritidsbebyggelse får tillkomma endast i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse. Om det finns särskilda skäl får dock annan fritidsbebyggelse komma till stånd, företrädesvis sådan som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov eller avser enkla fritidshus i närheten av de stora tätortsregionerna. Bestämmelserna i kapitlet ska dock inte hindra utveckling av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet eller hindra utförandet av anläggningar som behövs för totalförsvaret. Översiktsplanen markerar långsiktigt bevarad markanvändning för i stort sett alla delar av kust- och skärgårdsområdet som inte är exploaterade.

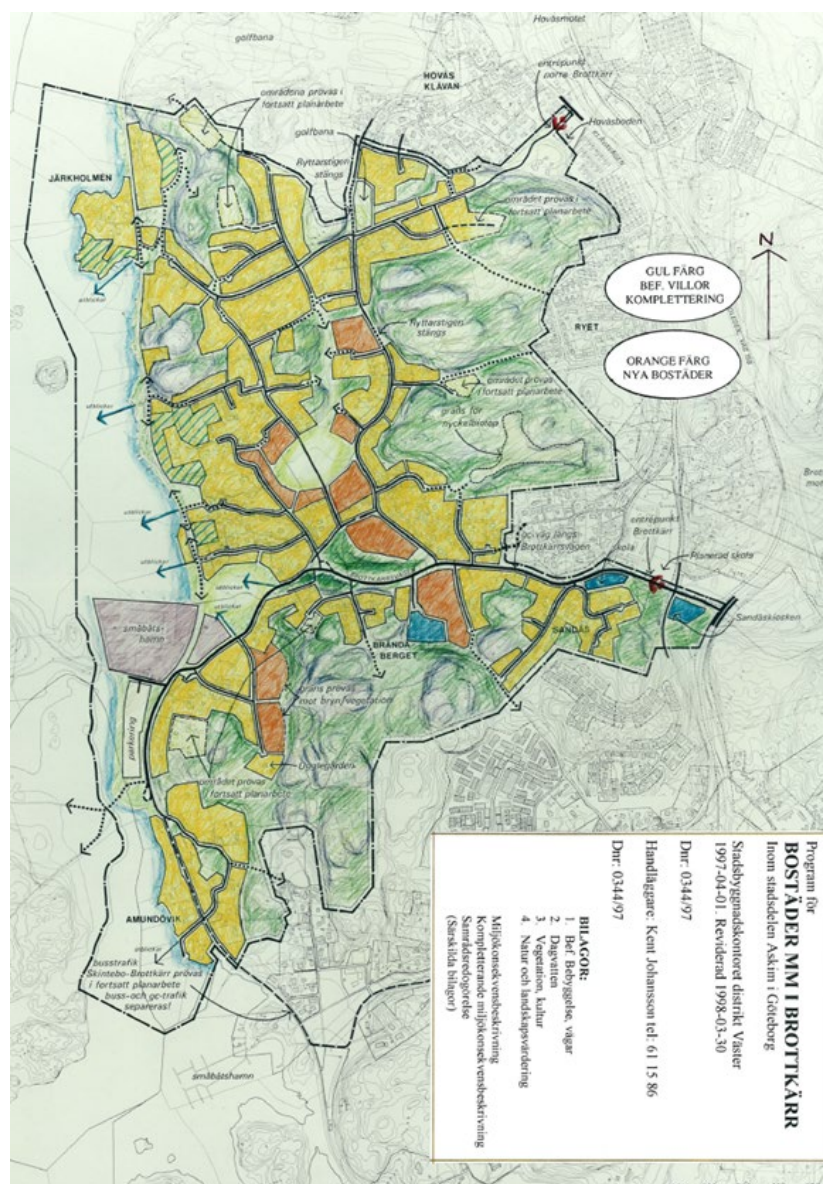
Program för Brottkärr 1998, angränsande detaljplaner och pågående planering

För Brottkärrsområdet finns ett program som godkändes av byggnadsnämnden 1998-04-28. Till programmet hör en miljökonsekvensbeskrivning. I programarbetet gjordes nya

SAMRÅDSHANDLING

avvägningar jämfört med en fördjupad översiktsplan som togs fram 1995 bland annat beträffande exploateringens omfattning och bevarande av värdefulla naturområden. Programmet föreslår ett tillskott på ca 350 nya bostäder inom programområdet, varav merparten runt Brottkärrsvägen. I programmet föreslås att Brottkärrsvägen får ett nytt läge samt att en ny tillfart byggs från Klåvavägen till Norra Brottkärr. Programmet ligger till grund för detaljplaneringen i Brottkärr.

Framtagande av detaljplaner i enlighet med programmet har gått trögt. tre detaljplaner har vunnit laga kraft och ca 200 nya bostäder har tillkommit (*DP för bostäder mm söder om Brottkärrsvägen, DP för södra Brottkärr, bostäder och småbåtshamn* samt *DP för bostäder vid Banvaktsvägen*). Brottkärrsvägen har fått högre standard och en ny sträckning. En detaljplan (*DP för bostäder norr om Brottkärrsvägen*) antogs men blev upphävd för att enskilt huvudmannaskap inte kunde accepteras. Därefter gjordes försök att planlägga och finansiera allmänna vägar, park och natur genom uttag av gatukostnader. Men det arbetet avbröts 2014 pga svårigheter att få ihop genomförandeekonomin.



Program för bostäder mm i Brottkärr 1998.

Behovet att planlägga är fortfarande stort. Programmet från 1998 är delvis inaktuellt och skulle behöva uppdateras vad gäller genomförandefrågor inför framtida planering av området.

Området är fortsatt mycket attraktivt och efterfrågat. Många fastigheter har potential att kunna bebyggas med fler bostäder. Det råder sedan länge ett stort bebyggelsetryck i området. Det har över tiden funnits många ansökningar om förhandsbesked och om planbesked, ibland överlappande ansökningar på en och samma fastighet. Utgången av dessa ansökningar har sett väldigt olika ut, bland annat beroende på hur man har kommit överens med grannar, på politiska ställningstagande och olika planmässiga förutsättningar, men också på hur rättspraxis för bygglov och förhandsbesked har varierat över tid. Ett antal förhandsbesked har givits i området under senare år. Detta bedöms försvåra goda helhetslösningar och möjligheterna till att finansiera utbyggnad av allmän plats vid eventuell framtida detaljplaneläggning av området. En svårighet när det gäller att starta detaljplaner för området är också att de enskilda fastighetsägarna endast har möjlighet att bygga ett mindre antal nya byggnader vilket gör det svårare för staden att prioritera detaljplaneläggning i området.

I skrivande stund pågår planarbetet *Detaljplan för bostäder på ängar och berg norr om Gamla Brottkärrsvägen*, öster om det norra delområdet för områdesbestämmelserna. Det finns också beviljade planbesked som delvis överlappar områdesbestämmelsernas avgränsning, (*Planbesked för Bostäder vid Brottkärrs Byväg Dnr 0629 och Planbesked för småhus vid Östra Grinnekärrsvägen 0513/21*).

Områdesbestämmelsernas syfte och förutsättningar

Syfte

Syftet med att upprätta områdesbestämmelser utmed Gamla Säröbanans banvall i Brottkärr är:

- att bättre reglera allmänna och enskilda intressen i området utefter den gamla banvallen vid bygg- och marklov.
- att skapa större förutsägbarhet och rättssäkerhet i byggnadsnämndens myndighetsutövning
- ge ett bättre skydd av kultur- och naturvärden i området,
- att stärka riksintresse för kust och för interregional cykelled enligt översiktsplanen

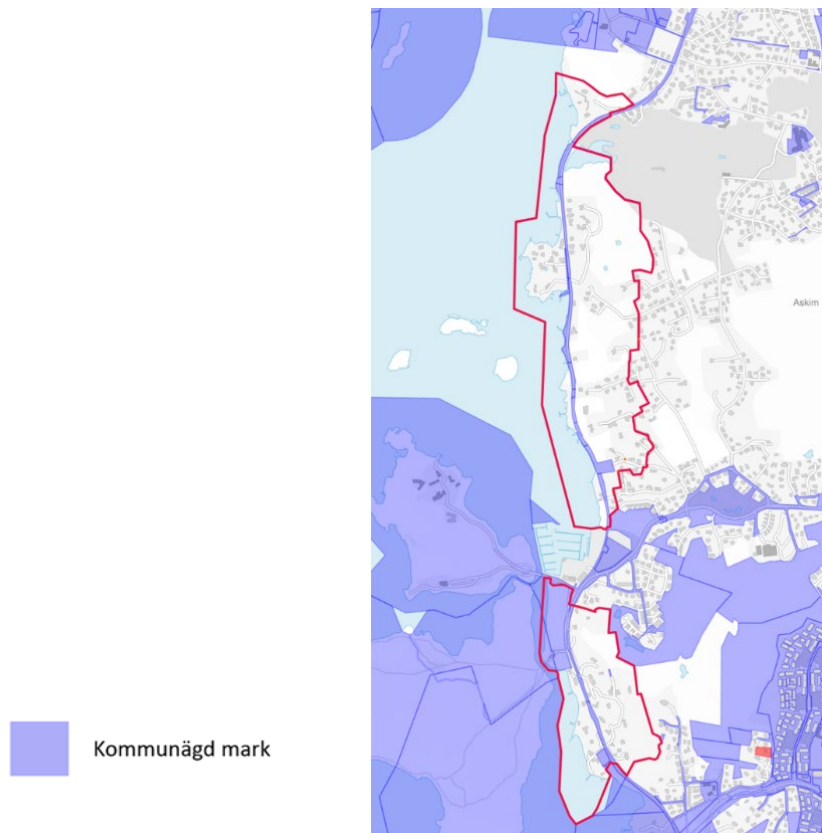
Läge, areal och markägförhållanden

Områdesbestämmelserna sträcker sig utmed den gamla Säröbanans banvall längs kuststräckan i Brottkärr i stadsdelen Askim. De omfattar två delområden, dels mellan Hovås kallbadhus till småbåtshamnen i Brottkärr i norr, dels mellan Brottkärrsvägen och småbåtshamnen i Skintebo i söder. Området ligger ca 12 km söder om Göteborgs stadskärna. Området omfattar cirka 90 hektar och ägs nästan helt av privata markägare. Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.



Orienteringskarta

Inom området äger kommunen endast den smala remsan mark som utgör den gamla banvallen, tomtplassen för den s.k. banvaktstugan (Brottkärr 1:70), marken som utgör parkeringsytan vid Södra Amundön (Brottkärr 2:68) samt små obebyggda fastigheter i anslutning till banvallen.



Kartbild kommunalägd mark

Landskapsbild, mark och vegetation

En av Askims största tillgångar är närheten till ett unikt skärgårdslandskap som löper utmed hela stadsdelen i väster. Kusten är en stark identitetsskapare och är en stor attraktion och tillgång för hela regionen. Kuststräckan är tydligt exponerad med nakna klippor och grönskande lägre partier och speglar den karga karaktären hos skärgården strax utanför med det förenande havet emellan. På några av de sk Rösebergen och Havsklinten vid Järkholmen finns stenrösen och rester av sjömärken som minner om hur landskapet användes före det att Säröbanan byggdes.

I den östra delen av det södra delområdet utmed Stora Amundön finns inslag av lövskog med ask och ek. Landskapet har succesivt förbuskats och blivit mer trädbevuxet sedan landskapet inte längre betas. Längs strandkanten och den gamla banvallen finns rester av den ursprungliga strandvegetationen.

Brottkärr omfattas av riksintresse enligt 4 kap miljöbalken för högexploaterad kust. Enligt Värdebeskrivningen av riksintresset för kustområdet och skärgården i Bohuslän (publicerad 2000) anger att även fastlandskusten söder om Göteborg är en del av nationallandskapet som inte tål en alltför kraftig förvanskning om kustens samlade värden för natur- och kulturmiljön skall finnas kvar.

En utökad lovplikt genom områdesbestämmelser gör det möjligt för byggnadsnämnden att i högre utsträckning råda över utvecklingen av landskapets karaktär genom beslut i marklov och bygglov jämfört de nuvarande detaljplanlösa förhållandena.

Bebyggelse

Bebyggelsen i området präglas av mycket varierad småhusbebyggelse från tidigt nittonhundratal fram till nutid. I området finns också Hovås Kallbadhus, en privat badanläggning som inte är allmänt tillgänglig.



Landskapets siluett, Foto från Smithska udden mot kuststräckan i Brottkärr

Kulturhistoria och kulturmiljö

Historik

Säröbanan öppnades 1903 - 1904 för tågtrafik mellan Göteborg och Särö. Det var en privat järnväg som ägdes och drevs av Järnvägs AB Göteborg-Särö. Säröbanan lades ner 1965. Banan hade ca 20 stationer eller hållplatser och sex banvaktsstugor utefter sträckan Göteborg - Särö. Stationshuset i Göteborg låg vid Linnéplatsen. Den största stationen placerades i Billdal och inom Askim fanns ytterligare 5–10 hållplatser. Strax efter nedläggningen omvandlades Säröbanan till gång-/cykelbana, först grusad och sen asfalterad. Järnvägsbyggnaderna längs banan anslöt till den för järnvägsbyggnader vanliga panelarkitekturen med fornnordiskt inspirerad träornamentik, flera av byggnaderna hade till exempel listverk som prydde gavelspetsar och taksprång. Längs Säröbanan låg sex banvaktsstugor. Idag är banvaktsstugan i Brottkärr möjligen den sista som ännu är bevarad.



Järkholmen, utmed banvallen mot norr, ca 1903, okänd fotograf, (Järnvägmuseets fotosamling)

Kulturmiljövärden

Säröbanan är en del i den större nationella berättelsen om den tekniska utveckling som sker i tiden och bär ett samhällshistoriskt värde. Säröbanan fick stor betydelse för bland annat Askim och Hovås samhällsutveckling och gav goda förutsättningar för fortsatt villabyggnad vilket också ger ett högt lokalthistoriskt värde. Längs med Säröbanan finns ännu några av de äldre sommarvillorna kvar som vittnar om järnvägens syfte och ligger med sitt tidstypiska formspråk som tidsmarkörer i landskapet.

Säröbanan är i Göteborg känd för badtågen som kördes om somrarna från 1923, och fram till 1950-talet, vilket ger ett socialhistoriskt värde med stark identitetskoppling.

Säröbanan bär ett järnvägshistoriskt värde som exempel på privatjärnvägar som kom att stå utanför det statliga järnvägsnätet då den saknade anslutning till det rikstäckande järnvägsnätet.

Järnvägen symboliserade framsteg och framtidstro. Detta genomsyrar järnvägens anläggningar och byggnader så väl de statliga som de privata. Den kvarvarande banvaktarstugan bär ett arkitekturhistoriskt värde.

Landskapsbilden är ett tydligt värde, en typisk miljö för västkusten och är genom Säröbanan är kustlandskapet här en lättillgänglig kvalitet för allmänheten.



Säröbanan mot norr vid Järkholmen mitten av 1900-talet, okänd fotograf, (Järnvägmuseets fotosamling)

Karaktärsdrag och särskilt värdefulla bevarade delar:

Bansträckningen

Några av de karaktärsdrag som tydligast skiljer den före detta järnvägen från andra vägar är den plana, mjukt svängande vägbanan, få korsande vägar och läget i landskapet. Branta stigningar och skarpa kurvor förekommer inte. Säröbanan anlades med en största stigning på 10 ‰ och en minsta kurvradie på 300 meter. Den har alltså mjuka kurvor och inga märkbara nivåskillnader. Järnvägen var enkelspårig, så möten fick ske på stickspår vid stationerna. Längs huvuddelen av sträckan (inom undersökningsområdet) har man visuell kontakt med vattnet. Banan är lättillgänglig och har höga rekreativvärden.

Banvallen

Dagens gång- och cykelbana är uppskattningsvis mellan 2,5 och 3 meter bred. Längs sträckor nära vatten är järnvägsbanken stensatt med oregelbunden marksten mot havssidan. På sina håll går banan på en tydligt upphöjd banvall, vilket förtydligar järnvägssträckningen och dess historiska funktion. Att fylla ut mot banvallen och jämna ut marken innebär en förvanskning av banvallens historiska karaktär vilket också en breddning av den gamla banan skulle innebära.



Foto SBK Banvaktstugan, Brottkärr 1:70

Byggnader

Ett stycke norr om hållplatsen Brottkärr på den östra sidan av banvallen, på fastigheten Brottkärr 1:70, ligger en före detta banvaktstuga med uthus och källare. Viktigt i miljön är läget för stugan vid banvallen och närheten till hållplatsen samt att här finns de tre byggnaderna; banvaktstuga/bostadshuset, uthus med vedbod och dass samt en jordkällare. Banvaktstugorna byggdes på enkel bredd med plankstomme och med samma stilideal med fornnordiskt inspirerad träornamentik som de större stationshusen.

Karaktäristiskt för banvaktstugan är den röda fasaden av liggande och stående profilerad panel med listindelning. Typiskt är också listverket vid gavelspetsarna på frontespiserna och det branta takfallet som är neddraget över farstuutbyggnaden. Banvaktstugans fönster har olika utformning och indelning för olika rum i byggnaden. Särskilt är köksfönstren anmärkningsvärda med sin originella indelning med smårutor i nederdelen av fönsterna.

Även uthusets fasad är omsorgsfullt indelat med röd stående och liggande panel med listindelning men det skiljer sig tydligt från bostadshuset genom sin enklare panel. Taket är sadeltak täckt med svart papp. Stenkällaren är nedgrävd i backen där bara ingångs gaveln är synlig med sina stora naturstensblock.

Huvudbyggnaden och de övriga byggnaderna på Brottkärr 1:70 bedöms som särskilt värdefull från historisk och miljömässig synpunkt och inte får förvanskas (PBL 8 kap 13 §)



Järkholmen mot söder ca 1903, okänd fotograf, (Järnvägmuseets fotosamling)

Kilometersten

Kilometerstolpar fanns uppsatta längs hela banan och markerade avståndet till stationen i Göteborg (Slottsskogen). 9 och 10-kilometerstenarna står längs sträckan mellan Hovås kallbadhus och Brottkärr, lite längre söder ut i korsningen mellan Säröbanan och Skintebovägen, finns 12-kilometerstenen.

Äldre sommarvillor

Några äldre sommarvillor och mindre fritidshus står ännu kvar i direkt närhet till Säröbanan. De är individuellt uppförda i det tidiga 1900-talets formspråk och till sin volym och placering väl inpassade i landskapet.

Landskapsbilden

Kuststräckan är tydligt exponerad med nakna klippor och grönskande lägre partier och speglar den karga skärgården strax utanför med det förenande havet emellan. Kuststräckan med Säröbanan är inte minst på grund av sin plana banvall utan brantare backar lättillgänglig och har höga rekreativvärden.

Fornminnen

Öster om Järkholmen och den gamla banvallen finns stenrösen på höjdpartierna på de sk Rösebergen och Havsklinten. Utöver dessa finns lämningar från bosättningar och andra övriga kulturhistoriska lämningar enligt Riksantikvarieämbetets karttjänst Fornsök.



Karta med kulturhistoriskt värdefulla element

Sociala förutsättningar

Området är ur ett socioekonomiskt och folkhälsoperspektiv relativt välmående. Medelinkomsten ligger högt över medelvärdet för Göteborg och statistiken för ohälsotal ligger under genomsnittet. Utbildningsnivån är hög och valdeltagandet är högre än genomsnittet.

I området finns en mycket varierad småhusbebyggelse från tidigt nittonhundratal fram till nutid. Äldre bebyggelse, bland annat sommarstugor, har succesivt bytts ut mot stora enbostadshus.

Säröbanan som rekreativt stråk

Vid en utveckling och utbyggnad av Askim bör Säröbanan med dess värden och potential finnas med som ett av de övergripande blågröna stråken genom Askim (översiktsplanen och Göteborgs grönplan 2022), från norr till söder. Park och Naturförvaltningen har här identifierat en potential att utveckla Säröbanan till ett rekreativt stråk med ett pärlband av pausplatser utmed sträckan. Det skulle också göra att allmänhetens upplevelse av tillgång till naturmiljön utmed kusten förbättras samt att kunna synliggöra Säröbanan som kulturobjekt och som en historisk del av Göteborg.



Gröna kilar, blågröna stråk, större parker och kustbandet illustrerade i Göteborgs översiktsplan.

Allemansrätt och tomtmark

Allemansrätten är en frihet under ansvar att få vara nästan överallt i naturen, bara man visar hänsyn och inte stör eller förstör. Det är en rätt och möjlighet att gå över annans mark och att tillfälligt uppehålla sig där. Allemansrätten innebär också en skyldighet att visa hänsyn; att inte skada omgivningen eller störa vare sig djur- och växtliv eller andra personer som bor eller vistas där. Allemansrätten är ingen lag, men omges av lagar som sätter gränser för vad som är tillåtet. Exempelvis får man inte gå till fots över tomt, plantering eller annan äga som kan skadas av detta.

I tätortsnära miljöer vistas många människor samtidigt, ibland på trånga ytor med mycket trafik och få platser att till exempel jogga eller promenera med hunden. Här blir allemansrätten extra viktig. Den kan ge tillträde till en frizon från buller och trängsel och förutsättningar till naturkontakt utan att behöva ta sig ifrån tätorten.

I stort sett all mark är privatägd inom områdesbestämmelsernas båda, förutom det smala stråket kring banvallen och parkeringsytan vid Stora Amundön. De delar av privat mark som inte är hävdade tomtplatser med hemfridszoner eller är etablerade avgränsade verksamheter, som Hovås kallbadhus och Hovås golfbana, är allmänt tillgänglig enligt allemansrätten.

I en detaljplan regleras kvartersmark och vad som skall vara allmänna platser som är tillgänglig för allmänheten. Områdesbestämmelser reglerar inte detta och kan därför inte reglera vilken mark som är tillgänglig för allmänheten på samma sätt som en detaljplan.

Det är dock viktigt att allmänhetens tillgång till stranden och till naturmarken, som inte utgör hemfridszon, värnas. En utökad marklovplikt och tillsyn från byggnadsnämnden kan förhindra att mark utanför tomtplatsernas hemfridszon tas i anspråk genom markförändringar och instängsling med följd att landskapets karaktär, tillgänglighet och kvaliteter går förlorade genom små steg, över tid.

Trafik

Lokalt vägnät

Det lokala vägnätet har mycket varierande standard i området och dess omgivning. Där finns vägar/gator som är planlagda i anslutning till området och där kommunen är huvudman. Inom området finns det vägar som sköts av vägföreningar och en del av dessa har väldigt låg standard. Vissa vägar är helt privata. För att området skall kunna utvecklas och förtätas på ett lämpligt sätt ur trafikperspektiv måste ny bebyggelse, prövas i detaljplan där genomförandefrågor, som utbyggande av allmän plats och gator tillgodoses.

Säröbanans cykelbana och Järkholmsvägen

Säröbanan har sin grund i den gamla järnvägen mellan Göteborg och Särö och fungerade även en tid som spårväg. Efter det att spårvägen lades ner i början av 1960-talet har stora delar av banvallen omvandlats till ett cykelstråk. Idag utgör stråket en del av Kattegattleden, en 390 km lång cykelled mellan Göteborg och Helsingborg. Den sträckning som framför allt berörs här ligger på Järkholmsvägen i Brottkärr. Sträckningen är i översiktsplanen från 2022 klassad som en del av vårt pendlingscykelnät. Vissa delar av denna sträckning är idag cykelbana medan det i andra delar av stråket sker cykling i blandtrafik, vilket är ett trafiksäkerhetsproblem.

I cykelprogrammet kan utläsas att avsikten med pendlingscykelnätet är att det knyter samman utpekade tyngdpunkter och större målpunkter som ligger längre ifrån varandra, från cirka 5 km och uppåt samt att pendlingscykelnätet kännetecknas av cykelbanor som gör det möjligt för cyklister att cykla i olika hastigheter. Nätet erbjuder en prioriterad framkomlighet, till exempel med trafiksignaler med intervall prioriterade efter cykeltrafiken. Drift och underhåll ska hålla en hög standard året runt.

Pendlingscykelnätets funktion är en viktig pusselbit för att Göteborgs Stad ska kunna uppnå de viktiga målen om ett hållbart resande. Det är därför angeläget översiktsplanens inriktning om att succesivt bygga ut pendlingscykelnätet fullföljs. Speciellt är det viktigt att denna inriktning inte försvåras eller omöjliggörs när området kring pendlingscykelnätet med tiden fortsätter att exploateras. Redan idag finns det konflikter mellan de enskilda och det allmänna intressena i området för det berörda cykelstråket. Detta kan försvåra möjligheterna att få till önskvärda pendlingscykelkvalitéer på den berörda sträckan. Det är därför viktigt att staden arbetar aktivt med att motverka en sådan utveckling.



Karta över Göteborgs pendlingscykelnät

Området kring det berörda cykelstråket är attraktivt och kustnära samtidigt som exploateringsstrycket är högt. Det bidrar till att det är svårt för Göteborgs Stad att hitta tillräckligt med mark för att trafikseparera de olika trafikslagen. Delar av Säröbanan i det här området används därför idag gemensamt av gående, cyklister samt av biltrafik på väg till utflyktsmål i området eller för angöring av fastigheter. Även om Säröbanan är klassad som pendlingscykelstråk, används den även flitigt för rekreativa ändamål. Det gemensamma nyttjandet av Säröbanan för olika trafikslag ställer till problem, inte minst där stråket är som smalast.

Stickprovsmätningar som gjorts vid ett flertal tillfällen under 2021 visar att stråket har cirka 1000 passerande cykelfordon per dag, vilket är att betrakta som ett högt flöde i denna del av ytterstaden. Gåendes behov av att nyttja stråket, tillsammans med de många cykelresorna och fastighetsägarnas behov av att kunna angöra sina fastigheter med bil har också märkts av i form av olika incidenter. Trafikkontoret har under en längre tid tagit emot synpunkter från allmänheten där den bristande trafiksäkerheten och den upplevda otryggheten har uppmärksamats. Detta är ett resultat av att de olika trafikslagen, med så olika förutsättningar, blandas på en och samma yta. På de delar av cykelstråket som samnyttjas mellan olika trafikslag har staden, där det varit möjligt, försökt förbättra situationen genom att trafikreglera sträckan så att det endast varit tillåtet med biltransporter till fastighet (detta genom att skylta

vägen med förbudsmärket *Förbud mot trafik med annat motordrivnet fordon än moped klass II* med tilläggsskylten *Gäller ej transport till fastigheterna*). Det finns behov för de befintliga bostäderna längs Järkholmsvägen/Gamla Säröbanan att även i framtiden kunna angöra sina fastigheter med bil. Så länge bilar, gående och cyklar behöver samsas på samma yta på en väg som är så smal att en gående och en bil inte får plats samtidigt på vägen finns stora trafikproblem.

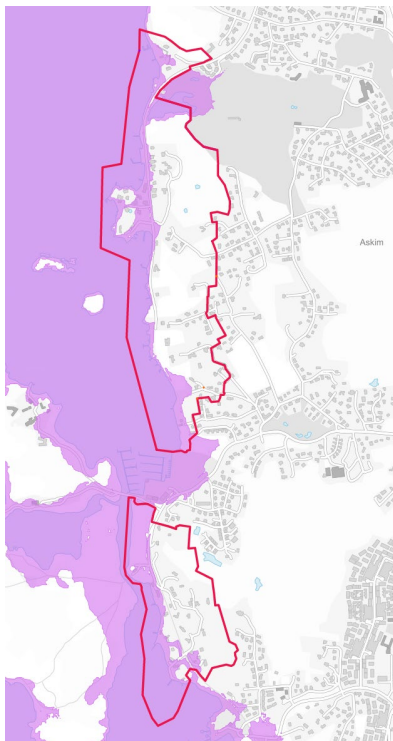
Det är angeläget att begränsa nya angöringar till enskilda fastigheter från Säröbanan/Järkholmsvägen. Detta för att förhindra en ökad trafikmängd med bil på det utpekade pendlingscykelnätet, och därmed förvärpa den redan nu olämpliga situationen. Den reglering via skyltning som idag anger att enbart fastighetsägare tillåts att åka bil på Säröbanan/Järkholmsvägen till sin fastighet inte är tillräcklig för att förhindra att ytterligare anslutningar till Säröbanan tillskapas.

Att översiktsplanens pekar ut Säröbanan som en del av cykelpendlingsnätet motiverar en begränsning av ytterligare angöringar till nya tomter från Säröbanan/ Järkholmsvägen.

Att åstadkomma en mer långsiktigt tillfredställande trafiklösning med trafikseparering mellan cykeltrafik, gångtrafik och biltrafik längs den aktuella sträckan skulle kräva en detaljplaneläggning.

Översvämningsrisk

Delar av Säröbanans gamla banvall och terrängen längs med denna ligger under stadens undre gräns för planering (+ 2,5 m) Det innebär att vägbanans framkomlighet vid extrema vattennivåer är begränsad för bland annat räddningstjänsten på stora delar av banvallen.



Kartan visar områdets gränser samt mark som ligger under Göteborgs stads planeringsgräns på +2,5 m över havsnivån (höga vattennivåer). Delar av Säröbanans banvall ligger inom detta område

Områdesbestämmelsernas innebörd

Områdesbestämmelserna gör det möjligt att i bygglov, marklov och förhandsbesked göra avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen inom området. Bestämmelserna ger ett visst skydd åt gång- och cykelbanan på den gamla banvallen som är ett smalt men viktigt stråk för allmänheten att cykla och gå utmed kusten. Områdesbestämmelsernas begränsning som juridiskt verktyg innebär att det inte är möjligt inom ramen för dessa att åstadkomma en separering mellan biltrafik och cykel- och gångtrafik eller att bestämma allmän plats respektive vad som skall vara kvartersmark. Den utökade bygglovsplikten innebär dock ett visst stöd för allemansrätten.

Områdesbestämmelserna reglerar inte några genomförandefrågor och garanterar inte någon byggrätt.

Strandskydd

Området ligger delvis inom område där strandskydd gäller. Områdesbestämmelserna innebär inte att strandskyddet påverkas inom området.

Tidplan

Samråd: 1 kvartalet 2023

Granskning: 2 kvartalet 2023

Tillstyrkande: 3 kvartalet 2023

Antagande KF: 4 kvartalet 2023

Om bestämmelserna inte överklagas vinner de laga kraft cirka fem veckor efter antagande.

Genomförandetid

Områdesbestämmelserna har inte någon genomförandetid.

Områdesbestämmelser som planeringsverktyg

Områdesbestämmelser kan upprättas inom begränsade områden som inte har detaljplan, exempelvis om kommunen vill reglera grunddragen i mark- och vattenanvändningen för att säkerställa syftet i översiktsplanen. Dessutom finns ett antal andra frågor som kan regleras genom områdesbestämmelser.

Regleringen i områdesbestämmelserna är inte uttömmande och ger inte någon direkt rätt att använda marken på angivet sätt. Byggandets omfattning, som till exempel byggnadshöjd och våningsantal, får inte regleras med områdesbestämmelser. De ger inte heller någon garanterad byggrätt. Det som framför allt skiljer områdesbestämmelser från detaljplan är att de saknar ett obligatoriskt minsta innehåll och att det inte finns några regler om hur de ska genomföras.

Plan- och bygglag (2010:900) 4 kap. 41–43 §§

41 § Kommunen får anta områdesbestämmelser för att i vissa avseenden reglera begränsade områden av kommunen som inte omfattas av en detaljplan.

42 § Med områdesbestämmelser får kommunen endast reglera

1. grunddragen för användningen av mark- och vattenområden för bebyggelse, fritidsanläggningar, kommunikationsleder och andra jämförliga ändamål, om det behövs för att säkerställa syftet med översiktsplanen eller för att tillgodose ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken,
2. användningen och utformningen av mark för gemensam användning,
3. största tillåtna byggnads- eller bruksarean för fritidshus och storleken på tomter för sådana hus,
4. omfattningen av kraven på bygglov enligt det som anges i 9 kap. 7 och 8 §§, rivningslov enligt 9 kap. 10 § första stycket 2 och marklov enligt 9 kap. 13 §, och
5. placering, utformning och utförande av byggnadsverk och tomter och i samband med det bestämma
 - a) om vegetation och markytans utformning och höjdläge inom sådana områden som avses i 9 kap. 13 § 1,
 - b) om skyddsanordningar för att motverka sådana störningar från omgivningen som avses i 12 § 1, och
 - c) i frågor som avses i 16 § 2, 4 och 5.

I samband med en reglering enligt första stycket 2 eller 5 får kommunen även reglera skydd för sådana särskilt värdefulla byggnadsverk, tomter och bebyggelseområden som avses i 2 kap. 6 § tredje stycket och 8 kap. 13 § samt för sådan mark för gemensam användning som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Lag (2014:900).

43 § Kommunen ska redovisa områdesbestämmelserna och skälen för dem i en särskild handling. Handlingen ska utformas så att det tydligt framgår hur bestämmelserna reglerar bebyggelse, byggnadsverk och miljön i övrigt.

Ett beslut om att ändra eller upphäva områdesbestämmelser och skälen för det ska också redovisas i en särskild handling

Överväganden och konsekvenser

Motiv till Bestämmelsernas reglering och avgränsning

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
Administrativ bestämmelse	Marklov krävs för schaktning, fyllning och sprängning eller annan förändring av marken som påverkar marknivåns höjdläge med mer än +/- 0,5 m och / eller väsentligt påverkar kulturmiljön eller landskapsbilden.	PBL 4 kap 42 § punkt 5, MB kap 4 samt PBL 9 kap 13 § Bestämmelsen gör det möjligt för byggnadsnämnden att i bygg- och marklov styra utformningen av markens utformning och landskapsbilden samt de kulturhistoriska värdena i området. Bestämmelsen stödjer också skyddandet av allemansrätten i de ytor som omfattas av denna.	Hela området
Administrativ bestämmelse	Rivningslov krävs för rivning av byggnad	PBL 4 kap 42 § punkt 4 Bestämmelsen stärker byggnadsnämndens myndighetsutövning vad gäller om byggnad har kulturhistoriska värden enligt PBL 8 kap 13 §	Hela området
T	Området på Säröbanans banvall är avsedd för gång- och cykeltrafik. Trafik till befintliga bebyggda tomter i anslutning till banvallen	PBL 4 kap 42 § punkt 5 Bestämmelsen stärker översiktsplanens syfte att särskild hänsyn ska tas till pendlingscykelnätets behov vid	Området utmed Säröbanans gamla banvall

	med tillfart över Säröbanan och Järkholmsvägen tillåts.	prövning av lov och när program och detaljplaner enligt PBL upprättas.	
k1	Förändring av byggnad som avsevärt påverkar dess yttre utseende kräver bygglov. Vid ändring av byggnad ska väsentliga karaktärsdrag och värden tillvaratas. Underhåll och förändringar ska utföras varsamt och med hänsyn till karaktärsbärande egenskaper och värden som anges i beskrivningen under avsnitt Kulturhistoria och kulturmiljö.	PBL 4 kap 42 § punkt 4 samt PBL 9 kap 8 punkt 2b Se motivering under rubriken Kulturhistoria och kulturmiljö (PBL 4 kap. 42 § punkt 5 samt PBL 8 kap 13 §)	Banvaktstugan, Brottkärr 1:70
k2	Underhåll och förändringar av marken på och vid den ursprungliga banvallen ska utföras varsamt och med hänsyn till karaktärsbärande egenskaper och värden som anges i beskrivningen under avsnitt Kulturhistoria och kulturmiljö.	(PBL 4 kap. 42 § punkt 5 samt PBL 8 kap 13 §) Se motivering under rubriken Kulturhistoria och kulturmiljö	Brottkärr 1:70 och Området utmed Säröbanans gamla banvall

Högt bebyggelsetryck – behov av planläggning

Inom programområdet från 1998 har endast tre detaljplaner vunnit laga kraft. Behovet att planlägga är stort. Området är mycket attraktivt och efterfrågat. Många fastigheter har potential att kunna bebyggas med fler bostäder. Det råder sedan länge ett stort bebyggelsetryck i området. Det finns över lång tid en mängd ansökningar om förhandsbesked och om planbesked - ibland överlappande ansökningar på en och samma fastighet. Ett antal förhandsbesked och bygglov har givits i området under senare år. Detta bedöms försvåra goda helhetslösningar och möjligheterna till att finansiera utbyggnad av allmän plats och kommunal service med godtagbara gator/tillfartsvägar i området vid en framtida planläggning. En svårighet när det gäller att starta detaljplaner för området är att de enskilda fastighetsägarna endast har möjlighet att bygga ett mindre antal nya byggnader vilket gör det svårare för staden att prioritera arbetet.

Områdesbestämmelser enligt PBL 4 kap 42 § erbjuder vissa begränsade möjligheter att reglera utvecklingen i området till dess att det finns förutsättningar för att detaljplanera området eller delar av området.

Att det saknas detaljplan för området, att det är krav på planläggning för sammanhållen bebyggelse enligt översiktsplanen, att en helhetsbild för utbyggnaden av området behövs samt möjligheten att få ett stort tillskott av bostäder talar för en stor restriktivitet för tillkommande

bostäder inom det aktuella området. En oplanerad utbyggnad i området försvårar goda helhetslösningar och möjligheterna till att finansiera utbyggnad av allmän plats och kommunal service och därmed leda till dyrare lösningar i framtiden för staden.

För att en större utbyggnad inom området ska bli möjlig krävs att behovet av skola och förskola ska tillgodoses. Det är idag brist på utbildningsplatser i stadsdelen. Den tekniska infrastrukturen behöver också ses över generellt. Lämpliga tillfarter till delområdena måste säkerställas vid en förtätning.

Sammantaget betyder det att byggnadsnämnden måste vara mycket restriktiv vid förhandsbesked och bygglov för tillkommande ny bebyggelse inom det aktuella området med områdesbestämmelser och att endast enstaka lokaliseringar bör kunna tillåtas som inte påverkar möjligheten att planlägga området i framtiden, jämfört Plan- och Bygglagens 2 kap §§1 – 7 och 4 kap 2 §. Endast förtätning med enstaka bostadshus där det redan finns lämpligt utformade tillfarter vid s.k. lucktomter bör därför kunna prövas inom områdesbestämmelserna.

Det finns dock inte någon juridisk möjlighet att hindra tillkommande bebyggelse genom bestämmelser i områdesbestämmelser enligt PBL 4 kap 42 § med hänvisning till plankravet i översiktsplanen.

Eftersom områdesbestämmelser inte omfattar genomförandefrågor eller har någon genomförandetid hindrar inte bestämmelserna en framtida detaljplanering av området. Områdesbestämmelserna upphävs i sin helhet eller delvis i samband med att detaljplan upprättas.

Områdesbestämmelser ger inte någon garanterad byggrätt och kan inte heller dela upp marken i kvartersmark och allmän plats. Regleringsformen erbjuder dock möjligheten för byggnadsnämnden att säkerställa syftet med översiktsplanen i högre grad vid bygglovs- och förhandsbeskedsprövning jämfört med områden som saknar detaljplan och områdesbestämmelser.

Utökad lovplikt

Genom en utökad lovplikt i bestämmelserna blir det möjligt i högre utsträckning för byggnadsnämnden att styra områdets utveckling i samband med bygglov och marklov. Områdesbestämmelserna ger en utökad lovplikt som omfattar ändring av marknivåns höjd och sprängningar och rivning samt ändring av kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

Bestämmelserna gör att byggnadsnämnden kan göra avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen i bygg- och marklov innan byggåtgärder som har en stor påverkan omsätts i praktiken. Områdesbestämmelser innebär också att byggnadsnämnden kan ingripa mot olovliga åtgärder som omfattas av den utökade lovplikten.

Bestämmelserna är utformade så att det skall vara möjligt för byggnadsnämnden att i högre grad styra utvecklingen i området i bygg- och marklov i enlighet med översiktsplanens intentioner jämfört vad som är möjligt i ett område som saknar detaljplan.

Bestämmelser om Järkholmsvägen och Gamla Säröbanan

Stadsbyggnadskontoret/förvaltningen bedömer att områdesbestämmelser som regleringsform inte kan användas för att göra den trafikseparering som skulle krävas för att göra en långsiktigt säker cykeltrafik utmed Gamla Säröbanan/Järkholmsvägen. Detta skulle kräva en detaljplaneläggning. Områdesbestämmelserna kan dock förtydliga översiktsplanens anvisning *att särskild hänsyn ska tas till pendlingscykelnätets behov vid prövning av lov*. I ett kortare

perspektiv kan områdesbestämmelser hindra en önskad utveckling vad gäller detta vid bygglov och förhandsbesked.

Järkholmsvägen och gamla Säröbanan används som tillfart till bostäder på Järkholmen och utmed Säröbanan. Det finns inte någon möjlighet att leda biltrafiken till dessa fastigheter på något annat sätt än det nuvarande, men områdesbestämmelser kan motverka att mer biltrafik tillkommer. Trafik till befintliga tomter tillåts men i övrigt ska Säröbanans banvall reserveras för gång- och cykeltrafik. Särskild hänsyn ska tas till pendlingscykelnätets behov vid prövning av bygglov och förhandsbesked i intilliggande områden utmed banvallen.

Bevarande

Inom området finns en byggnad som har identifierats som kulturhistoriskt värdefull, Banvaktstugan. Delar av den gamla banvallen med omgivning också är skyddsvärd enligt PBL 8 kap 13 §. Vid ändring av byggnad ska väsentliga karaktärsdrag och värden därför tillvaratas. Underhåll och förändringar ska utföras varsamt och med hänsyn till karaktärsbärande egenskaper och värden som anges i beskrivningen under avsnitt *Kulturhistoria och kulturmiljö*. Underhåll och förändringar av marken på och vid den ursprungliga banvallen ska utföras varsamt och med hänsyn till karaktärsbärande egenskaper och värden.

Nollalternativet

Staden har ett ansvar att säkerställa att det finns kommunala vägar, gång och cykelnät, skolor, förskolor, parker och fungerande VA-system. En småskalig, oplanerad tillväxt sker i det här området och riskerar att omöjliggöra en god stadsutveckling på sikt där staden har en chans att få med de investeringar som området är i behov av.

Områdesbestämmelserna är ett steg på väg för att säkerställa en mer medveten planering av området. Om områdesbestämmelserna inte kommer till stånd riskerar såväl landskapsbilden, allmänhetens tillgång till naturen och framkomligheten på Säröbanan för olika trafikslag att gå förlorad. Möjligheterna att säkerställa en hållbar och ansvarsfull markanvändning i området på lång sikt skulle därmed också riskera att gå till spillo.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Förslaget till områdesbestämmelser innebär att allmänhetens tillgång till gång- och cykelstråket utmed banvallen och till Stora Amundön som är ett viktigt rekreationsområde stärks. Bestämmelserna ger också ett visst stöd för allemansrätten på de delar av området som inte är ianspråktaga som tomtmark eller ianspråktaga för andra privata anläggningar.

Barns rättigheter har beaktats i samband med att områdesbestämmelserna har tagits fram. Riksdagen har beslutat att inkorporera konventionen om barnets rättigheter i svensk lag den 1 januari 2020. Lagen gäller vid byggnadsnämndens och kommunfullmäktiges beslut i planärendet från årsskiftet 2019/2020, oavsett när planarbetet påbörjades.

Sammanhållen stad

Genom att ge ett högre skydd till gång- och cykelstråket utmed Säröbanans banvall stärks det viktiga stråket i stadsdelen. Sambanden mellan staden och havs- och kustlandskapet förstärks i enlighet med översiktsplanens intentioner. Restriktionerna i områdesbestämmelserna förbättrar också möjligheterna att detaljplanera området i framtiden.

Samspel och vardagsliv

Säröbanan som offentligt stråk stärks. Bestämmelserna understödjer gång- och cykeltrafiken genom området.

Identitet

Genom att det blir möjligt att avgöra utformningen av markens utformning kan byggnadsnämnden ta ställning till förändringar av miljön i marklov. Värdefull bebyggelse, landskapets karaktärer och identitetsskapande miljöer som är kulturhistoriskt värdefulla kan bibehållas i högre utsträckning. Banvallens karaktär som cykel- och promenadstråk stärks.

Hälsa och säkerhet

Områdesbestämmelserna kan förhindra att trafikproblemen utmed Säröbanan/Järkholmsvägen ökar och indirekt att trafikskador ökar jämfört nollalternativet.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

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

Stadsbyggnadskontoret/förvaltningen bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån områdets förutsättningar och föreliggande behov. Områdesbestämmelserna bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids och att de är förenliga med översiktsplanen för Göteborg. Områdesbestämmelserna innebär inte några frågor om genomförande.

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för det aktuella förslaget till områdesbestämmelser.

Ekonomiska konsekvenser av områdesbestämmelserna

Områdesbestämmelserna upprättas med kommunbidrag. Någon planavgift kommer inte att tas ut i samband med bygg- och marklov eller förhandsbesked.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Områdesbestämmelserna överensstämmer med översiktsplanen.

För Stadsbyggnadsförvaltningen

Hanna Cedergren Kaplan

Planchef

Martin Norvenius

Planarkitekt