

Detaljplan för Stadsutveckling vid Olof Asklunds gata inom stadsdelen Högsbo i Göteborg, en del av BoStad2021

Utökat förfarande



**Samrådshandling
januari 2017**

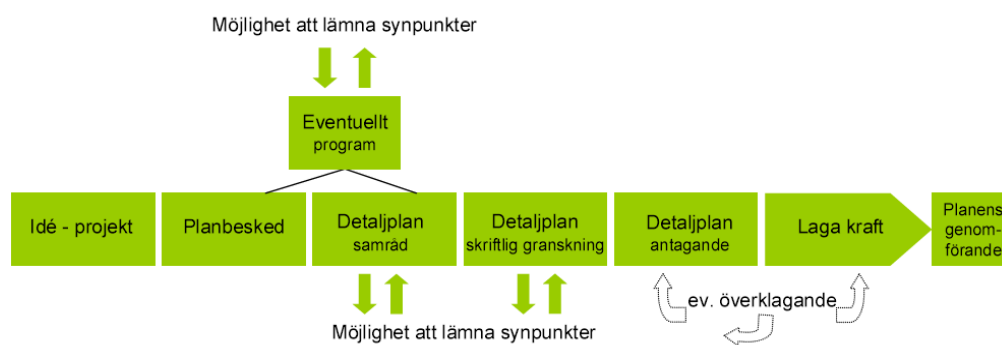


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen

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

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



Information

Planarbetet startade med beslut om uppdrag i Byggnadsnämnden 2016-03-22.

Detaljplanen är upprättad med utökat planförfarande

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:

Jonas Hallberg, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 18 90

Patrik Glansholm, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 18 45

Maria Lejon, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 18 49

Jennie Gavér, Fastighetskontoret, tfn 031-50 72 28

Fredrik Aspult, Trafikkontoret, tfn 031-368 23 07

Samrådstid: 11 januari – 8 februari 2017



Planhandling

Datum: 2016-12-20

Aktbeteckning: 2-xxxx

Diarienummer SBK: 1337/15

Handläggare SBK

Jonas Hallberg

Tel: 031-368 18 90

jonas.hallberg@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 2477/16

Handläggare FK

Jennie Gavér

Tel: 031-50 72 28

jennie.gaver@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för Stadsutveckling vid Olof Asklunds gata inom stadsdelen Högsbo i Göteborg, en del av BoStad2021

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

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Illustrationskarta
- Grundkarta
- Program med samrådsredogörelse (finns på stadens hemsida)

Utredningar:

- Geoteknisk och bergteknisk utredning Platzer fastigheter AB, ÅF, 2016-09-30
- Geoteknisk och bergteknisk utredning XTERA Fastigheter AB, ÅF, 2016-10-31
- Geoteknisk och bergteknisk utredning Wallenstam AB, ÅF, 2016-12-20
- Kompletterande trafikutredning, Ramböll, 2016-04-01
- Trafikbullenberäkning, Stadsbyggnadskontoret, 2016-12-21
- Industribullenutredning, Miljöassistans, 2016-10-25
- Luftutredning, Miljöförvaltningen, 2016-11-18
- Miljöstörningsutredning, SWECO, 2016-05-17
- Riskbedömning (utkast – kompl. under samrådet), Bengt Dahlgren, 2017-01-05
- Miljöhistorisk inventering, Kodeda konsulter AB, 2016-09-25
- Miljöteknisk markundersökning, Kodeda konsulter AB, 2016-11-28
- Miljöteknisk undersökning – lösningsmedel, Jordnära miljökonsult, 2016-11-23
- Dagvattenutredning (utkast – kompl. under samrådet), DHI, 2017-01-05
- Solstudie, Okidoki Arkitekter, 2016-11-04

Innehåll

DETALJPLAN FÖR STADSUTVECKLING VID OLOF ASKLUNDS GATA INOM STADSDELEN HÖGSBO I GÖTEBORG, EN DEL AV BOSTAD2021

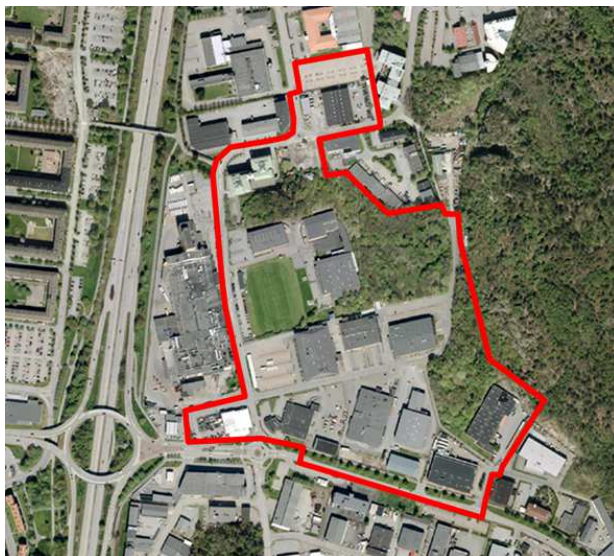
PLANBESKRIVNING	3
<i>Detaljplanen omfattar följande handlingar:.....</i>	<i>3</i>
INNEHÅLL	4
SAMMANFATTNING	5
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	<i>5</i>
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	<i>5</i>
<i>Överväganden och konsekvenser.....</i>	<i>6</i>
<i>Avvikelse från översiktsplanen.....</i>	<i>6</i>
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	7
<i>Syfte</i>	<i>7</i>
<i>Läge, areal och markägoförhållanden</i>	<i>8</i>
<i>Planförhållanden</i>	<i>8</i>
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	<i>11</i>
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	<i>13</i>
<i>Sociala aspekter.....</i>	<i>15</i>
<i>Trafik, tillgänglighet och service.....</i>	<i>15</i>
<i>Teknik</i>	<i>17</i>
<i>Störningar.....</i>	<i>17</i>
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	21
<i>Bebyggelse.....</i>	<i>21</i>
<i>Trafik och parkering.....</i>	<i>26</i>
<i>Tillgänglighet och service</i>	<i>33</i>
<i>Friytor</i>	<i>33</i>
<i>Sociala aspekter.....</i>	<i>34</i>
<i>Teknisk försörjning</i>	<i>34</i>
<i>Övriga åtgärder.....</i>	<i>36</i>
<i>Fastighetsindelning</i>	<i>39</i>
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning.....</i>	<i>40</i>
<i>Fastighetsrättsliga frågor.....</i>	<i>40</i>
<i>Avtal.....</i>	<i>45</i>
<i>Dispenser och tillstånd</i>	<i>46</i>
<i>Tidplan.....</i>	<i>46</i>
<i>Genomförandetid.....</i>	<i>46</i>
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER.....	47
<i>Nollalternativet.....</i>	<i>48</i>
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	<i>49</i>
<i>Miljökonsekvenser</i>	<i>51</i>
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplan.....</i>	<i>55</i>
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	56

Sammanfattning

Planens syfte och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att omvandla ett industriområde till en blandad stadsdel med stort inslag av bostäder samt ny skola, nya förskolor och parker. Detaljplanen är den första i omvandlingen av nordöstra Högsbo från industriområde till tät blandstad och syftet är att samlokalisera bostäder med verksamheter och att området även fortsatt ska ha en hög grad av arbetsplatser.

Byggnadsnämnden tog 2016-12-20 beslut om samråd. I den politiska behandlingen beslutades att förslaget i kommande planprocess i högre utsträckning ska säkerställa lokaler, framförallt i bottenvåningarna vid torgen och huvudstråken. Det beslutades även att förslaget i kommande planprocess ska utgå från att möjliggöra för tillräckligt stora förskolegårdar. Inför granskningsskedet ska även en socialkonsekvensanalys genomföras för att beskriva hur området kan passa alla grupper av boende. Parallellt med samrådet av aktuellt planförslag kommer förslaget studeras utifrån dessa politiska beslut.



Planens innebörd och genomförande

Planförslaget möjliggör ny stadsbebyggelse med ca 2350 bostäder i form av en tät kvartersstruktur där majoriteten av bebyggelsen ligger på 4 till 8 våningar men där några byggnader har upp till 16 våningar. Inom området möjliggörs för skola (F-9) samt för tre förskolor om sammanlagt 22 avdelningar. Aktiva bottenvåningar möjliggörs i nästan alla kvarter och blir tvingande i områdets huvudstråk. Förslaget binder ihop befintligt bostadsområde i Högsbo med Änggårdsbergen i ett läge med möjlighet för goda kommunikationer till centrum. Detaljplanen är även en naturlig del av stadsutvecklingen med avseende på planeringen av en framtida stadsboulevard längs med Dag Hammarskjöldsleden. Planförslaget innebär att flera verksamheter i området kommer att behöva omlokaliseras men tanken är att området även i fortsättningen kommer att ha en hög grad av arbetsplatser för att på så sätt vara aktivt under större delen av dygnet och därmed ge underlag för service, handel och kollektivtrafik.



Överväganden och konsekvenser

Dag Hammarskjöldsleden som går väster om planområdet ansluter till Västerleden via Järnbrottsmotet. Västerleden är ett riksintresse för kommunikation och planområdet ligger inom utredningsområdet för åtgärdsvalsstudien för södra Mellanstan vilken syftar på att hitta åtgärder som resulterar i att trafikstrategin kan uppfyllas i området. En trafikutredning togs fram i samband med programmet och visar att området inte bör få betydande ökad trafikallstring på grund av utbyggnaden. Planen bidrar till flera åtgärder för förbättrad mobilitet i området. Gång- och cykelstråken förstärks genom området, i Marconimotet och söderut mot Högsbo 421. Att planen är en del av BoStad2021 innebär att minst 600 lägenheter är färdigställda under 2021 vilket tillsammans med ytterligare BoStad2021-projekt i närområdet möjliggör för en utökad busstrafik inom området och återinförd expressbusshållplats vid Marconimotet. Området får också flera funktioner vilka innebär att persontransporter inte blir nödvändiga, bland annat ryms förskola, skola, parker och lokal service i tidigt skede. En omvandling av nordöstra Högsbo bedöms därmed inte alstra mer trafik än dagens verksamheter och bedöms därför lämplig.

Ungefär en hektar naturmark som idag är privatägd och planlagd som industrimark tas i anspråk till bostadsändamål, förskolegård och skola. Naturen är enligt naturinventering angiven som högt naturvärde. På delen som planlaggs för förskolegård finns möjligheter att spara stora delar av de befintliga träden. Förändringen motiveras av möjligheten att kunna skapa bebyggelse längs med större delar av stråken för att få till en stadsmässighet och trygghet längs med gatorna i området. Ca tre hektar parkmark planlaggs i området som gränsar direkt till Änggårdsbergens naturreservat. Reservatet är dock mycket brant mot planområdet och inga anlagda stigar finns i direkt närhet till området i dag.

Planen föreslår 28 kvadratmeter per barn på förskolegårdarna och frångår därmed ramprogrammets mål på 35 kvadratmeter. Den mindre ytan har föreslagits då samtliga förskolegårdar ligger i direkt anslutning till park. Stadsbyggnadskontoret anser att den föreslagna strukturen är lämplig men att exploateringsgraden fortsatt behöver studeras för att området ska få ännu bättre förutsättningar för goda boendekvaliteter. Planområdet ligger geografiskt i Mellanstan men får en ny struktur från grunden, vilket innebär ett ställningstagande vilken typ av område som ska byggas.

Motivet till de höga byggnaderna i området är att få möjlighet att ha lägre byggnadshöjder på den södra delen av kvarteren vilket ökar solljusinsläppet på de kvarter som har mindre gårdar liksom för att få en variation mot gatan samtidigt som en hög exploatering erhålls. Inga befintliga bostäder skuggas.

En bullerutredning har tagits fram vilken visar att genomgående lägenheter krävs vid Olof Asklunds gata och vid A Odhners gata för att möjliggöra bostäder. Industribuller från Pågens verksamhet ligger idag på nivåer som är högre än vad som är lämpligt för den bebyggelse som planeras. Avtal ska säkras med Pågen gällande åtgärder av buller från verksamheten för att nå rekommenderade bullernivåer.

Området är och kommer fortsatt att vara påverkat av lukt från Pågens verksamhet och delvis även från kafferosteri i närheten. Lukten är dock inte hälsovådlig och bestämmelser i plankartan anger att luftintag till bostäder inte skall ske mot Olof Asklunds gata.

Avvikelse från översiktsplanen

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen för Göteborg.

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

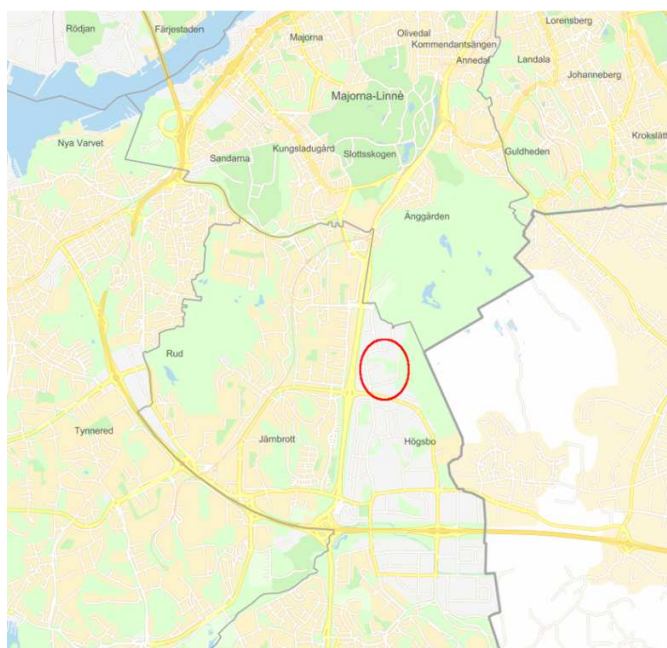
Syftet med detaljplanen är att omvandla ett industriområde till en blandad stadsdel med stort inslag av bostäder samt ny skola, nya förskolor samt tre parker. Detaljplanen är den första i omvandlingen av nordöstra Högsbo från industriområde till tät blandstad och syftet är att samlokalisera bostäder med verksamheter och att området även fortsatt ska ha en hög grad av arbetsplatser.

I Strategi för utbyggnadsplanering Göteborg 2035, godkänd av Byggnadsnämnden 2014, framgår det bland annat att Göteborg ska utvecklas och växa på ett hållbart sätt. Tanken är att de resurser som redan finns och investeringar som redan är gjorda ska användas på ett effektivt sätt. All förtätning, komplettering och omvandling ska stärka och vidareutveckla den befintliga sammanhållna bebyggelsestrukturen.

Detaljplanens ingår i BoStad2021. BoStad2021 är namnet på ett samverkansprojekt mellan Göteborgs Stad och byggaktörerna. Satsningen innebär att kommunen och näringslivet tillsammans ska ha planlagt och färdigställt 7000 nya bostäder, utöver normalproduktionen, senast under Göteborgs 400-års jubileum 2021. Denna detaljplan medger ca 2350 bostäder varav 600 ingår i BoStad2021 och alltså planeras stå färdiga 2021.

Beslut från Byggnadsnämnden

Byggnadsnämnden tog 2016-12-20 beslut om samråd. I den politiska behandlingen beslutades att förslaget i kommande planprocess i högre utsträckning ska säkerställa lokaler, framförallt i bottenvåningarna vid torgen och huvudstråken. Det beslutades även att förslaget i kommande planprocess ska utgå från att möjliggöra för tillräckligt stora förskolegårdar. Inför granskningsskedet ska även en socialkonsekvensanalys genomföras för att beskriva hur området kan passa alla grupper av boende. Parallellt med samrådet av aktuellt planförslag kommer förslaget studeras utifrån dessa politiska beslut.



Översiktskarta, planområdets läge i södra Göteborg

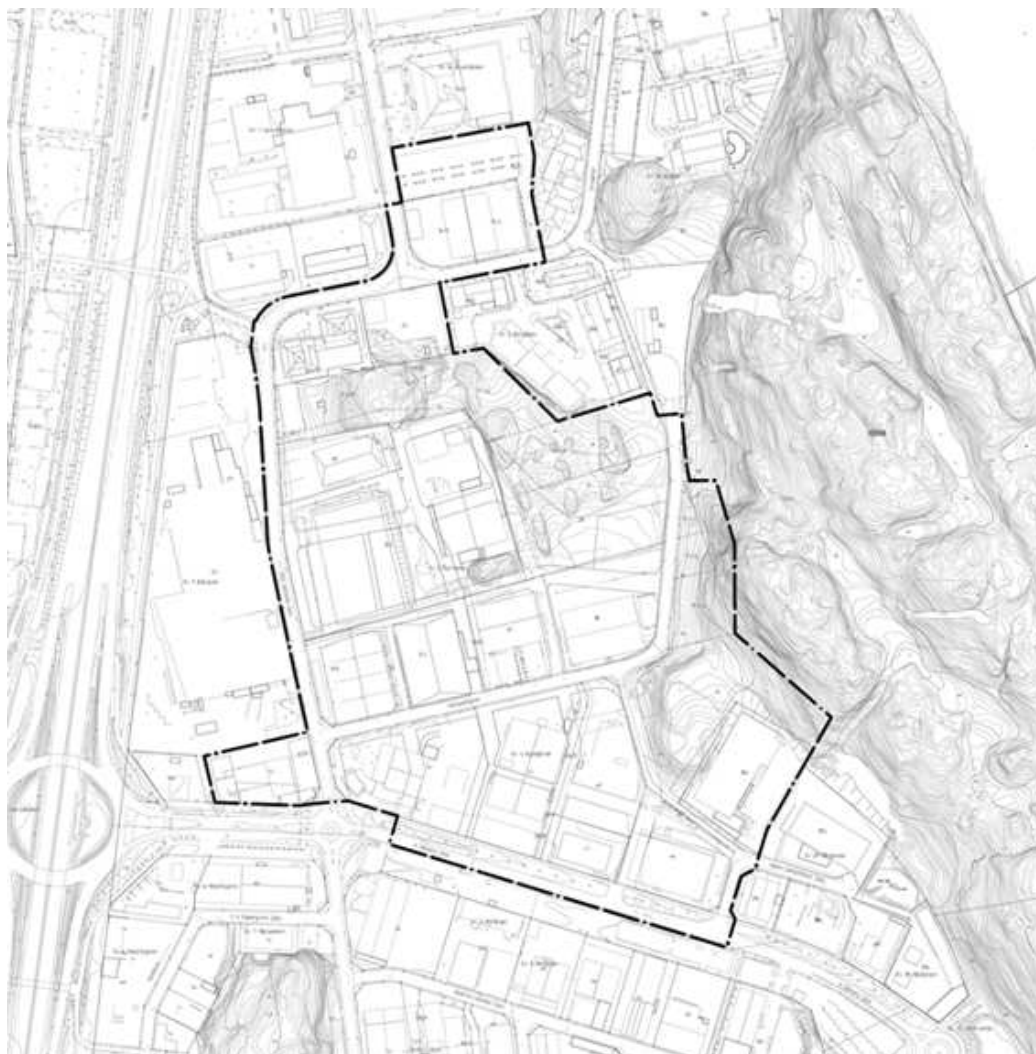
Läge, areal och markägoförhållanden

Planområdet är beläget vid Marconimotet vid Dag Hammarskjöldsleden, cirka 5,5 kilometer söder om Göteborgs centrum. Området avgränsas i väst av Olof Asklunds gata, i syd av A. Odhners gata och i öst av Ängårdsbergen.

Planområdet omfattar cirka 20 hektar och ägs av Platzer Fastigheter, Pågen/Xtera, Wallenstam, Göteborgs stad, Ytter Bygg AB, Vilhelmsson & Carlsson AB samt Wölkes Bil AB.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Kommunen har med arrende upplåtit område för transformatorstationer samt arrende för platån i östra delen av planområdet, se befintliga avtal nedan.



Grundkarta med plangräns

Planförhållanden

Översiktsplanen för Göteborgs kommun anger *utredningsområde för framtida utbyggnadsområde* för större delen av planområdet. Öster om planområdet ligger naturreservatet Änggårdsbergen som redovisas som ett område med särskilt värde för naturvård och för friluftsliv. *Fördjupad översiktsplan för Fässbergsdalen*, vilken berör södra delen av

planområdet, anger bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor – i huvudsak bostäder, arbetsplatser, service, mindre grönytor mm. Ett arbete har påbörjats med en fördjupad översiktsplan för Dag Hammarskjöldsleden.



Översikt över gällande detaljplaner. Markanvändningen redovisas ej.

För området gäller detaljplanerna nedan:

F2803 vann laga kraft 1956 och omfattar större delen av planområdet. Grönkilen, i norra delen av planområdet, redovisas som natur medan resterande del redovisas som industrimark. Planens genomförandetid har gått ut. För del av området finns tomtindelningsbestämmelser. För del av F2803 har en ändring av detaljplanen skett, 2-5241, vars syfte var att upphäva fastighetsindelningsbestämmelserna på det som nu är Högsbo 3:6, Högsbo 3:11, Högsbo 3:12 och Högsbo 3:13. Genomförandetiden går ut 2019-06-09.



Utsnitt från gällande plankarta (F2803)

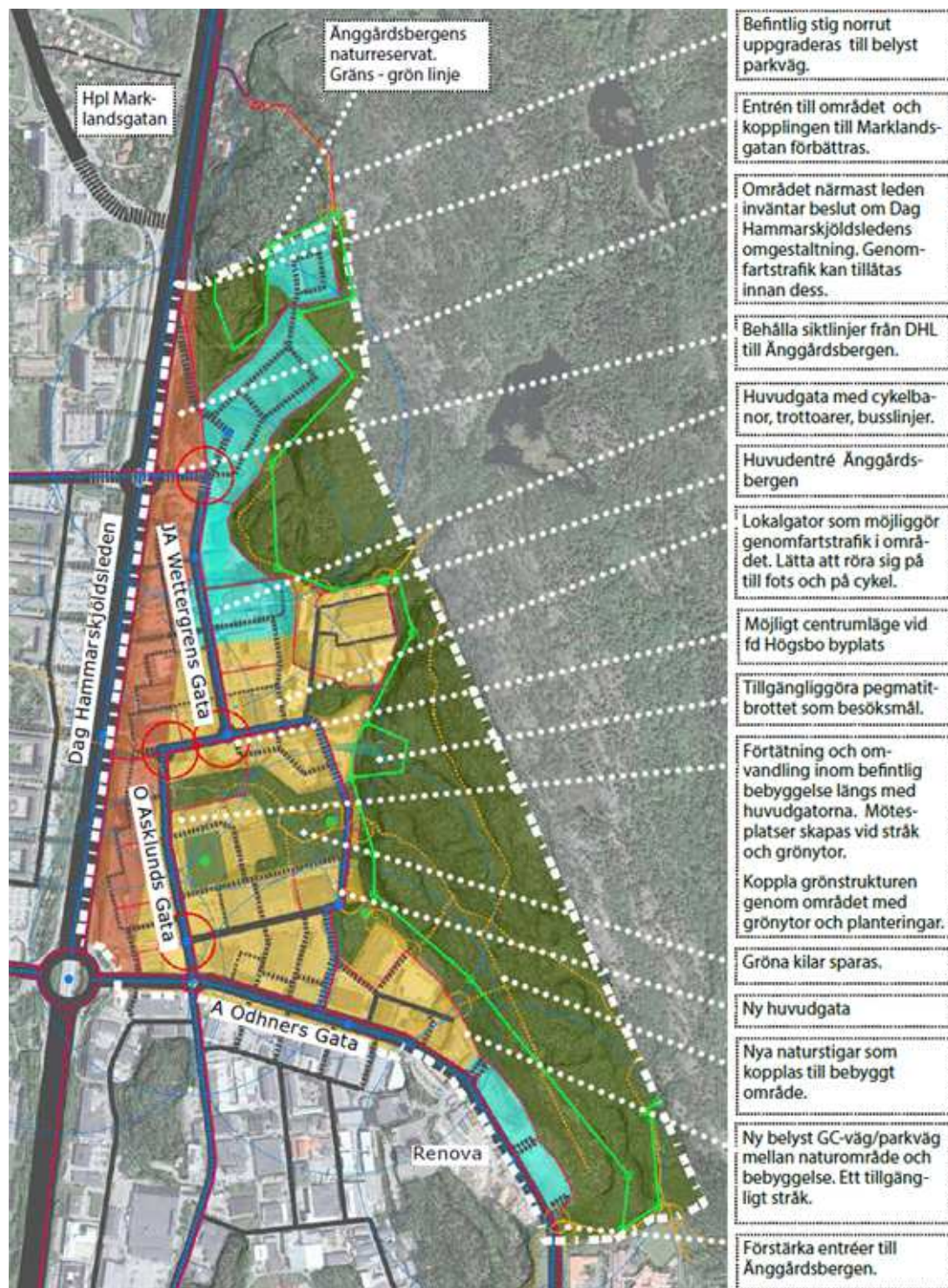
F3214 vann laga kraft 1969 och omfattar fastigheterna Högsbo 2:2, Högsbo 757:121, Högsbo 757:122 och del av Högsbo 757:118, samt del av Högsbo 757:50. För den första fastigheten redovisas industriändamål medan övriga redovisas som parkeringsändamål, natur samt gatumark. Planens genomförandetid har gått ut.

F3330 vann laga kraft 1972 och omfattar fastigheterna Högsbo 4:6 och Högsbo 39:1 samt del av Högsbo 757:50. De förstnämnda två fastigheterna redovisas som industriändamål medan den sistnämnda redovisas som naturmark. Planens genomförandetid har gått ut.

F3353 vann laga kraft 1973 och omfattar fastigheterna Högsbo 34:12, Högsbo 34:13 och Högsbo 34:21. Fastigheterna redovisas som industriändamål. Planens genomförandetid har gått ut. För del av området finns tomtindelingsbestämmelser.

Den yttersta delen Högsbo 757:118 och Högsbo 39:1 är ej planlagda, liksom platån på Högsbo 7:57.

Program för utveckling av nordöstra Högsbo godkändes av byggnadsnämnden 2016-11-22. I programmet redovisas planområdet framförallt som område som kan bebyggas med bostäder samt som natur. Detaljplanen följer i huvudsak programmet.



Programkarta

Mark, vegetation och fauna

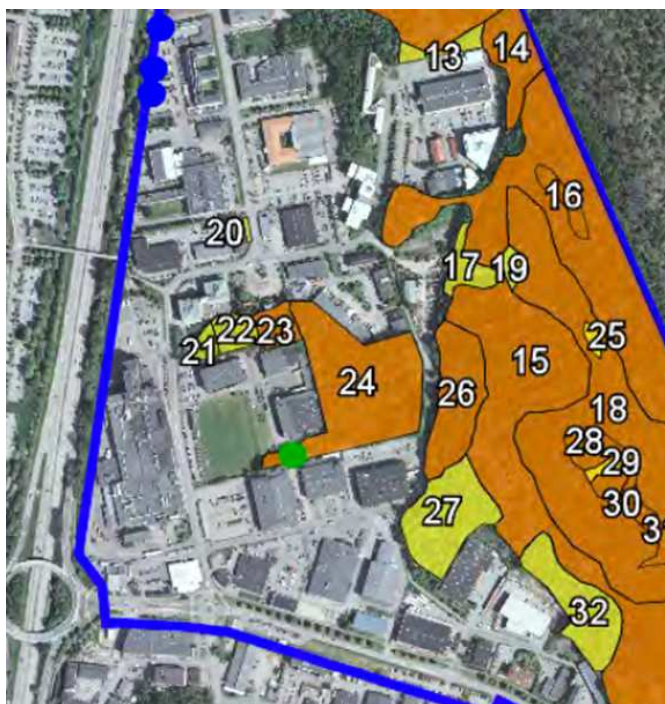
Planområdet utgörs idag främst av industrimark och de öppna ytorna mellan byggnaderna är till största del asfalterad. Genom området finns en grönkil med naturmark, och i områdets mitt en bollplan på privatägd mark. Marken är mestadels plan, delvis genom plansprängningar vid industriområdets anläggande, och sluttar upp mot Änggårdbergen. Utblickarna uppifrån Änggårdbergen är många och långa. Från utsiktsplatserna uppe på höjderna är utblickarna vidsträckta över staden. Öster om planområdet finns ett pegmatitbrott som stängdes i slutet av 1950-talet.



Grönkilen respektive fotbollsplanen.

Inom grönkilen är marken kuperad med ca 15 meters höjdskillnad mellan låg- och höjdpunkt och mot industrimarken finns två bergväggar. Även i öster är marken mycket kuperad med ca 15 meters nivåskillnad. En höjdplatå finns öster om fastigheten Högsbo 4:3.

Under programarbetet inventerades naturvärdena i området. Slutsatsen i denna var att natur inom delar av området hade naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde, orange på kartan) och 4 (visst naturvärde, gult på kartan). Det rör sig om hållmarkstallskog, ädel-lövskog, lövskog och rester av en trädgård. De rödlistade arterna skogsalm och ask förekommer. Skogsalm och ask är båda väl spridda i området. En murgröna, vilken är fridlyst, påträffades söder om fotbollsplanen men det går inte att utesluta att det rör sig om en spontan förekomst då en del trädgårdsavfall påträffades på platsen. Baserat på inventeringen gjordes en bedömning avseende känslighet för byggnation där så gott som samtliga skogsområden som ligger i anslutning till Änggårdbergen har bedömts som mycket känsliga för byggnation.



Naturvärdesobjekt (Naturcentrum, 2015)

Längs med A Odhners gata finns en allé med kastanjetråd. Allén är skyddad av biotopskydd enligt Miljöbalken 7 kap 11 §. För att utföra åtgärder som påverkar träden negativt krävs dispens. Dispenser från biotopskydd och fridlysning söks hos Länsstyrelsen.



Allé vid A Odhners gata.

Inom planområdet har verksamheter bedrivits vilka gett upphov till föroreningar i marken. En miljöteknisk markundersökning har genomförts av Kodeda Konsulter AB och bifogas detaljplanen. Sanering av mark inom delar av planområdet kommer att bli nödvändig.



Planområdet sett från söder.

Geoteknik

I planarbetet har tre geotekniska och bergtekniska utredningar (ÅF, 2016) tagits fram. Nedan sammanfattas de viktigaste punkterna:

Inom området utgörs jorden av fyllnadsmaterial som underlagras av lera/torrskorpelera och lera. Djupet till fast botten varierar mellan ca 0,5 m och 28 m. En grundvattenyta på mellan 0 m och 4 m under markytan har påträffats.

Grundläggning av byggnader bedöms mestadels behöva utföras med någon form av grundförstärkande åtgärd. Detta bedöms lämpligast göras med spetsbärande pålar.

Där lagren av lös jord är liten bedöms utskiftning av den lösa jorden till bättre massor vara möjlig. Där berg i dagen eller tunt jordtäckte förekommer bedöms byggnaderna kunna grundläggas med plattor på en packad fyllning på berg.

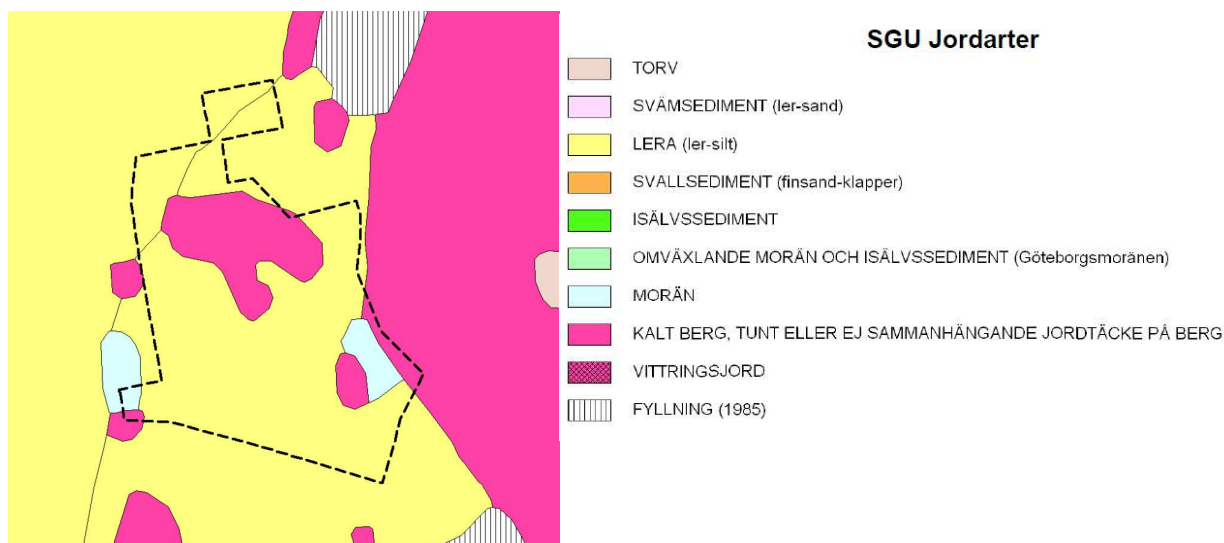
Inom området där lera förekommer bedöms jorden vara sättningsskänslig och sättningar av långtidskaraktär bedöms kunna uppkomma.

Stabiliteten är tillfredställande för befintliga förhållanden och för en framtida exploatering. Inom fastighet Högsbo 5:17 begränsas tillskottslasten till 30 kPa för att bibehålla en tillfredställande stabilitet. I övrigt föreligger inga stabilitetsproblem inom det nu aktuella området.

Befintliga bergförhållanden ska beaktas vid sprängning, främst om nya bergsslänter ska sprängas ut. Bergstabiliserande åtgärder i form av ingjutna bergbultar och bergrensning, samt skyddsåtgärder i form av nät kan bli nödvändiga för att förhindra blockutfall.

Utförd radonundersökning visar att området huvudsakligen klassas som normalradonmark. Radonhalten är beroende av förekomsten av pegmatit och varje bebyggelse behöver ha kompletterande radonmätningar vid avtäckning för fastställande av radonklass. Inom delar av området klassas berget huvudsakligen som lågradonmark medan undersökningen av jordluft visar att det i delar av områdets översta jordlager förekommer fyllnadsmaterial som klassas som högradonmark. Berget bör inte användas som byggnadsmaterial utan vidare utredning.

I samband med projektering av den planerade bebyggelsen bör kompletterande geotekniska undersökningar utföras i lägen för blivande byggnader för att i detalj bedöma slutligt grundläggningssätt. Inför planerad bebyggelse av Olof Asklunds Gata rekommenderas att en bergteknisk inspektion utförs inom områden där bergöverytan blottläggs i samband med grundläggning. En bergteknisk besiktning behöver också ske efter sprängningsarbeten.

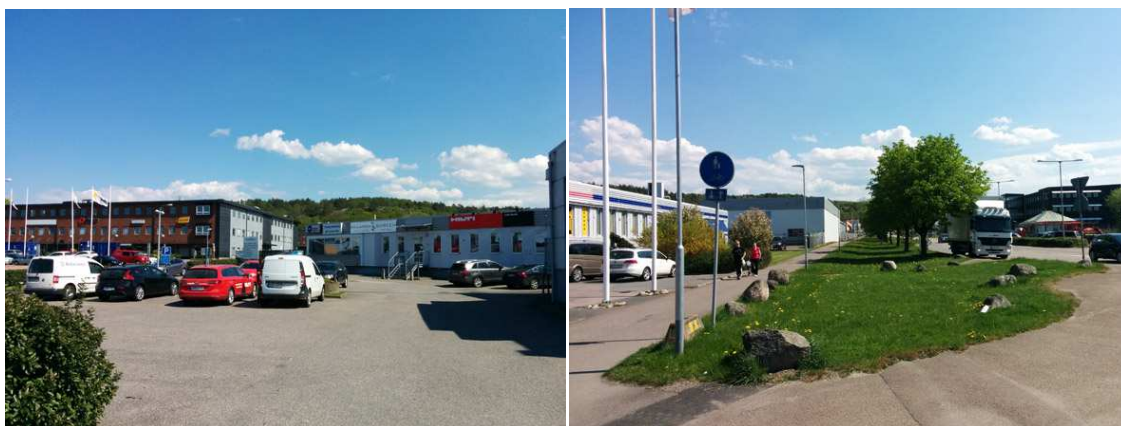


Planområdet inritat på ett utsnitt från jordartskartan.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Under stenåldern låg havsnivån högre än i dag. Planområdets lägre delar låg då under vatten eller i strandnivå och de högra partierna låg tydligt synliga från havet. De äldsta spåren av mänsklig aktivitet i närområdet utgörs av stenåldersboplatser. Stadsdelen Högsbo ingick i Västra Frölunda socken innan den 1945 inkorporerades i Göteborg. Området var en jordbruksbygd och läget för Högsbo by är fortfarande skönjbart i landskapet där en bevuxen bergknalle och två bostadshus finns bevarade. I mitten av 1950-

talet började området planläggas som industriområde och planområdet är i stort utbyggt mellan 1950-1980.

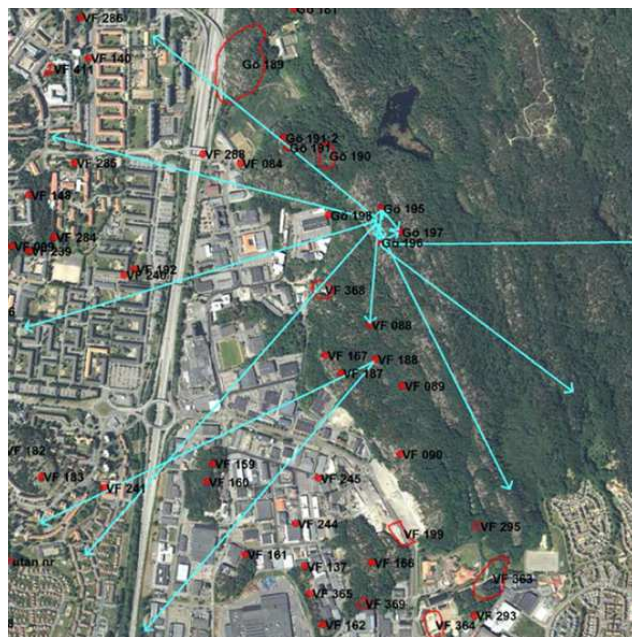


Bebyggelse söder och norr om Fältspatsgatan (vänster) och om A Odhners gata (höger).

I anslutning till planområdet, i Änggårdssbergen, finns ett flertal fornlämningar. Till en fast fornlämning hör, enligt kulturmiljölagen, ett så stort område som behövs för att bevara fornlämningen och ge den ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. Detta område benämns fornlämningsområde och har samma skydd som fornlämningen. Då siktlinjer är av stor betydelse för de aktuella fornlämningarna ingår även dessa i fornlämningsområdet. Vid en storskalig exploatering av nordöstra Högsbo är det viktigt att i första hand se till de större strukturerna i det historiska och förhistoriska landskapet. Dessa kan utgöras av flera samverkande objekt eller av enskilda objekt som i sig är strukturskapande, exempelvis monumentalgravar eller fornborgar. God planläggning krävs om höga byggnader planeras i området så att stensättningarnas och rösenas siktlinjer samt fornborgarnas utsikt inte störs. Siktlinjen kan idag vara igenväxt på sina håll men växtligheten är föränderlig.

Under programarbetet för nordöstra Högsbo togs ett kulturmiljöunderlag fram. I detta framhålls siktlinjerna från de boplatser som finns öster om planområdet och dess visuella koppling med andra boplatser och gravar i närområdet för att öka förståelsen av landskapet. I underlaget förordas också att sträckningen av Olof Ask-lunds gata bibehålls då detta är ett äldre stråk. Dessutom förordas att de två äldre bostadshusen behålls liksom den gröna kullen bakom.

Under planarbetet har en arkeologisk utredning gjorts, vilken visade att det inte förekommer några tidigare okända fornlämningar inom undersökta delar av planområdet.



Siktlinjer från rösen och stensättningar (Göteborgs stadsmuseum 2015)

Befintlig bebyggelse i området består främst av industri- och kontorsbebyggelse uppförd på framförallt 1950-1980-tal men med några senare tillägg under från 1990- och

2000-talet. Två äldre villor från 1930-1940-talet finns kvar men används inte för bostadsändamål i dagsläget. Bebyggelsen är generellt sett blandad vad det gäller ålder och skick och är i regel uppförd i tegel eller plåt. Den dominerande byggnaden i närområdet är Pågens bageri med Farinas kvarn som utgör ett landmärke i närområdet.

Sociala aspekter

Planområdet omfattar inga bostäder i dagsläget och omfattas inte av sociotopkartan. Kommunal service saknas i dagsläget. Aktuellt planområde består mestadels av kontor och industri, men väster om planområdet finns Flatås där kommunal och kommersiell service finns. Bebyggelsen i Flatås är i 3-4 våningar och är ungefär till hälften fördelat mellan hyresrätter och bostadsrätter. I dagsläget är det ett högt tryck på förskolor och skolor i Högsbo. Direkt öster om planområdet finns naturreservatet Änggårdssbergen som med sina höga rekreativa kvaliteter är ett viktigt område för Göteborg som helhet. De mest välanvända entréerna till Änggårdssbergen finns dock inte i planområdets närhet utan i exempelvis Botaniska Trädgården, drygt två km norr om planområdet.

Väster om planområdet finns Dag Hammarskjöldsleden som är en motorled med stor barriärverkan. Passagerna över och under leden går i antingen tunnlar vid Marconimotet eller på gångbro norr om Pågen. Även Pågens stora fastighet är en barriär i sig just genom sin storlek, men den skärmar inte av någon målpunkt utan möjliga passager förbi finns norr respektive söder om fastigheten. Planområdet är i regel öde efter ordinarie arbetstid, med undantag för verksamheten inne på Pågen, vilket bidrar till att det uppfattas som otryggt nattetid. Kollektivtrafiken är anpassad efter arbetstiderna och går sällan kvällstid.

Trafik, tillgänglighet och service

Området nås med bil från A Odhners gata i söder och J A Wettergrens gata i norr, vilka båda angörs från Dag Hammarskjöldsleden. Utmed Dag Hammarskjöldsleden finns en pendlingscykelväg som det går att nå Olof Asklunds gata och A Odhners gata från. Den sistnämnda har en separat cykelväg längs gatans norra sida som når söderut mot Sisjömotet. Cykelpassager finns i tunnel under Dag Hammarskjöldsleden, strax norr om Marconimotet och via bro norr om Pågen vid kröken på Olof Asklunds gata. Det går idag inte att ta sig i markplan över Marconimotet som gång- eller cykeltrafikanter. Gång- och cykelvägar finns mellan Gruvgatan och Fältspatsgatan liksom mellan Fältspatsgatan och Ingela Gathenhielms gata. I Änggårdssbergen finns flera stigar i planområdets närhet.

Mest trafik i området går i dagsläget på A Odhners gata på sträckningen Marconimotet och Olof Asklunds gata med ca 16 000 fordon per dygn vilket minskar till 10 500 efter korsningen. Längs Olof Asklunds gata går det ca 7400 fordon per dygn medan det på Gruvgatan och Fältspatsgatan rör sig om ca 500 respektive 240 fordon i dagsläget.

En generell uppräkningsstudie till 2035 har gjorts i planarbetet vilken redovisar en ökning på A Odhners gata till 19 500 fordon från Marconimotet till Olof Asklunds gata medan resterande del av gatan ligger på mellan 10 850-11 750 fordon per dygn. Trafiken på Olof Asklunds gata förväntas till 2035 öka till mellan 10 000 och 11 400 fordon, med högst antal mellan Olof Asklunds gata och Fältspatsgatan. Övriga gator i området förväntas också öka, men i mindre omfattning. Fältspatsgatan ökar till ca 1950 fordon och på den nya kopplingen mellan Fältspatsgatan och A Odhners gata förväntas det passera ca 1000 fordon per dygn.



Olof Asklunds gata respektive Fältspatsgatan i dag.

En trafikutredning gjordes i samband med programarbetet för att undersöka om det var möjligt att uppnå målen för bilresande enligt Göteborgs stads trafikstrategi. Slutsatsen var att det kommer att innebära stora utmaningar för att uppnå ett lågt bilbehov inom nordöstra Högsbo, framförallt på grund av områdets isolerade läge med stora trafikleder i dess anslutning vilket kan uppmuntra ett bilbeteende, men att det är möjligt. Flera av de verksamheter som idag ligger i området alstrar stora trafikmängder vilket gör att den totala andelen trafiken i framtiden inte behöver öka markant i och med att dagens verksamheter till stor del omlokaliseras. I områdets närhet finns ett utbud som kan nyttjas med rätt åtgärder. Marklandsgatan ligger inom en kilometer och köpcentrum finns på cykelavstånd liksom kommunala verksamheter.

Nordöstra Högsbo kommer att stegvis omvandlas från industriområde till en blandstad. Tung trafik och mjuk trafik kommer att blandas vilket kan skapa utmaningar medan området omvandlas. I utredningen konstateras att möjligheten att ta sig över Dag Hammarskjöldsleden behöver förbättras för att nå målpunkter där, framförallt fram till dess att nordöstra Högsbo är fullt omvandlat och kan tillgodose efterfrågan på god kollektivtrafik, service och handel. En alltför långsam utveckling av området kan ha negativ påverkan på möjligheten att uppnå målen. Sätt att nå målen kan vara en utökad kollektivtrafik med nya busstråk och eventuellt BRT och bättre anpassning av busshållplatserna i förhållande till områdets målpunkter. En omvandling av leden till en stadsboulevard skulle vara positivt för kopplingarna mellan stadsdelarna och öka möjligheterna till måluppfyllnad, liksom mobility managementåtgärder såsom gröna resplaner eller bilpool. Med de åtgärderna finns förutsättningarna att uppnå målen.

Kopplingen över Dag Hammarskjöldsleden vid Marconimotet är utpekad som en av tre svaga länkar i gång och cykelnätet. Barriärerna behöver överbryggas både fysiskt och mentalt. Trafikplatsen saknar i dagsläget förbindelser för gång- och cykeltrafikanter. Dessa trafikslag är hänvisade till tunnlar, en norr och en söder om trafikplatsen. Ur trygghetsaspekt är tunnelarna av dålig standard. Att ta sig till tunnelarna innebär även en omväg på ungefär 300 meter om man som cyklist kommer från Marconigatan eller A Odhners gata.

Inom planområdet finns två busshållplatser, båda på Olof Asklunds gata. Hållplatsen Olof Asklunds gata trafikeras av bussarna 82, 84, 95 och 758 medan hållplatsen Fältspatsgatan endast trafikeras av 82 och 758. Linje 82 går mellan Marklandsgatan och Brottkärr, linje 84 mellan Marklandsgatan och Sisjön, linje 95 mellan Frölunda Torg och Marklandsgatan och linje 758 mellan Heden och Marklandsgatan, via Mölndal. Från planområdet till Marklandsgatan tar bussresan ca 5 minuter. Via Marklandsgatan

går att nå flera spårvagnslinjer (2, 7 och 8) liksom Blå och Rosa Express. Linje 82 och 758 går normalt med halvtimmestrafik men har ökade turer i anslutning vid rusningstrafik medan linje 85 och 95 generellt har halvtimmestrafik. Vid Marconimotet finns en expressbusshållplats som sedan några år inte används.

Parkering i området, totalt drygt 1000 parkeringsplatser, finns på tomtmark i dagsläget, framförallt i anslutning till Olof Askunds gata, J A Wettergrens gata samt Fältspatsgatan.

Tillgänglighet

Tillgängligheten inom planområdet är förhållandevis god då det generellt sett är plant i stora delar av området och merparten av byggnaderna har tillgängliga entréer. Nivåskillnader finns i planområdets mitt men detta är till stor del inhägnad tomtmark idag. Inga tillgängliga kopplingar finns upp till Änggårdsbergen.

Utbildningslokaler

Närmaste skola är idag Flatåsskolan (F-6) och Skytteskolan (F-3). Närmaste förskolor är Bildradiogatans förskola och Nymilsgatans förskola. Behovet av förskolor och skolor inom planområdet har tidigare varit begränsat i och med att området främst består av verksamheter.

Park och grönområden

Inga underhållna parker eller lekplatser finns i området idag. Planområdet omfattas idag inte av sociotopkartan. Mitt i planområdet finns en fullstor fotbollsplan med naturgräs (Sikvallen) med en tillhörande klubbstuga. Fotbollsplanen ligger idag på privatägd mark som är planlagd för industrimark.

Handel och samhällsservice

Området består idag av verksamheter med varierande grad av handel, främst med skrymmande varor. I området finns bland annat bilförsäljning och däckverkstad. Radiotorget, som är ett lokalt centrum, ligger på andra sidan Marconimotet, liksom en mataffär. Två stora handelsområden finns i planområdets närhet; Frölunda Torg finns ca 2 km sydväst om planområdet och Högsbo 421 finns drygt 1 km sydöst om området.

Kommunal service finns framförallt genom stadsdelsförvaltningen Askim-Frölunda-Högsbos lokaler vid Nymilsgatan. I Högsbo finns Högsbo sjukhus och vid Frölunda torg finns Frölunda sjukhus. Närmaste vårdcentral är Högsbo sjukhus. Vid Frölunda torg finns även Frölunda kulturhus. Närmsta bibliotek är Högsbo bibliotek vid Axel Dahlströms torg.

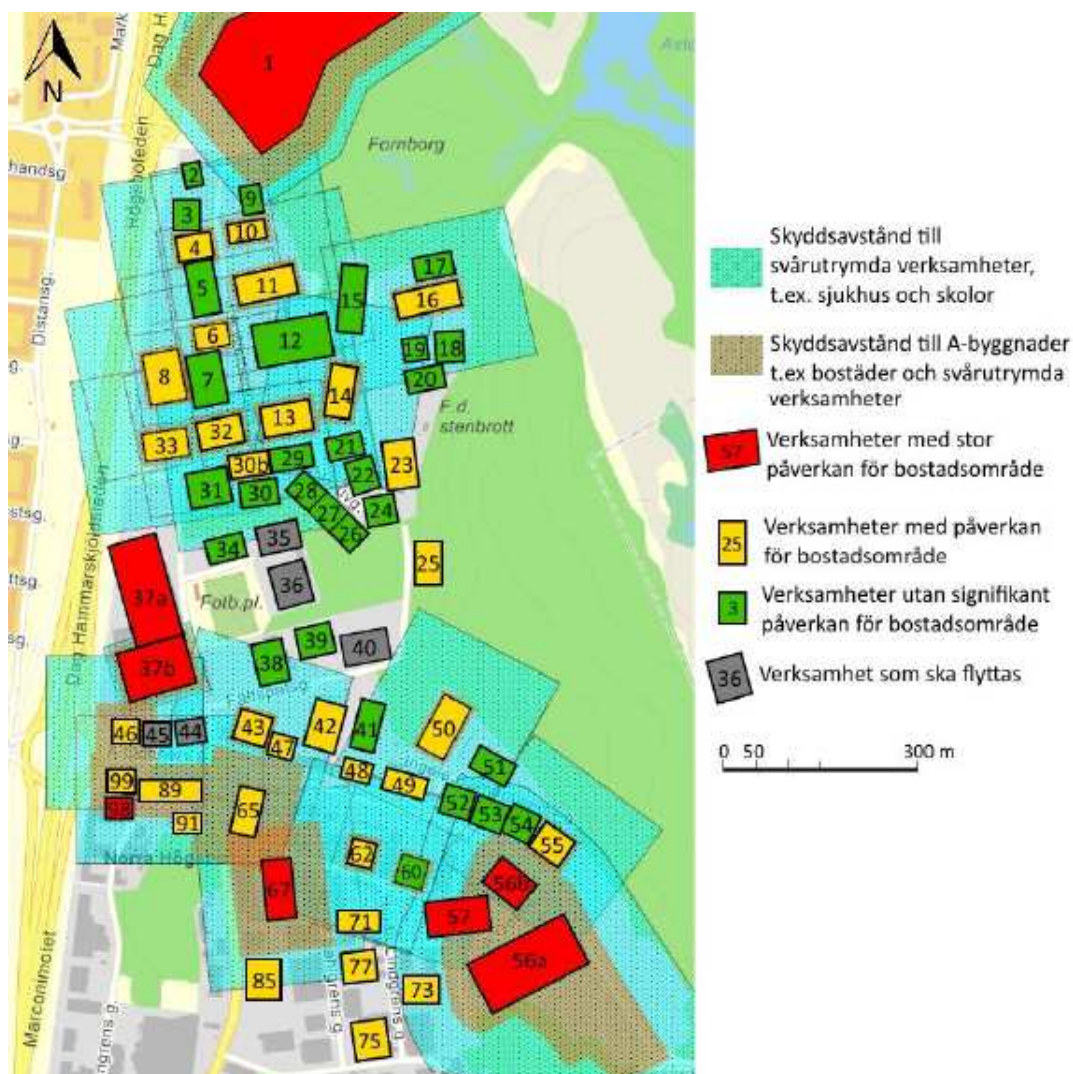
Teknik

Eftersom planområdet är ianspråktaget idag finns VA, fjärrvärme, el och tele framdraget i området. Ledningarna ligger med några undantag i befintliga gator.

Störningar

I samband med programmets framtagande gjordes en miljöstörningsutredning (SWECO 2016) för att undersöka möjligheten att samlokalisera bostäder med verksamheterna i

området. I utredningen föreslogs även individuellt anpassade skyddsavstånd till samtliga verksamheter, både för bostäder och för svårutrymda verksamheter såsom skolor.



Verksamheter i närområdet och deras skyddsavstånd (SWECO, 2016). Verksamhet 40 har fel färg och ska vara gulmarkerad.

Sedan utredningen gjordes har aktuell detaljplan påbörjats och i och med planens genomförande så kommer ytterligare verksamheter att flytta. Vissa har redan gjort det, såsom 30b vilken hade ett omfattande skyddsavstånd. Av kvarvarande verksamheter är det framförallt 32, 33 och 14 vars skyddsavstånd påverkar området. 33 och 14 tillhör exploatörer i området. Dialog pågår med övriga fastighetsägare i närområdet med verksamheter som idag har skyddsavstånd.

För kvarvarande verksamheter utanför planområdet liksom för de som finns i området men som är kvar under områdets etappvisa utbyggnad görs en fördjupad riskbedömning (Bengt Dahlgren, 2017) vilken kommer vara klar under samrådet. I dess utkast konstateras att beräknad kvalitativ risknivå för planområdet bedöms vara låg. Risken för dominoeffekter är också låg, framförallt då det generellt rör sig om små mängder brandfarliga produkter och att byggnaderna är belägna med inbördes avstånd. Några verksamheter som hanterar mindre mängder brandfarlig gas uppfyller inte föreslagna skyddsavstånd till planerad svårutrymd byggnad (förskola) och där föreslås riskreducerande åtgärder för att kunna genomföra förskoleverksamheten. De åtgärder som föreslås är att utrymning från förskola ska ske söderut mot innergård samt att verksamheterna med nr 13, 32

och 34 i kartan nedan ska förvara behållare med brandfarlig gas i brandtekniskt avskilt utrymme. Färdig riskbedömning kommer att läggas ut på Göteborgs Stads hemsida under samrådet.

Buller

Området berörs av buller från Dag Hammarskjöldsleden som ligger drygt 100 meter från planområdet. Verksamheter inne på Pågens fastighet klassas som industribuller.

Bullerutredningar har tagits fram för både trafikbuller och industribuller. Bullernivåerna i området är bitvis höga, se utförda bullerutredningar samt sida 37.

Industribuller från Pågens verksamhet ligger idag på nivåer som är högre än vad som är lämpligt för den bebyggelse som planeras. Parallellt med planarbetet pågår ett arbete med att ta fram ett nytt och utökat verksamhetstillstånd för Pågens bageri vilket ska ta höjd med att verksamheten bedrivs i en blandad stadsdel med stort inslag av bostäder och inte i ett industriområde. Syftet med det nya tillståndet är även att det ska bli möjligt att öka produktionen. I samband med tillståndsprcessen kommer Pågen att arbeta med verksamhetsbullret. Ett arbete har redan påbörjats med att åtgärda de mest störande bullerkällorna på Pågens fastighet.

Luft

Miljöförvaltningen har utfört en luftutredning i samband med planarbetet. Utredningen visar att luftkvaliteten i området i nuläget är tillfredsställande enligt miljökvalitetsnormerna och att miljömålen för kvävedioxid klaras med avseende på år och timme.



Beräknade årsvärden (vänster) och dygnsvärden (höger) för kvävedioxidhalter i dag.

I den till programmet framtagna miljöstörningsutredningen undersöktes omgivningens påverkan på eventuell ny bostadsbebyggelse. I den konstaterades att luktsens karaktär och de exponerades tidigare erfarenhet av luktkällan avgör hur besvärande en lukt anses vara. Det som främst kan generera luktsstörningar i närområdet är Pågens bageri.

I en luktsutredning som gjordes 2006 bedömdes den totala luktsbelastningen från anläggningen vid full produktion var att betrakta som relativt hög. Fullproduktion råder i normalfallet endast nattetid och den totala luktsbelastningen från anläggningen under dagtid bedöms vara lägre. Det är främst bageriets ugnar som ger upphov till lukt. Enligt utredningen förekommer sällan klagomål på lukt från bagerier, men det har förekommit. Slutsatsen i utredningen är dock att luktsbelastningen från anläggningen inte torde ge

upphov till betydande luktstörningar för omkringliggande bostadsfastigheter. Med nya bostäder öster om Pågens verksamhet förändras anläggningens läge till bostäder vilket medför en ökad påverkan.

Åtgärder för att minska emissionen av luktande ämnen från Pågen kommer att behövas. Generellt kan problematiken minskas genom bättre reningsteknik och högre skorstenshöjder vilket leder till ökad spridning och utspädning av luktande ämnen. För bostäderna närmast Pågen är det viktigt att se över placering av ventilationsdon på byggnaderna så att lukt inte helt obehindrat kan passera in i via ventilationssystem och uteventiler.

Parallellt med planarbetet arbetar Pågen med att ta fram ett nytt och utökat verksamhetstillstånd för Pågens bageri vilket ska ta höjd med att verksamheten bedrivs i en blandad stadsdel med stort inslag av bostäder och inte i ett industriområde. I samband med tillståndsprocessen förväntas Pågen behöva genomföra en luktutredning för att beskriva den påverkan som den utökade verksamheten får på planerad bebyggelse. Denna beräknas vara klart ungefär samtidigt som detaljplanen.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av ca 2350 bostäder, lokaler för centrumändamål, nya arbetsplatser, F-9 skola och tre förskolor. Avsikten är att skapa en tät stadsdel med en mängd aktörer och ett stort utbud av aktiviteter. Med Änggårdsbergen i direkt anslutning finns mycket goda möjligheter till rekreation. I området föreslås tre större parker med olika funktioner liksom flera mindre pocketparks på kvartersmark. Området ska vara en stadsdel för alla och vara attraktiv för såväl barnfamiljer som för gamla och unga. En tät bebyggelse med närhet till kollektivtrafik, handel och service ger förutsättningar för ett vardagsliv utan biltransporter.

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



Perspektiv, sett från sydväst (Okidoki Arkitekter).

Bebyggelse

Planförslaget möjliggör ny stadsbebyggelse i form av en tät kvartersstruktur med ca 2350 bostäder när området är fullt utbyggt. Kvartersstrukturen inom området är baserad delvis på dess befintliga terräng och struktur men även för att skapa bättre stråk och kopplingar internt inom planområdet liksom för en möjlig fortsättning både norr som söder om planområdet. Kvarterens storlek varierar men generellt är de ungefär 55 gånger 65 meter. Norr om Gruvgatan finns ett storkvarter med möjlighet till lägre bebyggelse på gården. Majoriteten av bebyggelsen inom planområdet ligger på 4 till 8 våningar med några lägre undantag men där några byggnader också når upp till 16 våningar.

Den nya bebyggelsen medger en hög täthet räknat i invånare per hektar. Detta ställer stora krav på utformning av kvarter, placering av platser och torg samt variation i skala. En medveten blandning av byggnadshöjder och hustyper blir viktig för att tillåta solljus bryta igenom och nå ned till gatu- och gårdsnivå. Avsikten är att bebyggelsen i varje

kvarter ska vara lägre i söder för att på så sätt ge bättre solljusförhållanden på gårdarna. Inom varje kvarter uppmuntras variation i höjd, volym och gestaltning mellan respektive byggnader. För att en tät stadsdel ska vara attraktiv krävs en variation av händelser i gaturummen såsom parker, butiker, serveringar och platser liksom i fasaduttryck. Aktivering av taken kan skapa en extra bostadsgård med ökad möjlighet till umgänge.

Aktiva bottenvåningar möjliggörs i nästan alla kvarter och krävs i områdets huvudstråk, alltså Olof Asklunds gata, Fältspatsgatan och A Odhners gata. I dessa lägen regleras även bottenvåningarnas takhöjd. Av områdets bottenvåningar mot gata (separata skolbyggnader borträknade) regleras så att endast verksamheter/centrum tillåts i ca 28 % inom området som helhet och i 75 % av lokalerna liggande i områdets huvudstråk.



Illustrationsplan

Inom tre av kvarteren föreslås förskolor som i två fall finns i kvarterens nedre våningar medan förskolan i ett kvarter är en fristående byggnad. I det kvarteret finns ytterligare byggnader som omgärdar kvarteret. Avsikten med detta är att förskolorna ska ligga i anslutning till parker men att kvarteren ändå ska bli en del av bebyggelsestrukturens helhet. I planområdets östra delar finns F-9 skola uppdelad på två platser med möjlighet till kopplingar däremellan. I den norra delen föreslås 7-9 skola i en byggnad som ligger i fonden för den nya gatan som blir parallell med Fältspatsgatan. I sydost föreslås F-6 skola och idrottshall. I hörnet på skolkvarteren finns möjlighet till ett motionscentrum.

Inför samrådet har ett typkvarter tagits fram för att illustrera hur ett möjligt kvarter inom planområdet skulle kunna se ut. Till detaljplanens granskning tillkommer ett kvalitetsprogram vilket kommer att utveckla gestaltningsfrågorna.



Typkvarter inom området som visar en möjlig bebyggelse.

Planområdet består idag av arbetsplatser och syftet är att området även i fortsättningen kommer att ha en hög grad av arbetsplatser. Framförallt kommer de nya tillskotten av arbeten finnas inom service och kontor, men avsikten är att även verksamheter ska kunna finnas kvar i området för att på så sätt möjliggöra en användning under större delen av dygnet. Pågen kommer fortsatt att vara en stor arbetsplats i närområdet och en ny större kontorsbyggnad föreslås väster om Olof Asklunds gata, söder om Pågen.

Bebyggelsens maximala höjd om 16 våningar innebär att siktlinjerna från utblickspunkten där röset med fornlämningsnummer 188 finns fortsatt gör det möjligt att uppleva landskapet från fornlämningen.



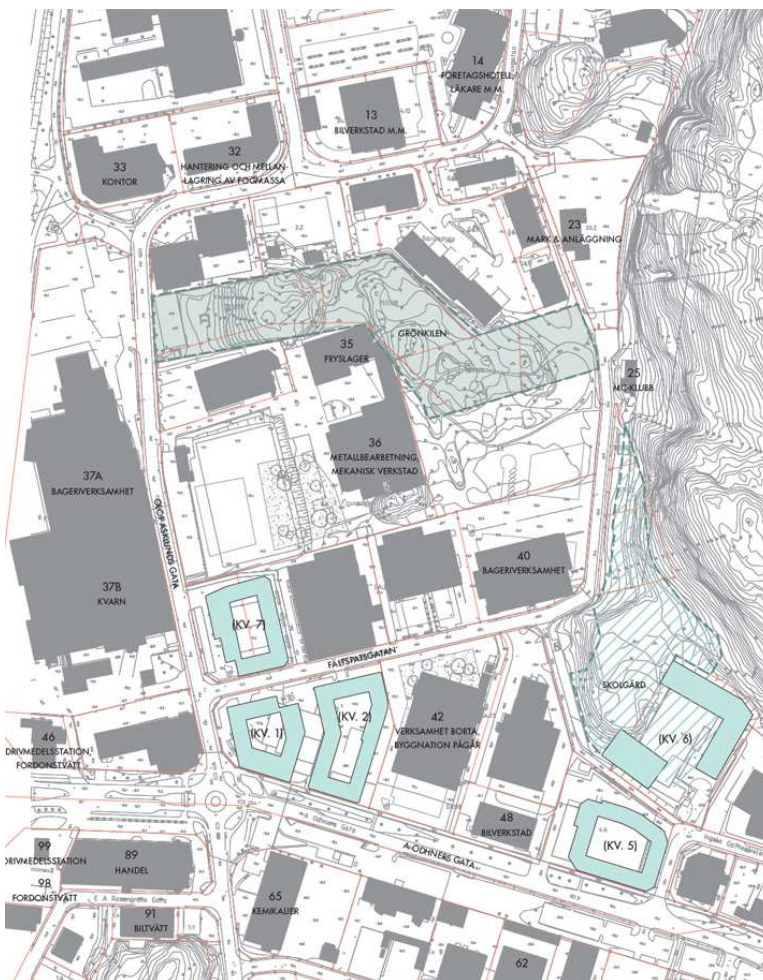
Elevation genom området med utblickspunkterna 167 (vänster) och 188 (höger) utpekade. (Okidoki Arkitekter)

Etappindelning

Bebyggelsen kommer att byggas i etapper utifrån befintliga verksamheters situation, möjligt genomförande och efterfrågan. Varje etapp kommer att behöva förhålla sig till intilliggande verksamheter och de störningar de genererar, såsom beskrivna i den miljöstörningsutredning som utförts (SWECO, 2016) liksom i riskbedömningen (Bengt Dahlgren, 2017). Vissa av dessa verksamheter kan behöva åtgärder även om de inte ligger i den aktuella etappen. Färdig riskbedömning kommer att läggas ut på Göteborgs Stads hemsida under samrådet.

Etapp 1

Den första etappen ska vara färdigbyggd 2021 omfattar de bostäder som är del av Bo-Stad2021. Det rör sig om ca 55 000 kvm BTA bostäder, ca 600 lägenheter. I etapp 1 ska även skolan byggas ut i sydöst, med en tillfällig förskola. Grönkilen ska vara färdigställd liksom en koppling till Änggårdsbergen. Verksamhetslokaler ska finnas längs huvudstråken och avsikten är att en livsmedelsbutik ska etableras inom området. Viss störning från verksamheter kan förekomma.



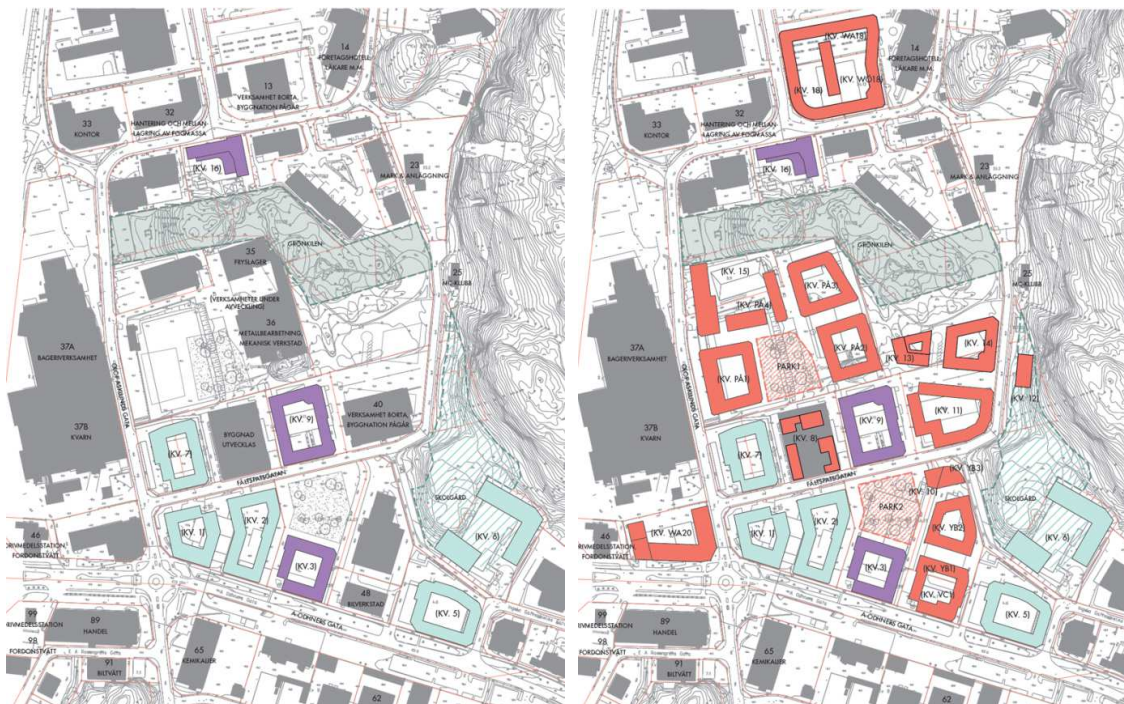
Etapp 1 redovisas i ljusblått. (Okidoki Arkitekter)

Etapp 2

Den andra etappen förväntas vara färdigbyggd 2023 och bedöms omfatta ca 40 000 kvm BTA bostäder. Den omfattar också en parallellgata till Fältspatsgatan, nya verksamhetslokaler vid huvudstråken samt en förskola med direktkontakt till grönkilen. Störningar från verksamheter i närområdet får utvärderas i varje enskilt fall.

Etapp 3

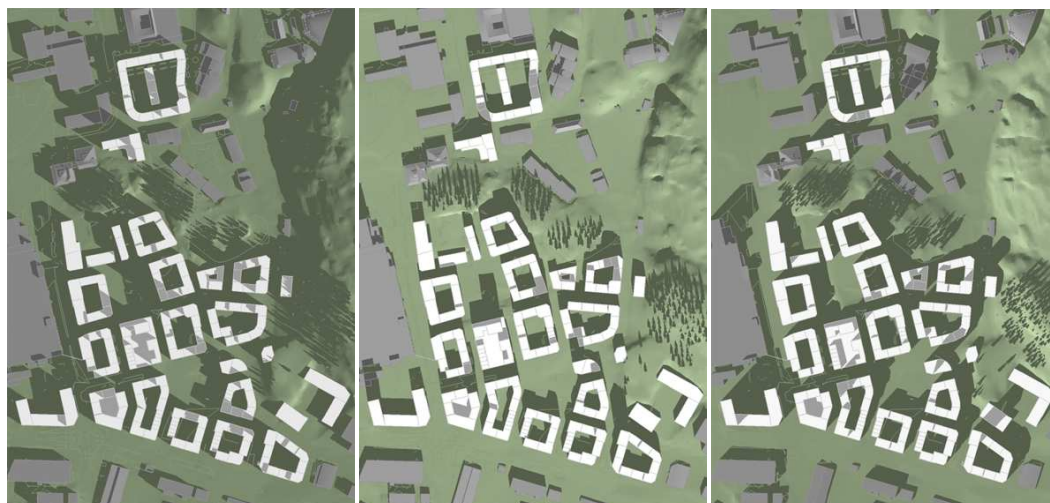
Den tredje etappen omfattar det färdiga området vilket bedöms vara klart 2025. Till dess har resterande 140 000 kvm BTA bostäder tillkommit liksom två förskolor och färdig skolverksamhet vid Fältspatsgatan. Båda de mindre parkerna är utbyggda, liksom vägnätet i området.



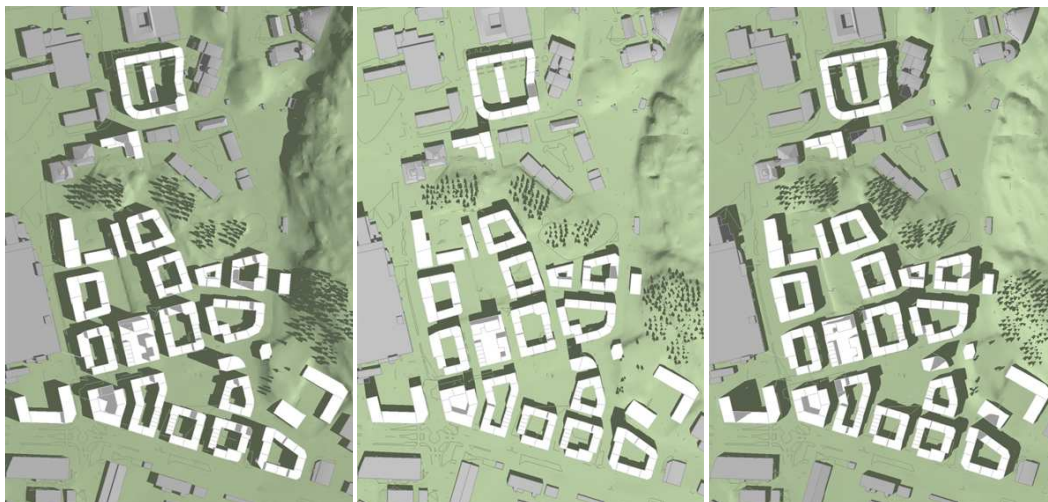
Etapp 2 redovisas i lila och Etapp3 redovisas i rött. (Okidoki Arkitekter)

Solförhållanden

En solstudie har gjorts för att visa den föreslagna bebyggelsens skuggeffekter. Studien visar att det inte blir några nämnvärda konsekvenser för befintlig bebyggelse avseende skuggning. Ny bebyggelse avses utformas med lägre delar i kvarterens södra delar och högre i dess norra vilket innebär bättre solljusförhållanden inom bostadsgårdarna men sämre för gatumiljön. Vissa högre byggnader skuggar parkytor, men i och med de högre byggnadernas förhållandevis smala karaktär pågår skuggningen under en kortare period. Fullständig solstudie (Okidoki Arkitekter, 2016) bifogas detaljplanen.



Solförhållanden, vår- och höstdagjämning. Kl 9:00, 12:00 och 15:00



Solförhållanden, sommarsolståndet. Kl 9:00, 12:00 och 15:00

Bevarande, rivning

Vid en utbyggnad enligt planförslaget kommer majoriteten av bebyggelsen i området att rivas. Detta kommer inte att ske omedelbart utan ske efter hand att de verksamheter som finns i området idag flyttar ut vilket kommer att bidra till en dynamik i stadsdelens blandning under utbyggnadsfasen. Delar av områdets bebyggelse kommer att finnas kvar i nuvarande form eller byggas på/till.



De två utpekade bostadshusen.

Två av de byggnader som finns i området och som kommer att rivas är två villor som ligger där Högsbo by tidigare låg. De används dock inte för bostadsändamål i dagsläget och ligger på privat mark.

Trafik och parkering

I huvudsak nyttjas den befintliga gatustrukturen i området men strukturen blir finmaskigare. Huvudparten av trafiken kommer fortsatt att nå området från Dag Hammarsköldsleden via J A Wettergrens gata och A Odhners gata. Olof Askunds gata blir fortsatt områdets huvudgata i nord-sydlig riktning men får ytterligare kopplingar i öst-västlig riktning. Fältspatsgatan kommer att finnas kvar och blir planområdets huvudgata i öst-västlig riktning. Den gång- och cykelväg som idag finns mellan Fältspatsgatan och Ingela Gathenhielms gata omvandlas till gata.

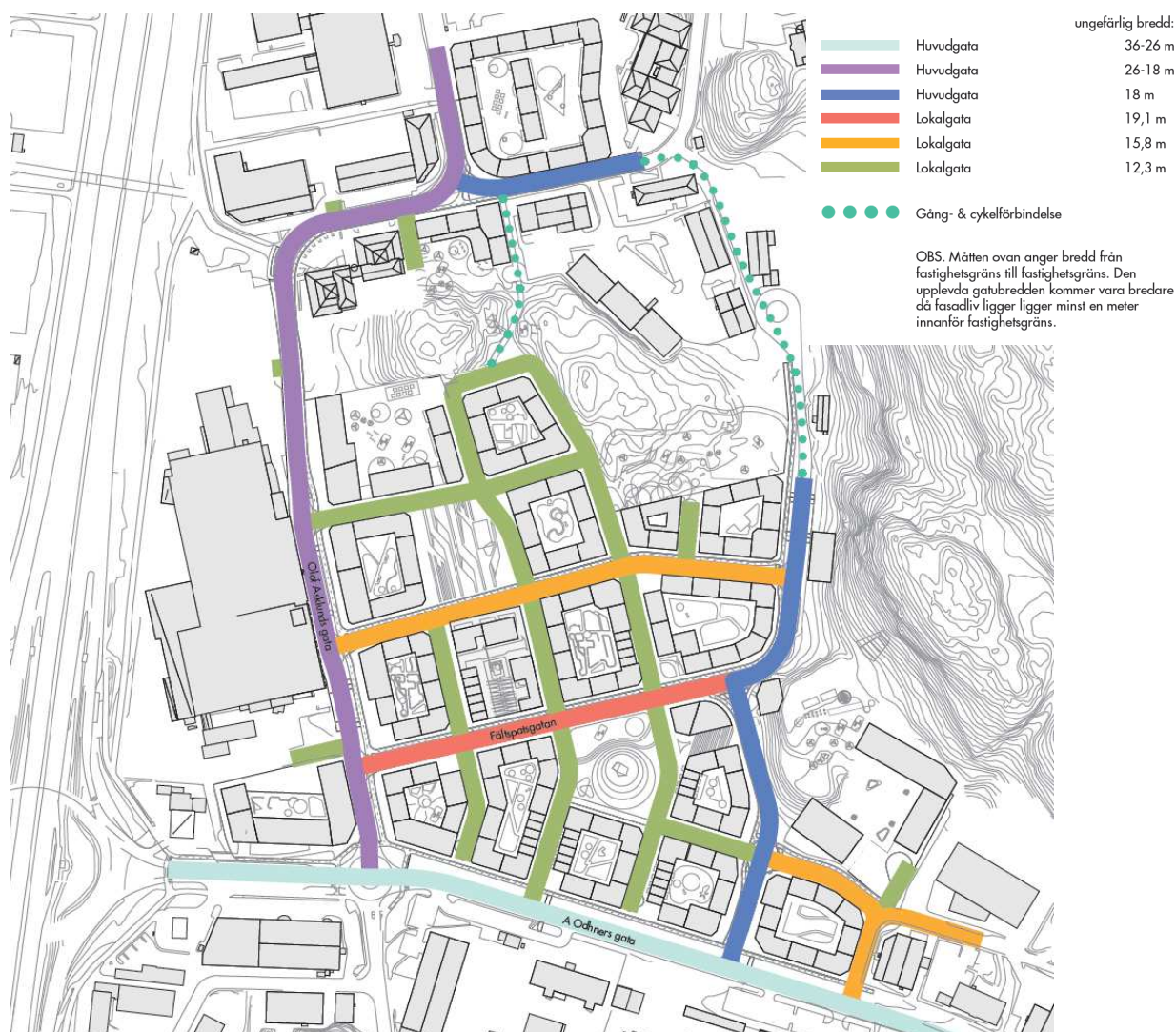
Pågens verksamhet trafikmatas i dag från Olof Askunds gata i höjd med Fältspatsgatan, vilket fortsätter vara möjligt. Ytterligare en infart från söder möjliggörs i detaljplanen för att skapa förutsättningar till minskad mängd tung trafik på Olof Askunds gata. Vid behov av ett särskilt körfält för infart till verksamheten finns möjlig yta till detta i gällande detaljplan

Kollektivtrafiken kommer att trafikera Olof Askunds gata även fortsatt, med stopp i vid Fältspatsgatan. Vid en omvandling av Dag Hammarsköldsleden till boulevard kan behovet av tät busstrafik på Olof Askunds gata förändras och större fokus läggas på bou-

levarden. En möjlig kollektivtrafikdragning i planområdets östra del (som redovisades i programmet), från A Odhners gata via Fältspatsgatan vidare till Gruvgatan och J A Wettergrens gata har förberetts i planen. Med minst 600 bostäder utbyggda till 2021 finns också ett säkerställt underlag för en utökad busstrafik i Olof Asklunds gata. Förbättrade gång- och cykelmöjligheter förbi Marconimotet underlättar tillgängligheten till expressbussen från både aktuellt planområde såsom för den nya bebyggelsen vid Marconigatan/Distansgatan som också är en del av BoStad2021.

I trafikplatsen Marconimotet finns målade spärrfält mellan körbana och räcke. Dessa ytor föreslås för en separerad gång och cykelbana i motet för att på så sätt överbrygga en av de svaga länkarna i gång- och cykelnätet. Åtgärden innebär fler konfliktpunkter med de motorburna trafikanterna men skapar samtidigt en genare och tryggare väg över leden i detta läge. Med föreslagen åtgärd ökar tillgängligheten till serviceutbud på den västra sidan av Dag Hammarskjöldsleden. Det lokala centrumet Radiotorget skulle med de nya cykelvägarna ligga drygt 800 meter från de nya bostäderna. Dessa åtgärder går att göra enligt gällande detaljplan.

Busshållplatslägen för expressbuss och övrig buss föreslås på de norra ramperna av trafikplatsen. I kombination med den nya gång- och cykelbanan skapas tryggare gångvägar till och från kollektivtrafikhållplats för områden på respektive sida om Dag Hammarskjöldsleden.

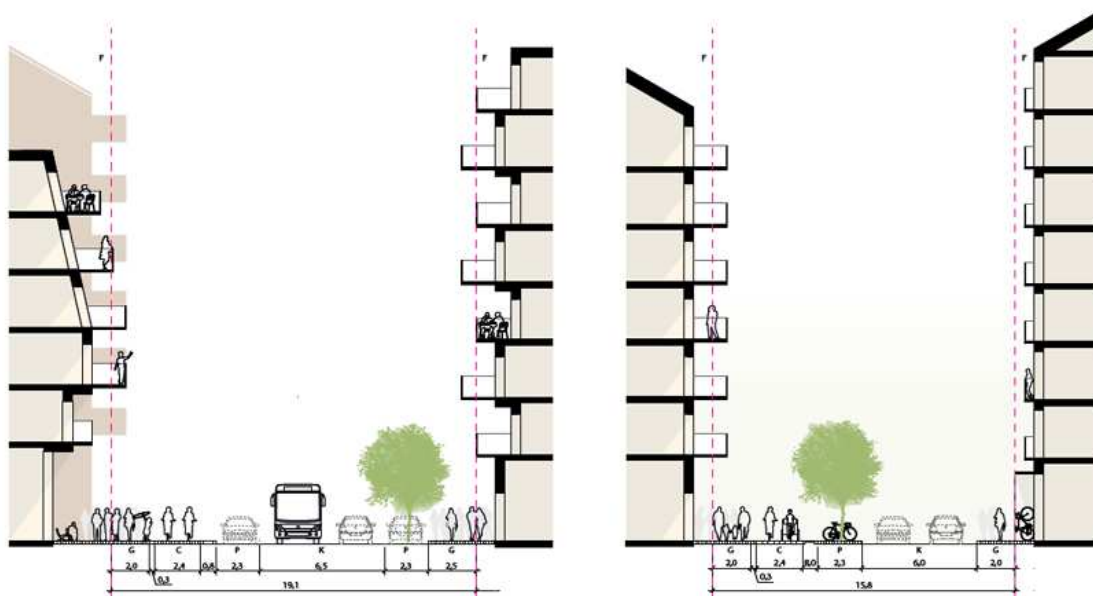


Huvudgator och lokalgator inom planområdet samt deras ungefärliga bredder.

Gator, GC-vägar

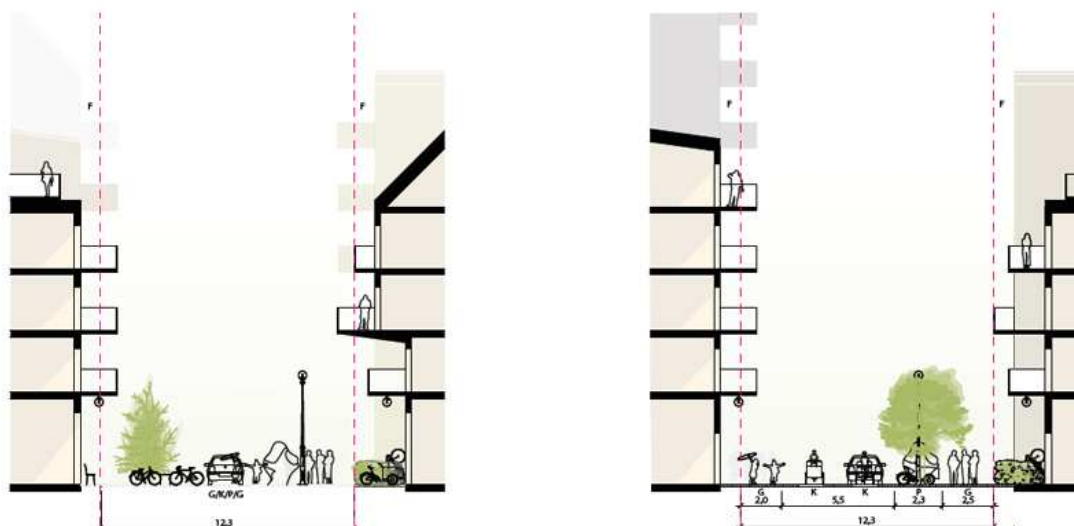
Gatorna i området avses ha olika hierarki vilket ska spegla vilket trafikslag som är prioriterat där. A Odhners gata, som idag är en gata som kopplar samman stadsdelar, ska fortsatt ha den inriktningen. Den kommer dock att ha fler anslutningspunkter än idag. Olof Asklunds gata och Fältspatsgatan, som blir huvudgator inne i själva området, bibehålls i sina nuvarande sträckningar men breddas något och får fler anslutande gator. I området skapas ett flertal lokalgator vars uppgift är att sprida trafiken inom området. Den gång- och cykelväg som idag sammankopplar Fältspatsgatan och Ingela Gathenhielms gata blir istället en gata. Avsikten är att vissa gator ska ha trädrader för att på så sätt bidra till att skapa trevligare gatumiljöer och föra Änggårdsbergens grönska närmare bostäderna.

För anläggande av en breddad gata i den befintliga gång- och cykelvägen mellan Ingela Gathenhielms gata och Fältspatsgatan kommer sannolikt viss anpassning behöva göras mot bergväggen. Likaså kommer nivåskillnader utmed den gata som föreslås parallellt med Fältspatsgatan att behöva minskas, i detta fall genom att den höjdpuckel som finns söder om den blivande parken tas bort.



Sektioner, Fältspatsgatan (vänster) respektive föreslagen ny gata parallellt med Fältspatsgatan (höger). (Okidoki Arkitekter)

De större gatorna i området får nya separerade gång- och cykelvägar, vilka gent ska kunna nå det vidare cykelnätet i A Odhners gata eller i Dag Hammarsköldsleden. Med en bättre koppling via Marconimotet skapas tryggare och närmare vägar till service och handel i Frölunda.



Sektioner, föreslagen ny gata gåfartsgata (vänster) respektive cykelfartsgata (höger).
(Okidoki Arkitekter)

Trafikalstring till följd av exploatering i södra mellanstaden

Bakgrund

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

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

Förutsättningar för stadsutveckling, trafikstrategi

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

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

Södra mellanstaden och dess trafikleder

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

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

Högsboleden och Dag Hammarskjöldsleden är däremot kommunala leder. De har idag viktiga funktioner för vägtrafiken genom att koppla ihop de perifera södra och västra delarna av staden med Göteborgs innerstad. I dag finns dock tankar om ändrad framtida funktion för dessa trafikleder. För Dag Hammarskjöldsleden är tankarna långt gångna och det pågår ett arbete med att omvandla Dag Hammarskjöldsleden till en stadsgata. Dag Hammarskjöldsleden trafikeras idag av runt 30 000 fordon per vardagsmedeldygn.

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

Effekter av förtätningen

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

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

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

Trafikstrategins färdmedelsfördelning har dock brutits ned på områdesnivå för att utgöra ett verktyg för den planering som sker i program, detaljplaner och ombyggnader. Det innebär att det är mot denna trafikfördelning som ska planeringen och trafikallstringen ska beräknas ifrån. Det innebär också att de frågor som berör infrastrukturinvestering och genomförande blir extra viktiga att fastställa redan i tidigt skede. De olika planområdenas bidrag till de nödvändiga systemåtgärderna kan då fastställas, och tillika conse-

kvenserna av avvikelser från denna planering. En sådan helhetsbild av områdets utveckling bidrar också till att skapa en förståelse hos exploatörerna för de investeringar som kommer att krävas på områdesnivå för att exploatera södra mellanstaden.

Arbete som främjar utvecklingen i södra mellanstaden

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

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

För ÅVS Södra Mellanstaden är syftet att hitta åtgärder som resulterar i att de nationella transportpolitiska målen och trafikstrategins målsättningar kan uppfyllas inom det område som vi kallar för södra mellanstaden. Målen ska vara uppfyllda efter det att södra mellanstaden byggts ut i enlighet med utbyggnadsplaneringen och annan tänkt planering som Göteborgs Stad ser framför sig. En bedömning är att arbetet med ÅVS Södra Mellanstaden kommer att gå ut på samråd tidigast under våren 2017 och arbetet som helhet kommer att pågå till minst sommaren 2017.

Detaljplanens förhållning till Trafikstrategin

Planförslaget förhåller sig till Trafikstrategin enligt följande;

- Området ligger i nära anslutning till två större kollektivtrafiknoder; Frölunda Torg och Marklandsgatan. Buss trafikerar mellan dessa noder med turer under större delen av dygnet. Detta innebär att bostäder skapas i läge med tillgång till god kollektivtrafik. Västtrafik har gett besked om att det i och med utbyggnaden finns goda förutsättningar för att uppgradera den befintliga busslinjen i som idag trafikerar området.
- En ny hållplats för expressbuss byggs i anslutning till Marconimotet med god närhet till planområdet via gång och cykelstråk längs med A. Odhners gata. Diskussioner har förts med Västtrafik vilka ställt sig positiva till att befintlig expressbuss in till centrum ska stanna på den nya hållplatsen.
- Planområdet ligger med god anslutning till pendelcykelvägen längs Dag Hammarskjöldsleden med anknytning till Marklandsgatan och Frölunda torg. Nya, bredare cykelbanor byggs bland annat längs med Olof Askunds gata och A Odhners gata för att bidra till en god struktur och kopplingar, bland annat ner mot verksamheter och affärer vid Högsbo 421 där det finns flera olika verksamheter (drygt en kilometers avstånd).
- Ett stort antal arbetsplatser finns i direkt närhet till planområdet och tillkommande kontor och verksamheter i området bidrar till att ett stort antal arbetsplatser finns på gång/cykelavstånd.

- Planen har bestämmelser som innebär att verksamheter i bottenplan kommer att tillkomma längs med A. Odhners gata, Olof Asklunds gata och längs med Fältspatsgatan. Verksamheter tillåts i hela planområdet för att ge ytterligare möjlighet för att etablera verksamheter. Nära service så som livsmedelsbutik, tankläkare, frisör etc. möjliggörs vilket innebär att fler ärenden kan göras i närheten till bostaden vilket kan minska bilresandet.
- Området kommer att få tre parker totalt: två bostadsnära parker och en naturpark i storlek av en stadsdelspark och området har direkt närhet till Änggårdsbergens naturreservat. En ny sporthall och motionscenter planeras också vilket innebär att det finns närhet till rekreation och motion på gångavstånd.
- Planområdet ligger i nära anslutning till den planerade Dag Hammarskjölds boulevard som kan ge en ökad tillgänglighet till centrala staden i framtiden.
- Platser för förskola och grundskola säkerställs i området med avseende på den tillkommande bebyggelsen. Den direkta närheten till skolorna underlättar för att boenden inte behöver använda bil för att hämta/lämna sina barn.

Parkering / cykelparkering

För detaljplanerna inom BoStad2021 finns hanteringsprinciper framtagna för framräkning av parkeringsbehovet. Antal parkeringsplatser i förhållande till antal lägenheter grundar sig i gällande vägledningstal för bygglovsskedet (*Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011*). Har byggaktören en ambition att därutöver sänka antalet parkeringsplatser för att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik ska en mobilitetsutredning tas fram. Eventuella mobilitetsåtgärder ska säkras genom avtal. En mobilitetsutredning är under framtagande och kommer att vara en del av granskningshandlingarna.

Enligt den inledande parkeringsutredning som tagits fram i planarbetet finns ett behov av 2276 parkeringar inom det nya området, beräknat på parkeringstalet enligt stadens Vägledning för P-tal. Genom ett samutnyttjande av parkeringsplatserna går det att tillgodose efterfrågan med ca 1500 parkeringsplatser. Behovet av parkeringar liksom förslag på lämpliga lokaliseringar av dessa avses redovisas i den kommande mobilitetsutredningen.

Parkeringen i området bedöms ske i parkeringsgarage, delvis i källare under byggnaderna. Två nya parkeringsgarage föreslås vid Olof Asklunds gata, precis söder om stadsdelsparken. Avsikten med att ha parkeringshusen i det läget är att det ska vara möjligt att parkera i direkt anslutning till Olof Asklunds gata utan att behöva köra in i området. En av parkerna kommer sannolikt att vara underbyggd med parkeringsgarage. Minst en av de två parkerna centralt i området ska inte innehålla parkering under gröntan för att parken ska kunna möjliggöra större träd och ha en flexibel utformningsmöjlighet för grönska på parken. Läget för var underjordiska garage medges ska ses över i det fortsatta planarbetet.

Gatorna i området möjliggör gatuparkering för besökare till lokaler och verksamheter.

Cykelparkeringar beräknas till 25 platser i cykelgarage/1000 kvm BTA, i bygglov beräknas 2 cyklar/lägenheter medan smålägenheter genererar 1,5 plats/lägenhet i förråd. I anslutning till entrén beräknas plats för 10 cykelplatser/1000 BTA eller 1 plats/lägenhet. I planen regleras att cykelparkeringar får anläggas utöver maximal BTA.

Tillgänglighet och service

Tillgänglighet till service ökar genom att en skola (F-9) byggs i planområdet och att tre förskolor om totalt 22 avdelningar byggs inom området. Tillgängligheten till handel ökar genom att lokaler tillåts inom så gott som hela planområdet och krävs längs områdets större stråk. Skolor och förskolor har i möjligaste mån placerats in i direkt anslutning till naturmark för att på så sätt ge möjlighet att nå natur utan stora ansträngningar. Samlokalisering med parkerna inne i planområdet har därmed undvikits för att på så sätt minska risken för slitage på dessa men detta innebär också att förskoletomterna behöver stora ytor.

Tillgängligheten med kollektivtrafik ökar genom att en ny hållplats för expressbuss anläggs i anslutning till Marconimotet och med utökad busstrafik i övrigt.

Byggnadernas tillgänglighet säkerställs genom att alla gårdar kan nås i nivå från minst en sida. Alla entréer kan nås tillgängligt och en tillgänglig parkering kan anordnas inom 25 meter från entrén. De höjdskillnader som finns i de delar av planområdet som föreslås för gatumark kommer att försvinna under planens genomförande.



Perspektiv, sett från Änggårdsbergen (Okidoki Arkitekter).

Friytor

Friytor inom planen kommer framförallt att bestå av de tre parker som kommer att finnas i området. Den största parken i området blir den grönkil som idag finns i planområdets norra del. Dess funktion blir som områdets stadsdelspark. Två mindre parker med olika funktioner om ca 3500 kvm vardera föreslås i områdets mitt respektive i områdets södra del. Den förstnämnda kommer delvis att ligga på den befintliga fotbollsplanen.

Den största friytan i närområdet är Änggårdsbergen, vars tillgänglighet från planområdet idag är bristfällig. Denna tillgänglighet ska studeras, där avsikten är att skapa entréer i anslutning till planområdet för att på så sätt tillgängliggöra Änggårdsbergen för fler.

I de östra delarna av områdets mitt föreslås ett mindre torg. Inom flera kvarter avses mindre fickparker att anläggas på kvartersmark, vilka blir mindre parker och torgytor som en del av vistelsen i gaturummen.

Naturmiljö

Av planområdets ca 20 hektar föreslås ca tre hektar att bli parkmark. Av dessa består ca två hektar av stadsdelsparken, en naturpark som sträcker sig genom området. Söder om den tas dock knappt en hektar av det som idag är natur i anspråk för förskolegård och bostadsbebyggelse. Marken är idag planlagd som industrimark men är ej exploaterad. Större delen av det området kommer dock fortsatt att vara grönt, men som en förskolegård och därmed inhägnad. De delarna kommer således att uppfattas som en del av den övergripande grönstrukturen men med en minskad tillgänglighet och med risk för ett ökat slitage.

Strandskydd

Planområdet berörs inte av strandskydd.

Sociala aspekter

Med en exploatering enligt planförslaget så kommer förutsättningarna inom Högsbo industriområde förändras i grunden och gå från att vara just ett industriområde till att bli en tät blandstad. Planen innehåller en möjlighet till varierade funktioner, med bostäder, verksamheter samt skola/förskola. De verksamheter som finns i området kommer att finnas kvar eller flytta beroende på verksamheternas läge och behov. Möjligheten till verksamheter som är integrerade i staden finns fortsatt kvar, och garanteras genom Pågens satsning på att utveckla verksamheten.

Möjligheten till varierade bostäder finns, men då kommunen inte äger någon mark lämplig för exploatering inom planområdet är chansen att styra upplåtelseformer liten. En variation i upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och eventuella radhus är dock önskvärt och möjligt i planen.

Tillgängligheten till Änggårdssbergen ökas om nya entréer skapas och med en ökad befolkning i området. Med stadsdelsparken och de övriga två parkerna som föreslås i området kommer möjlighet att finnas för parker av olika karaktär.

Sammantaget kommer förslaget att bidra till att minska barriären över Dag Hammarskjöldsleden genom att en bättre gång- och cykelväg anläggs i Marconimotet liksom till att bättre kopplingar och tryggare gång- och cykelpassager skapas inom området. Med en ökad mängd dygnet runt-befolkning kommer tryggheten i området öka.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Under programarbetet togs en övergripande dagvattenutredning fram. Slutsatserna i den var att större delen av programområdet avleds via dagvattenledningar utmed Dag Hammarskjöldsleden till Järnbrottsdammen för rening innan det mynnar i Stora ån, vilken slutligen har sitt utlopp i Välen. Förslaget i den dagvattenutredningen var att omhänderta mer av dagvattnet på kvartersplats och allmän plats och leda mindre dagvatten till Dag Hammarskjöldsleden vars dagvattensystem enligt modellering och observationer

redan idag är hårt belastat, något som bekräftas av statistik från Räddningstjänsten. De befintliga ledningarna i Dag Hammarskjöldsleden bedöms enbart vara dimensionerade för att klara ett så kallat 5-årsregn, vilket stärks av Kretslopp och vattens erfarenhet av uppkomna dämningar i systemet.

En dagvattenutredning baserat på planförslaget pågår och kommer att vara klar under samrådet. I dess utkast (DHI, 2017) konstateras att planområdet genom omvandlingen från industriområde till bostadsområde medföra en begränsad ökning av antalet hårdgjorda ytor. Med Göteborgs Stads krav på en fördröjningsvolym på 10 mm/m² hårdgjorda ytor innebär detta dock att dimensionerande flöden till anslutande dagvattennät reduceras med omkring 33 %. I dag sker ingen rening av dagvattnet inom planområdet och föroreningshalterna beräknas överskriva Miljöförvaltningens riktvärden för flera föroreningsämnen både före och efter exploatering. Av den anledningen föreslås dagvattenanläggningar med både god renande och fördröjande effekt. För kvartersmark föreslås biofilter och för allmän gatumark föreslås ett makadamdike längs med Olof Asklunds gata samt ett trädstråk med skelettjord och makadam längs med A Odhners gata, vilka sammanlagt kommer att omhänderta samtligt dagvatten från gator och gång- och cykelbanor inom planområdet. Efter rening bedöms Miljöförvaltningens riktvärden endast överskridas för fosfor, BaP och TBT, dock sannolikt endast för fosfor. Jämfört med dagsläget innebär planförslaget med föreslagen dagvattenhantering en reduktion av fosforhalterna med nära 40 %.

Recipient för dagvattnet är Stora ån som har klassificerats som ”Mycket känslig” av Göteborgs Stad vilket ställer höga krav på rening av dagvatten. Vidare uppnår Stora ån samt kustområdet Askims fjord inte statusen ”God” varken för ekologisk eller kemisk status enligt Vattendirektivet. Föroreningsberäkningar visar att fosforläckage till Stora ån och Askimsfjord kan reduceras efter exploateringen förutsatt att föreslagna dagvattenanläggningar anläggs och därmed bidra till att vattenförekomsten kan klassas som ”God” avseende ekologisk status. I övrigt bedöms inte exploatering inom planområde påverka varken kemisk status eller övriga kvalitetsfaktorer som ligger till grund för den ekologiska statusen negativt.

Planområdet är idag utsatt för större översvämningdjup inom instängda områden, bland annat på Olof Asklunds gata som är den enda förbindelsen mellan planområdets norra och södra del. Vid utformning av planen bör gator och parkmark höjdsättas lägre än omkringliggande byggnader för att på så vis kunna avleda och omhänderta ytvatten vid skyfall. I utredningen föreslås de två parkerna liksom trädraden längs A Odhners gata höjdsättas så att ytvatten naturligt kan ytvädas dit vid skyfall.

Färdig dagvattenutredning kommer att läggas ut på Göteborgs Stads hemsida under samrådet.

Vatten och avlopp

Befintliga VA-ledningar finns idag i områdets större gator; A Odhners gata, Olof Asklunds gata, Fältspatsgatan och Gruvgatan. För utbyggnad enligt detaljplanen krävs anläggning av nya kommunala vattenledningar.

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

Värme

Fjärrvärme finns utbyggt i planområdet i dag. Ledningarna ligger framförallt inom gatemark eller övrig allmän platsmark, men delar går över kvartersmark. Det rör sig om Högsbo 3:9, Högsbo 3:10, Högsbo 3:12 och Högsbo 3:13. För dessa finns ledningsrätt idag. Genom föreslagen exploatering kommer dessa ledningar att behöva flyttas alternativt fortsatt ligga på kvartersmark med ledningsrätt.

El och tele

El och tele finns utbyggt inom planområdet idag. Inom fastigheten Högsbo 757:50 finns en telestation tillhörande TeliaSonera vilken kan komma att behöva flyttas i samband med utbyggnaden av området.

Inom området kommer flera transformatorstationer att behöva uppföras för att kunna elförsörja den kommande bebyggelsen. Lämpliga lägen för dessa kommer att studeras och plats kommer att göras i plankartan inför granskningsskedet.

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

Avfall

För ny bostadsbebyggelse är kommunens inriktning att utrymme ska säkras för fastighetsnära insamling och att kommunal mark inte ska upplåtas för nya återvinningsstationer för att serva nya bostäder. Det innebär att de nya bostäderna föreslås uppföras med utrymmen för fastighetsnära insamling av alla fraktioner. Miljörummen ska placeras strategiskt och tillgängligt i förhållande till blivande fastighetsgränser och ska uppflytta tillgänglighetskravet på max 50 meter från entré.

Söder om A Odhners gata finns Högsbo Återvinningscentral. Närmaste återvinningsstation är på Distansgatan.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

Stabiliteten är tillfredställande för befintliga förhållanden och för en framtida exploatering. Inom fastighet Högsbo 5:17 begränsas tillskottslasten till 30 kPa för att bibehålla en tillfredställande stabilitet. I övrigt föreligger inga stabilitetsproblem inom det nu aktuella området.

Grundläggning av byggnader bedöms mestadels behöva utföras med någon form av grundförstärkande åtgärd. Detta görs lämpligast med spetsbärande pålar. Där lagren av lös jord är liten bedöms utskiftning av den lösa jorden till bättre massor vara möjlig. Där berg i dagen eller tunt jordtäckte förekommer bedöms byggnaderna kunna grundläggas med plattor på en packad fyllning på berg. Inom området där lera förekommer bedöms jorden vara sättning känslig och sättningar av långtidskaraktär kan uppkomma.

I samband med projektering av den planerade bebyggelsen bör kompletterande geotekniska undersökningar utföras i lägen för blivande byggnader för att i detalj bedöma slutligt grundläggningssätt. Inför planerad bebyggelse av Olof Askunds Gata rekommende-

ras att en bergteknisk inspektion utförs inom områden där bergöverytan blottläggs i samband med grundläggning. En bergteknisk besiktning behöver också ske efter sprängningsarbeten.

Markmiljö

En miljöhistorisk inventering (Kodeda Konsulter AB, 2016-09-25) har gjorts, vars syfte är att med stöd av historisk information få en uppfattning om vilka verksamheter som bedrivits inom området och hur dessa eventuellt kan ha förorenat marken. Detta har följts av en miljöteknisk markundersökning (Kodeda Konsulter AB, 2016-11-28).

Analysresultaten från markundersökningen visar att det inom området finns halter överskridande både Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig mark liksom för mindre känslig mark. DDT och dess nedbrytningsprodukter har påträffats i halter överskridande riktvärden för känslig mark inom Högsbo 3:13 där det tidigare har funnits en handelsträdgård. Halter under riktvärdena har även påträffats på angränsande fastigheten Högsbo 3:11. Halterna har generellt påträffats i ytliga jordprov men även förhållandevis djupt (0,5-1,1 meter under markytan). I provpunkter på fastigheter angränsande till handelsträdgården har även halter av barium överskridande riktvärden för känslig mark liksom minde känslig mark påträffats.

På Högsbo 4:1 och Högsbo 4:4 påträffades tjärasfalt och indränkt makadam vilket ska tas omhand som farligt avfall. Högst andel överskridande analysresultat påträffades på just fastigheterna Högsbo 4:1 och Högsbo 4:4 vilka är att betrakta som förorenade i sin helhet. Även grundvattnet påvisar PAH i halter över riktvärden för grundvatten samt Svenska Petroleuminstitutets förslag på riktvärden. På övriga fastigheter är påträffade föroreningar mer spridda.

Påträffade föroreningar förekommer i huvudsak i fyllnadsmaterialet. Ingen akut spridningsrisk bedöms finnas då naturlig jord består av lera vilket är en väldigt tät jordart. Undantaget fotbollsplanen på fastighet Högsbo 3:10 är samtliga ytor hårdgjorda och risken för exponering av påträffade föroreningar bedöms därför vara ganska låg. Hårdgjorda ytor minimerar även infiltrationen av vatten vilket minskar spridningsrisken. Skyddsvärda områden inom eller angränsande till undersökningsområdet bedöms inte vara direkt påverkade av påträffade föroreningar.

Med en förändrad användning eller vid framtida markarbeten behöver åtgärder vidtas för att minimera exponeringen av farliga ämnen. Kompletterande provtagning kan beroende av framtida markanvändning vara nödvändig i syfte att få en tydligare bild och möjlighet att avgränsa påträffade föroreningar. Inför vidare åtgärder är rekommendationen att en riskbedömning utförs och att platsspecifika riktvärden för området tas fram. Se vidare i den till detaljplanen tillhörande miljötekniska markundersökningen.

Arkeologi

Det finns inga kända behov av ytterligare arkeologiska utredningar.

Buller

En trafikbullerutredning (Stadsbyggnadskontoret, 2016) har utförts för att ge indikationer om vilka delar av föreslagen bebyggelse som kunde vara utsatt för höga bullernivåer. Utifrån resultatet från denna har förslaget justerats för att bebyggelsen ska klara bullernivåerna för trafikbuller.

Den utförda utredningen visar att även om bullernivåerna stundtals är höga i området så går det skapa en bullerdämpad sida i nästan alla lägen. Högst bullernivåer (ekvivalent) inom planområdet beräknas i planområdets norra del, vid J A Wettergrens gata, där nivåerna når 68 dBA som mest på föreslagna ny bebyggelses nedersta våningar samt bottenvåningen på kontorsbyggnaden i hörnet Olof Asklunds gata och A Odhners gata. I övrigt är de högsta nivåerna längs A Odhners gata, Olof Asklunds gata samt vid lämnings- och hämtningszonen vid skolan. I dessa fall rör det sig om nivåer mellan 61 och 65 dBA. Avseende maximal ljudnivå är det samma gator som återkommer, med högst nivå om 86 dBA max på J A Wettergrens gata. Även här uppnås dock tysta gårdsmiljöer.



Beräkning av trafikbuller med trafikprognos för år 2035. Ekvivalent buller.

Generellt är bullernivåerna bättre åt öster varför tysta sidor ofta går att skapa åt det väderstrecket. Möjligheten att skapa tysta bostadsgårdar för den lägre kvartersbebyggelsen är i regel god men några av högdelarna behöver studeras ytterligare ur bullerhänsyn. Goda bullerförhållanden finns både vid förskole- och skolgårdarna liksom inom de parker som finns i området. Öster om planområdet finns dessutom Änggårdssbergen som inte är bullerutsatt. Närhet till tysta miljöer finns således i och i anslutning till planområdet.

Beräkningarna av industribuller (Miljöassistans 2016), baserade på genomförda närfältsmätningar, visar på 125 bullerkällor samt transporter till och från Pågens fastighet. Transporterna är inkluderade i den trafikbullerutredning som refereras ovan. Bullerkällorna utgörs av fläktar, utblås etc. Vid mätning av bullerkällorna rådde normal drift och bullerkällornas ljudtrycksnivå registrerades under ca 60 sekunder per objekt på en meters avstånd. Ljudeffektsnivåer har sedan beräknats fram. För bullerkällor som bedöms vara likvärdiga används samma mätvärde. Utöver ovan nämnda antal bullerkällor finns ett antal som bedömdes vara så låga att de inte påverkar resultatet och har därmed inte tagits med i beräkningarna. Bullerutredningen utfördes med olika scenarios och höjdni-
våer på mätningarna. Slutsatsen är att det är höga bullernivåer generellt från verksamheten och bullernivåerna klaras inte för bostäder i anslutning till verksamheten utan åtgärder. Med slutna kvarter och med åtgärder på verksamhetens bullerkällor bör det finnas möjlighet att uppnå acceptabla bullernivåer inom området men detta behöver bekräftas i en ny industribullerutredning vilket kommer att tas fram inför granskning. Arbetet har påbörjats inom Pågens verksamhet för att redan nu åtgärda de värsta bullerkällorna. Avsikten är att förbättra bullernivåerna även åt väster vilket bör gagna befintliga bostäder i Flatås.

Luft

Miljöförvaltningen har utfört en luftutredning i samband med planarbetet. Utredningen visar att den nya detaljplanen inte kommer att medföra att halterna av luftföroreningar riskerar överskrida miljömål eller miljökvalitetsnormer. Dessa beräkningar har utförts med nuvarande förhållanden. Om framtida emissionsfaktorer och bakgrundshalter minskar, vilket är prognosen, kommer halterna bli ännu lägre. De prognostiserade ökningarna av trafiken höjer de beräknade halterna, men inte så mycket att miljömål eller normer riskerar brytas.

För bostäderna närmast Pågen är det viktigt att placering av ventilationsdon på byggnaderna sker så att den lukt som verksamheten alstrar inte kan passera helt in via ventilationssystem och uteventiler. Av denna anledning regleras att ventilerna placeras åt öster för de kontor/bostäder som uppförs närmast Pågen.

Kompensationsåtgärd

Göteborgs kommun ska enligt beslut i kommunfullmäktige arbeta med kompensationsåtgärder för att säkerställa göteborgarnas tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden. Kompensationsåtgärder innebär att natur- och rekreationsvärden som går förlorade genom exploatering ersätts genom åtgärder i närområdet i första hand. Dessa åtaganden är frivilliga åtgärder som kommunen eller exploatören åtar sig utöver vad som krävs enligt miljöbalken.

En utvärdering av behovet av kompensationsåtgärder ska genomföras.

Fastighetsindelning

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

Inom detaljplanen finns tomtindelningar. När detaljplanen har vunnit laga kraft upphör tomtindelningarna att gälla inom detaljplaneområdet.

Samtliga tomtindelningar inom detaljplanen ska upphävas.

- Hyveljärnet 1480K-III-5226 (berör Högsbo 4:1)
- Figursaxen 1480K-III-5589 (berör Högsbo 3:5)
- Hyveljärnet 1480K-III-5833 (berör Högsbo 4:4)
- Figursaxen 1480K-III-6412 (berör Högsbo 3:9 och 3:10)
- Hyveljärnet 1480K-III-6854 (berör Högsbo 4:6)
- Bandsågen 1480K-III-7440 (berör Högsbo 2:1 och 2:2)
- Hyvelbänken 1480K-III-7886 (berör Högsbo 34:21)

Sammanställningen kan vara ofullständig. Om det finns fler tomtindelningar inom detaljplanen ska även dessa upphävas.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll.

Anläggningar inom kvartersmark

Exploatörerna ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom kvartermark.

Anläggningar utanför planområdet

Ny gång- och cykelväg byggs från planområdet genom rondellen vid Marconimotet västerut för att knyta an till Flatås, väster om Dag Hammarsköldsleden. Ny busshållplats anläggs för att möjliggöra expressbusstopp.

Promenadstråk planeras anläggas för att tillgängliggöra södra Änggårdssbergen. Dessa kommer pga. markens beskaffenhet inte kunna vara fullt tillgänglighetsanpassade.

Drift och förvaltning

Kommunen, genom trafikkontoret, ansvarar för drift och förvaltning av gång- och cykelväg, gångväg och gata på allmän plats.

Kommunen, genom park- och naturförvaltningen, ansvarar för drift och förvaltning av parkmark och naturmark.

Exploatören ansvarar för drift och förvaltning av kvartersmarken.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Med huvudmannaskap har kommunen en rättighet men även skyldighet att lösa in allmän plats som ligger inom privatägda fastigheter. Huvudmannaskap innebär även att kommunen före genomförandetidens utgång ska ha upplåtit de allmänna platserna till

allmänt nyttjande. All mark som ingår i allmänplats ska läggas till angränsande kommunal fastighet.

Berörda fastigheter framgår av fastighetsrättsliga konsekvenser.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning skall ske i enlighet med detaljplanen. Genomförandet av planen kommer att innebära lantmäteriatgärder såsom fastighetsreglering, avstyckning, anläggningsåtgärd och eventuellt ledningsrätt. Även tredimensionell fastighetsbildning kan bli aktuell.

Fastighetsreglering kommer att ske för förändring av allmän plats. De delar av de privatägda fastigheterna som utgör allmän plats (gata, park och natur) ska överföras till en angränsande kommunägd gatufastighet.

Avstyckning och fastighetsreglering kommer även ske inom kvartersmark för att bilda önskad kvartersstruktur inom kvartersmark. Några av dessa fastigheter kommer i sin tur att säljas vidare till annan exploatör.

Före beviljande av bygglov skall erforderlig fastighetsbildning, såsom avstyckning och fastighetsreglering, i enlighet med detaljplan vara genomförd.

Gemensamhetsanläggningar

Då det är kommunalt huvudmannaskap i detaljplanen är det endast aktuellt att bilda gemensamhetsanläggning på kvartermark om så behövs. Gemensamhetsanläggning bör bildas för anläggningar som ska skötas och nyttjas gemensamt, exempelvis parkeringsplatser, parkeringshus, sopsugsanläggningar mm. Gemensamhetsanläggning bör även bildas för gårdar där kvartersmarken delas upp i flera fastigheter.

Befintliga gemensamhetsanläggningar, Högsbo ga:23 och ga:24, inom detaljplanen kan komma att upphävas eller ändras.

Servitut

Servitut kan bli aktuellt beroende på hur kvartersmarken delas in i fastigheter. Bildande av servitut kan ske genom lantmäteriförrättning eller genom avtal med berörda fastighetsägare.

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

Befintliga rättigheter, 1480K-2013F253.1 (dagvatten), 14-IM1-31/725.2 (kraftledning), 14-IM1-72/12602.1 (ledning) kan komma att omprövas alternativt upphävas.

Ledningsrätt

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge. De delar av befintliga allmänna ledningsområden som hamnar på kvartersmark till följd av den nya detaljplanen ska säkerställas med ledningsrätt, till förmån för respektive ledningsägare. Ledningshavare och exploatör kan träffa överenskommelse om ledningsflytt för att möjliggöra ny bebyggelse

Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i genomförandeavtalet att exploatören utan ersättning ska upplåta ledningsrätt för erforderliga ledningar och nätstationer inom kvartersmark till förmån för kommunen, kommunala bolag och privata ledningsägare. Ledningsägare är dock skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt.

Inom områden som på plankartan markerats med **E** kan tekniska anläggningar placeras. Dessa ska säkerställas med ledningsrätt alternativt avstyckas till egna fastigheter.

Befintliga ledningsrätter, 1480K-2010F180.1 (starkström), 1480K-2015F118.1 (fjärrvärmeledning), 1480K-2015F118.2 (optoledning) kan komma att omprövas alternativt upphävas.

Markavvattningsföretag

Markavvattningsföretag, Trädgården DF 1943, finns inom detaljplanen och kan komma att påverkas av exploateringen.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter. Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder regleras i genomförandeavtalet.

Kommunen kommer att lämna in en ansökan om tidig förrättningsstart, omfattande erforderliga avstyckningar och fastighetsregleringar samt bildande av eventuella gemensamhetsanläggningar för marken som omfattas av BoStad2021. Fördelning av förrättningskostnaden mellan parterna kommer att regleras i genomförandeavtalen.

För den del av planområdet som inte omfattas av BoStad2021 ansvarar respektive exploatör för ansökan och förrättningskostnad.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Detaljplanen innebär förändringar i fastighetsindelningen och några av fastigheterna måste justeras så att de anpassas till detaljplanen.

Nedan redovisas konsekvenserna för berörda fastigheter.

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning på marks som avstår	Ny fastigheter inom kvartersmark
Högsbo 2:2		Gata: 231 m ²	Allmän plats (park)	
Högsbo 3:5		Gata: 1218 m ² + 55 m ²	Allmän plats (gata). Inom fastigheten finns även skola på kvartersmark.	5117 m ² , 1980 m ² av kvarter om 2040 m ² samt 2169 m ² av kvarter om 3157 m ²

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning på marks som avstår	Ny fastigheter inom kvartersmark
Högsbo 3:6	51 m ² + 9 m ² (kvartersmark)	Gata: 1738 m ²	Allmän plats (gata). Inom fastigheten finns även skola och torg på kvartersmark.	5426 m ² av kvarter om 5486 m ² samt 59 m ² av ett kvarter om 2040 m ² samt 989 m ² av ett kvarter 3157 m ²
Högsbo 3:9		Gata: 243 m ² + 138 m ² Park: 23 m ²	Allmän plats (gata, park), skola	4323 m ² av ett kvarter om 7413 m ²
Högsbo 3:10		Gata: 8332 m ² Park: 3408 m ² , 137 m ²	Allmän plats (gata, park). Inom fastigheten finns även skola på kvartersmark.	4080 m ² , 3682 m ² , 3514 m ² samt 3090 m ² av ett kvarter om 7413 m ²
Högsbo 3:11		Gata: 1505 m ²	Allmän plats (gata)	4527 m ²
Högsbo 3:12		Gata: 2494 m ²	Allmän plats (gata)	4066 m ² samt 1800 m ² av ett kvarter om 3773 m ²
Högsbo 3:13		Gata: 1120 m ²	Allmän plats (gata)	1973 m ² av ett kvarter om 3773 m ²
Högsbo 4:1		Gata: 2330 m ² + 565 m ²	Allmän plats (gata)	3103 m ² , 4404 m ²
Högsbo 4:3		Gata: 2161 m ²	Allmän plats (gata)	2881 m ² samt 625 m ² av ett kvarter om 901 m ² och 1080 m ² av ett kvarter 3486 m ²
Högsbo 4:4		Gata: 2932 m ² Park: 3670 m ²	Allmän plats (gata, park)	3375 m ² samt 276 m ² av ett kvarter om 901 m ²
Högsbo 4:6		Gata: 2378 m ² Skola: 31 m ²	Allmän plats (gata) och skola	4023 m ²
Högsbo 4:7		Gata: 329 m ² + 91 m ²	Allmän plats (gata)	2405 m ² av ett kvarter om 3486 m ²

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning på marks som avstår	Ny fastigheter inom kvartersmark
Högsbo 5:17		Gata: 93 m ²	Allmän plats (gata)	
Högsbo 34:12		Gata: 211 m ²	Allmän plats (gata)	2809 m ² av ett kvarter om 10156 m ²
Högsbo 34:13	43 m ² (kvartersmark)	Gata: 45 m ²	Allmän plats (gata)	3143 m ² av ett kvarter om 10156 m ²
Högsbo 34:21		Gata: 2146 m ²	Allmän plats (gata)	4162 m ² av ett kvarter om 10156 m ²
Högsbo 39:1	Skola: 7665 m ²	Gata: 174 m ²	Allmän plats (gata). Inom fastigheten finns även skola på kvartersmark.	8002 m ²
Högsbo 757:50 (kommunens fastighet)	Samtlig allmän platsmark angiven under avstår	Liten del kvartersmark	Allmän plats (gata, park),	
Högsbo 757:118		Gata: 355 m ² Park: 60 m ²	Allmän plats (gata, park). Inom fastigheten finns även skola på kvartersmark.	
Högsbo 757:121		Gata: 329 m ²	Allmän plats (gata). Inom fastigheten finns även skola på kvartersmark.	
Högsbo 757:122		Gata: 279 m ²	Allmän plats (gata). Inom fastigheten finns även skola på kvartersmark.	
Högsbo 757: 125		Hela fastigheten	Allmän plats (park)	
Högsbo 757: 128		Hela fastigheten	Allmän plats (park)	

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning på marks som avstår	Ny fastigheter inom kvartersmark
Högsbo 757: 139		Gata: 243 m ² Resterande del avstår till park	Allmän plats (gata)	

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Kommunintern markupplåtelse till park- och naturförvaltningen avseende platån (KI 2009-0015) i östra planområdet ska sägas upp då marken i detaljplanen är utlagd för skoländamål.

Inom planområdet finns två befintliga transformatorstationer (AL 1995-0075 och AL 1972-0015) upplåtna med arrende på kommunens fastighet Högsbo 757:50. Dessa ska sägas upp om de planeras flyttas.

Inom naturmarken i detaljplanens västra del finns även en branddamm som är upplåten på kommunens mark Högsbo 757:50.

Avtal mellan kommun och exploatör

Enligt PBL ska kommunen redovisa vilka exploateringsavtal som i samband med detaljplanen genomförande ska tecknas och dess huvudsakliga innehåll. Innehåll kan vara utbyggnad av allmän plats, fastighetsbildningsåtgärder, ledningsflytt m.m. Detaljplanens konsekvenser för exploatören avseende ekonomi, åtaganden mm ska beskrivas.

Innan detaljplanen antas ska, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, avtal tecknas mellan kommunen och respektive exploatör, som i dagsläget är Platzer, Wallenstam och Xtera Fastighetsförvaltning AB samt Wölkes Bil AB, Ytterbygg AB och Vilhelmsson och Carlsson AB, angående genomförandet av planen. Genom exploateringsavtalet regleras bl a utbyggnaden av kommunaltekniska anläggningar inom avtalsområdet. Exploatören förbinder sig att betala ett exploateringsbidrag till kommunen och att ställa en ekonomisk säkerhet i samband med avtalets tecknande. Exploateringsavtalet medför bland annat att planens genomförande säkerställs ekonomiskt samt att samordningen mellan exploatören och kommunen regleras avseende utbyggnad av kvartersmark respektive allmän plats. För exploatören innebär exploateringsavtalet att kostnader för planens genomförande tydliggörs och att exploatören känner till kommunens intentioner avseende utbyggnad av allmän plats mm.

Avtal om fastighetsbildning/servitutsavtal/övriga avtal kommer att upprättas vartefter strukturen bestäms.

Avtal mellan kommun och övriga fastighetsägare

Avtal avses tecknas tecknats mellan kommunen och ägaren till fastigheten Högsbo 757:128 och 757:139 angående inlösen av allmän plats inom naturmark.

Avtal mellan exploatör och övriga fastighetsägare

Troligtvis kommer vissa kvarter att överlåtas för att bebyggas av annan exploatör, avtal kommer tecknas angående överlåtelse. Kommunen meddelas om överlåtelse.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

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

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

Dispenser och tillstånd

Berörd fastighetsägare, tomträttsinnehavare eller nyttjanderättshavare ansöker om och bekostar samtliga erforderliga tillstånd (t ex bygglov, tillstånd enligt miljöbalken mm) som erfordras för verksamhet och/eller för åtgärder inom detaljplanen. Respektive tillståndsmyndighet uttager taxa för att behandla tillståndsansökan.

Tidplan

Samråd: 1 kvartalet 2017

Granskning: 3 kvartalet 2017

Godkännande BN: 4 kvartalet 2017

Antagande KF: 1 kvartalet 2018

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: 2 kvartalet 2018

Färdigställande: 2028

Utbyggnaden av planområdet är omfattande och kommer ske etappvis under lång tid. De första delarna som ingår i BoStad2021 avses färdigställas senast 2021.

Genomförandetid

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

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är tio år från det datum då planen vunnit laga kraft

Överväganden och konsekvenser

Överväganden har gjorts mellan olika intressen:

Det råder brist på bostäder i Göteborg. Stadsbyggnadskontoret anser att en attraktiv bostadsmiljö kan uppnås i området med en utbyggd service och med dess närhet till rekreation i form av naturreservatet Änggårdsskogen.

Exploateringen är hög i förslaget. Arbetet med att hitta en god balans mellan exploateringen och dess konsekvenser för ytor för bl.a. förskola/skola och park, trafikallsträng samt solljus kommer att fortsätta under planarbetet. Stadsbyggnadskontoret anser att den struktur förslaget har landat i är lämplig men att exploateringsgraden fortsatt behöver studeras för att området ska få ännu bättre förutsättningar för goda boendekvaliteter. Planområdet ligger geografiskt i mellanstaden men får en ny struktur från grunden, vilket innebär ett ställningstagande vilken typ av område som ska byggas.

Industriområdet kommer att omvandlas till en tät blandstad med en hög andel bostäder. Detaljplanen följer planprogrammets inriktning i stort men skiljer sig i några frågor, framförallt avseende delar av naturområdet i planområdets mitt.

Ca en hektar naturmark tas i anspråk och planläggs för bostadsändamål, förskolegård och skola. Marken är enligt naturinventering (från programskedet) angiven som mark med högt naturvärde. Förändringen motiveras av att kunna skapa bebyggelse längs med större delar av stråken i området för att få till en stadsmässighet och trygghet längs med gatorna. Planområdet får i aktuellt förslag, med tanke på sin lokalisering en något låg andel parkmark, ca 5,8 kvm per person. Planområdet angränsar till Änggårdsskogens naturreservat, vilket dock är mycket brant mot planområdet och inga anlagda stigar i finns i direkt närhet. Ansvarig för skötselplanen för den tillkommande delen har ännu inte utsett, varför det ännu inte har kunnat föras en diskussion om att anlägga nya stigar in i Änggården.

Planen föreslår 28 kvadratmeter per barn på förskolegårdarna och frångår ramprogrammets mål på 35 kvadratmeter. Den mindre ytan på förskolegårdarna är en direkt följd av en hög exploatering i området.

Området är utsatt för buller från framförallt Dag Hammarsköldsleden men även från Olof Asklunds gata och A Odhners gata. En bullerutredning har tagits fram vilken visar att genomgående lägenheter krävs vid Olof Asklunds gata och vid A. Odhners gata för att möjliggöra bostäder. Med en kvartersstruktur som skapar bullerskyddade gårdar bedöms de nya bostäderna kunna få tillgång till en god ljudmiljö genom att större lägenheter blir dubbelsidiga och att enkelsidiga lägenheter riktas in mot gården. I några lägen är bostäder ej lämpliga och där föreslås annan användning. Bebyggelsens utformning och placering kommer att studeras vidare till granskningsskedet.

Detaljplanen ligger inom influensområde för Söderleden/Västerleden som är riksintresse för kommunikation. Området ligger inom utredningsområdet för åtgärdsvalsstudie för södra Mellanstaden vilken syftar på att hitta åtgärder som resulterar i att trafikstrategin kan uppfyllas i området. En trafikutredning togs fram i samband med programmet vilken visar att området inte bör få betydande ökad trafikallsträng på grund av utbyggnaden jämfört med verksamheterna som finns i området idag. Planen bidrar till flera åtgärder för förbättrad mobilitet i området. Gång- och cykelstråken förstärks genom området, i Marconimotet och söderut mot Högsbo 421.

Detaljplanens säkerställda genomförande till 2021 som en del av BoStad2021 innebär att minst 600 lägenheter är färdigställda senast under 2021 vilket möjliggör för en ökad busstrafik i området och återinförd expressbusshållplats vid Marconimotet. Planen innebär även förbättrade gång- och cykelvägar, delvis inom området men även förbättrade kopplingar över leden via Marconimotet. Området får också flera funktioner vilka innebär att persontransporter inte blir nödvändiga, bland annat ryms förskola, skola, parker och lokal service.

Miljöstörningsutredningen som är gjord redovisar ett antal verksamheter som innebär att bostäder inte är lämpade i det direkta närområdet. Dessa verksamheter ska dock antingen flytta eller har redan flyttat från området. Industribuller från Pågens verksamhet ligger idag på nivåer som är högre än vad som är lämpligt för den bebyggelse som planeras. Avtal ska säkras med Pågen gällande åtgärder av buller från verksamheten för att nå rekommenderade bullernivåer.

En luftutredning är utförd vilken visar att luftkvaliteten bedöms både i nuläget och efter ombyggnation klara samtliga miljökvalitetsnormer med god marginal. Även miljömålen för kvävedioxid klaras. Området är och kommer fortsatt att vara påverkat av lukt från Pågens verksamhet och till viss del även från kafferosteri i närheten. Lukten är dock inte hälsovådlig och bestämmelser i plankartan anger att luftintag till bostäder inte skall ske mot Olof Asklunds gata. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att luftkvalitet och lukt inte bör begränsa områdes lämplighet för bostäder.

Motivet till de höga byggnaderna i området är att få möjligheten att gå ner i lägre byggnadshöjder på den södra delen av kvarteren för att få in solljus på de gårdar som blir lite mindre och för att få en variation mot gatan, samtidigt som en hög exploatering hålls. Inga befintliga bostäder skuggas.

Bostadsbebyggelsens omfattning begränsas till ca 2350 bostäder (vid beräknat 100 kvm/lägenhet inklusive övriga bostadsfunktioner) eller ca 235 000 kvm byggnadsarea. Anledningen till detta är att områdets täthet gör att behovet av förskolemark och parkmark ökar ju mer bostäder som finns i området. För att bibehålla en tät och samlad struktur där förskolor blir en naturlig del av strukturen behöver annars dessa ytor också öka vilket skulle innebära att den täta kvartersstruktur som eftersträvs i området skulle lösas upp och omfatta fler rena förskolegårdar. Detsamma gäller parkmark vars funktion och slitage skulle påverkas negativt. Kontorets bedömning är att planförslaget har en täthet, struktur och omfattning som är en god avvägning mellan täthet, struktur och allmänna ytor.

Nollalternativet

Nollalternativet till detaljplanen innebär att inga bostäder skapas i området utan det fortsätter att användas som industriområde. Bollplanen öster om Olof Asklunds gata skulle sannolikt vara kvar och naturmarken i grönkilen fortsatta vara naturmark. När Pågen flyttar sina kyllager till resterande verksamhet på Högsbo 5:17 skulle dessa sannolikt rivas eller omvandlas till annan industriverksamhet. Kollektivtrafiken inom området skulle fortsätta på nuvarande nivå. Otryggheten i området kvällstid skulle bestå. Inga nya kopplingar till Änggårdsbergen skulle sannolikt skapas. Marken inom området skulle inte saneras och dagvattnet därför orenat fortsättningsvis nå Välen.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

I samband med programmet för utveckling av nordöstra Högsbo genomfördes ett arbete med social konsekvensbeskrivning (SKA). Det har inte gjorts någon separat barnkonsekvensanalys, men ett barnperspektiv har inkluderats i arbetet med SKA. Fokus för Nordöstra Högsbo har legat på att skapa bra förutsättningar för en socialt hållbar blandstad. Arbetet ledde fram till ett antal konsekvenser som inarbetade i programhandlingen, vilka redovisas nedan. Avsikten är att ha en uppföljande SKA-workshop som del av planarbetet under våren.

Sammanhållen stad

Följande punkter redovisades i programmet på temat sammanhållen stad.

- Förslaget innebär en förbättring av vägnätet inom området och bidrar till bättre struktur och tillgänglighet för gång och cykel. Kopplingarna till resten av staden förstärks men en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till en stadsboulevard är viktig för att bostadsbebyggelsen i programområdet ska få en god koppling till resten av stadsdelen.
- Med föreslagen utbyggnad ökar underlaget till kollektivtrafiken.
- Det fortsatta arbetet behöver ta ställning till fördelning av upplåtelseformer och lägenhetsfördelning för att en social blandning ska möjliggöras.

Planförslagets struktur och påverkan på kollektivtrafiken bedöms ligga i linje med de punkter som redovisas. Med detaljplanens 600 bostäder i BoStad2021 säkerställs ett underlag för utökad kollektivtrafik från områdets inflyttning. Möjligheten till expressbuss på Dag Hammarskjöldsleden är en god början inför en framtida omdaning av leden till boulevard.

Frågan kring upplåtelseformer är svår att påverka för kommunen inom detta planområde då det endast är privata byggaktörer som är delaktiga i de delar av planområdet som planläggs för bostäder men en variation av upplåtelseformerna är önskvärd. Flera aktörer kommer att tillkomma inom planområdet under processens gång vilket kan möjliggöra en variation mellan upplåtelseformerna. I programområdets norra del, på skjutbarnorna, som inte är med i aktuell plan finns kommunal mark vilken skulle kunna användas för att bredda variationen inom Högsbo som helhet.

Samspel

Följande punkter redovisades i programmet på temat samspel.

- Programförslaget föreslår en utveckling av mötesplatser, grönytor och offentliga rum. Konkreta åtgärder behöver vidtas i kommande detaljplaner.
- Kopplingar till resten av staden är viktiga även för att skapa synliga mötesplatser och genomströmning av folk.
- Samarbete mellan staden och fastighetsägare är viktigt för att skapa strategier för levande mötesplatser och möjlighet för icke-kommersiella verksamheter som föreningar och kulturliv.

Inom planområdet föreslås flera parker och ett torg, vilka alla kan bli mötesplatser. Det finns även god möjlighet att skapa bra offentliga rum i övrigt då gatumarken är kommunal. Fler och bättre kopplingar in i området skapas både genom ytterligare kopplingar

till planområdets större stråk (A Odhners gata och Olof Asklunds gata) men även till Flatås och Frölunda genom en bättre koppling via Marconimotet.

Vardagsliv

Följande punkter redovisades i programmet på temat vardagsliv.

- Förslagen förtätning och blandning av bostäder, verksamheter och service gör det lätt att uträtta ärenden nära bostaden. Programmet innebär en förbättring för cykel- och kollektivtrafik.
- Tillräcklig kommunal service behöver säkerställas i kommande detaljplanearbete för att undvika negativa konsekvenser
- Det fortsatta arbetet behöver beakta barnperspektivet samt hantera frågan om vardagsliv under områdets utbyggnad.

Planen kommer att innebära god service i området, exempelvis genom skola (F-9) och förskolor om totalt 22 avdelningar, liksom kommersiell service i de större stråken. Planen kommer även att medföra bättre förutsättningar för både cykel- och kollektivtrafik. Med detaljplanens deltagande i BoStad2021 kommer ett särskilt genomförandefokus krävas under detaljplaneprocessen vilket kommer att underlätta frågan kring vardagslivet under själva byggnationen. Den frågan liksom barnperspektivet bör knytas ihop vid ett framtida SKA/BKA-arbete.

Identitet

Följande punkter redovisades i programmet på temat identitet.

- En omvandling av området kommer att innebära en stor förändring av områdets identitet och vilka som känner en tillhörighet till platsen. För att uppnå en blandstad är det viktigt att såväl boende med olika förutsättningar och olika verksamheter känner en tillhörighet till området.
- Bostäder, liv i området och ändamålsenliga verksamhetslokaler är en förbättring jämfört med dagens tomma verksamhetslokaler som skapar en känsla av otrygghet.
- Målet att området ska kännas tryggt för de som flyttar in först står delvis i motsatsförhållande till att omvandla området långsamt för att bevara verksamheter och minska undanträngande effekter.
- Programförslaget innebär att närheten till Änggårdsbergen ska bidra till utvecklingen av områdets karaktär, det är viktigt att arbeta vidare med frågan.

Som beskrivs ovan är det ett motsatsförhållande att omvandla ett område långsamt och samtidigt minska undanträngande effekter. Att det finns flera deltagare i planarbetet som inte är fastighetsaktörer bidrar till detta och möjliggör att de verksamheterna flyttar när de känner sig mogna för det. Att några kontor- och verksamhetsbyggnader finns kvar är också bra ur den aspekten. Att skapa möjlighet för att vissa verksamhetsutövare kan vara kvar i området är önskvärt. Samtidigt är det svårt att styra i en detaljplaneprocess. Att Pågen med sin verksamhet och de närliggande industribyggnaderna finns kvar kan dock bidra till detta.

Hälsa och säkerhet

I programhandlingen redovisades inte Hälsa och säkerhet som en särskild kategori. Men förutsättningarna för en bättre säkerhet i området ökar med bättre utformade trafikmiljöer. Samtidigt kommer området nu att bli bebott vilket innebär att det blir en annan typ av trafikanter i området vilket det behöver tas hänsyn till. Den tyngre trafiken kommer dock att främst finnas på A Odhners gata och Olof Asklunds gata och trafiken inne i området kommer att vara långsammare och mer baserad på de gåendes villkor. Bättre och tryggare passager till andra sidan av Dag Hammarskjöldsleden bidrar också till detta. Med flera parker med olika karaktärer finns möjlighet till att hitta naturmiljöer som passar alla. Närheten till Änggårdsskogen bidrar till goda möjligheter till utflykter.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

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

I planens närhet finns riksintresset Änggårdsskogen. Planen bedöms inte innebära någon påtaglig skada på riksintresset, se utvecklat resonemang under avsnitt Naturmiljö. Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kap. 34 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11 § för aktuell detaljplan.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda. Detaljplaneförslaget medger komplettering i befintlig sammanhållen bebyggelse. Planförslaget medger i övrigt inte användning av planområdet för de ändamål som anges i PBL 4 kap. 34 §, varför kriterierna i MKB-förordningen bilaga 2 inte behöver särskilt beaktas.

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

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.
- Inte anger förutsättningar för kommande verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt MKB-förordningen (1998:905) 3 § och bilaga 3.
- Inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål.
- Inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etc.
- Inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön.

- Inte bidrar till att några miljökvalitetsnormer överskrids.
- Inte påtagligt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, t ex riksintressen eller naturreservat.

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

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 21 oktober och 9 december 2016. Länsstyrelsen kunde inte utesluta betydande miljöpåverkan vid dessa tillfällen. En ny avstämning kommer att ske 20 januari då Länsstyrelsen fått ta del av planhandlingar och utredningar. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

Miljömålsbeskrivningen utgår från miljömålen för Göteborg.

Planen bedöms inte ha någon negativ påverkan på miljömålet Begränsad klimatpåverkan eller på miljömålet Bara naturlig försurning. Detaljplanen ligger inom mellanstaden och möjliggör en utökad kollektivtrafik och goda cykelpendlingsmöjligheter. Ett verksamhetsområde omvandlas till blandstad och även om boendetrafiken inom området kommer att öka minskar lastbilstrafiken inom området.

Luftutredningen som tagits fram under planarbetet visar att MKN för luft klaras inom området.

För delmålet Förorenade områden har detaljplanen en positiv effekt genom att förorenade områden inom området kommer att saneras till följd av den nya markanvändningen.

Detaljplanen bedöms inte ha negativ inverkan på målet Grundvatten av god kvalitet utan snarare positiv då förorenad mark renas och dagvatten som idag är orenat kommer att renas.

En positiv påverkan på delmålet Attraktiv bebyggelsestruktur förväntas ske i och med att planområdet omvandlas från ett industriområde till en blandstad med nya mötesplatser, parker och varierad bebyggelse i skala och struktur. Bostäder i vissa lägen har bullernivåer högre än riktvärdena, vilket är negativt.

Övriga miljömål bedöms inte beröras av planen. Vissa områden berördes i planprogrammet som föregick detaljplanen men har inte bäring på det nu aktuella planområdet.

Naturmiljö

Naturreservatet i Änggårdssbergen är ett naturreservat och riksintresse för friluftsliv och naturvård, framförallt motiverat av sina stora kvaliteter som strövområde och för naturstudier. Andra viktiga aspekter är att området är tillgängligt för många människor genom sitt geografiska läge med korta distanser till centrala delar av Göteborg. Närheten till Göteborgs Botaniska Trädgård ger extra dimensioner till de höga rekreativa värdena. Naturreservatets gräns har i samråd med Göteborgs stad justerats och angränsar till planområdesgränsen. De delar av planområdet som angränsar direkt till reservatet har planlagts som park delvis för att inte angränsa direkt till reservatet med kvartersmark

men även för att säkerställa att passager utanför reservatet går att skapa utan att behöva inkräkta på detta. Detaljplanen bedöms dock inte påverka naturreservatet eller riksintresset negativt utan med dess nya entréer snarare tillgängliggöra det ytterligare för allmänheten.

I den naturvärdesbedömning som togs fram under programarbetet gjordes även en bedömning om hur känslig olika delar av nordöstra Högsbo var för byggnation. Större delen av planområdets byggnation föreslås på mark som klassats som föga känsligt för byggnation, men några delar ligger i de områden som bedömts vara delvis känsligt respektive mycket känsligt.

Naturområdet i planområdets mitt klassades i naturvärdesbedömningen som mycket känsligt för byggnation med motiveringen att där finns påtagliga naturvärden och eftersom området bedöms som en viktig grön kil i bebyggelsen. I programmet föreslogs delar av detta område för byggnation medan de delar närmast grönkilen, liksom den kullen där det idag växer bland annat murgröna, sparades som naturmark. Samtliga dessa delar utom grönkilen är idag planlagda som industrimark.

I samband med planarbetets närmare studier av området har en ny bedömning gjorts och delar av detta område föreslås för bebyggelse. Anledningen till detta är framförallt att skapa en bättre och mer sammanhängande struktur i området. Det finns två öst-västliga stråk i planområdets mitt, Fältspatsgatan och en ny gata, med en rad kvarter emellan. Mellan dessa kvarter i väst, på Olof Askunds gata, och i öst, på Fältspatsgatans fortsättning norrut, kommer områdets mest centrala busshållplatser att ligga. I väst finns områdets största arbetsplats, Pågen, och i öst förslås förskola och högstadieskola. Båda stråk kommer således att bli välanvända. Norr om den nya gatan kommer dessutom en av områdets nya parker ligga.

Kontorets bedömning har därför varit att det är viktigt att resterande del av den nya gatan omgärdas av bebyggelse för att på så sätt inte bli otrygg. Detta innebär dock att kullen söder om fotbollsplanen samt delar av naturmarken öster om denna försvinner och ersätts av byggnation i form av bostäder samt förskola. Större delen av naturområdet kommer att finnas kvar i form av grönkilen och som förskolegård, men förskoledelen kommer att vara inhägnad. De delarna kommer således att finnas kvar som naturmark men med en minskad tillgänglighet och med ett ökat slitage. Byggnation inom den delen för annat än för lekredskap, vindskydd och mindre förråd är inte aktuellt. Kvarteren har placerats för att påverka naturområdet så lite som möjligt men ändå kunna bibehålla tryggheten på den nya gatan liksom för en eventuell fortsättning av bussträket på Fältspatsgatans fortsättning mot Gruvgatan vid eventuell exploatering av industrifastigheterna norr om grönkilen.

Platån som ligger mellan skoltomterna har bedömts som delvis känslig framförallt på grund av risken för fragmentering och förminskning av Änggårdsbergen. I själva programmet har en delvis annan bedömning gjorts då delen närmast vägen bedömts möjlig för byggnation medan platån föreslagits som en grön mötesplats. I detaljplanen avses aktuell del bli del av skolgården. Platsen kommer också att, vilket föreslogs även i programmet, bli en entré till Änggårdsbergen i ett läge som möjliggör för en ökad tillgänglighet till Änggårdsbergen för de som bor i närområdet. Byggnation i området kommer att ske nedanför platån med möjlighet till koppling till platån via byggnaderna och någon byggnation uppe på platån för annat än lekredskap och mindre byggnader är inte aktuellt. Möjligheten till en grön mötesplats kommer att kvarstå i och med den nya en-

trén till Änggårdsbergen och platsen som skapas där ovan. Kontoret bedömer att risken för att Änggårdsbergen bedöms som förminskat eller fragmenterat därför minskar.

Övriga delar av områdena som bedöms som mycket eller delvis känsliga för byggnation påverkas inte. Den grönkil som finns i området utökas något västerut över den parkering som finns idag.

Planen medför att viss del naturmark tas i anspråk för förskolemark och för bostäder. Den innebär också att den fridlysta murgröna som finns söder om den befintliga fotbollsplanen kommer att försvinna. Dispensansökan ska skickas in till Länsstyrelsen gällande murgrönan.

Planen medför att några träd i en trädrad med kastanjer kommer att behöva tas ner. De träd som försvinner kommer att ersättas i samma gata. Träd som planteras som kompensation för biotopskyddade träd omfattas av biotopskydd.

Kulturmiljö

Den nya bebyggelsen inom planområdet kommer att skilja sig kraftigt från hur området ser ut i dag. Detta är inte första gången i modern tid som nordöstra Högsbo förändras, senast var under perioden 1950-1970. Då sparades den äldre vägsträckningen i det som blev Olof Asklunds gata, vilket även görs denna gång där den blir ryggraden i den nord-sydliga strukturen. Övrig bebyggelse inom planområdet, mestadels industri- och kontorsbyggnader från perioden 1960-1980 kommer att rivas, liksom de två kvarvarande bostadshusen som minner om Högsbo by. I det sistnämnda fallet har kontoret gjort bedömningen att möjligheten att skapa en stadsintegrerad förskola i direkt anslutning till en stadsdelspark väger tyngre än bevarandet av två villor som idag inte längre används för bostadsändamål och som i sig inte håller hög klass som kulturminne.

Möjligheten att uppleva landskapet från den utblickspunkt som utpekats som viktig bedöms kvarstå. Till samrådet tillkommer en illustration som redovisar detta.

Påverkan på luft

Den nya detaljplanen kommer inte att medföra att halterna av luftföroreningar riskerar överskrida miljömål eller miljökvalitetsnormer.

En utökning av bageriverksamheten på Pågens fastighet direkt väster om planområdet kommer att innebära att viss luftburen lukt kommer att finnas i området. Dess påverkan kommer att utredas i den luktutredning som tas fram i den tillståndsprocess som pågår avseende utökat tillstånd. Åtgärder för att minska dessa emissioner kommer dock att behövas. Generellt kan problematiken minskas genom bättre reningsteknik och högre skorstenhöjder vilket leder till ökad spridning och utspädning av luktande ämnen. För bostäderna närmast Pågen är det viktigt att se över placering av ventilationsdon på byggnaderna så att lukt inte helt obehindrat kan passera in i via ventilationssystem och uteventiler. Av denna anledning har detta reglerats i detaljplanen. Kontorets bedömning är att dessa förutsättningar inte bör begränsa områdes lämplighet för bostäder.

Påverkan på vatten

Planen bedöms kunna påverka vattenkvaliteten positivt. Planområdet är idag till största del hårdgjort och då dagvattensystemet i den södra delen av Dag Hammarskjöldsleden redan idag är underdimensionerat kommer fördröjning krävas på kvartersmark och all-

män platsmark inom planområdet. Dagvatten inom området bedöms inte orenat nå de skyddsvärda recipienterna. En dagvattenutredning baserat på planförslaget pågår och kommer att vara klar under samrådet.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Fastighetsnämnden får inkomster i form av exploateringsbidrag samt viss markförsäljning

Fastighetsnämnden får i egenskap av fastighetsägare utgifter för utbyggnad av allmän plats (gata, gång- och cykelväg) samt erforderliga utredningar inom allmän plats.

Fastighetsnämnden får utgifter i form av förrättningskostnader.

Fastighetsnämndens inkomster bedöms täcka utgifterna.

Resultatet av pågående åtgärdsvalsstudie, beskriven under rubriken *Trafik och parkering/Trafikalstring till följd av exploatering i södra mellanstaden* kan komma att medföra att åtgärder behöver göras på såväl Västerleden som på det kommunala gatunätet. Inför antagande av detaljplanen ska dessa eventuella åtgärder så långt möjligt beskrivas och dess finansiering klargöras. Kostnader kan komma att belasta såväl kommunen som exploatörer.

Trafiknämnden får utgifter för anläggandet av gata på allmän plats.

Park- och Naturnämnden får utgifter för anläggande av två parker samt naturstråk.

Kretslopp och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av va-ledningar.

Lokalnämnden får eventuellt vid uppförande av gruppbofästigheter och utbildningslokaler utgifter för byggnation av dessa.

Den totala planekonomin bedöms vara godtagbar för kommunen.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Trafiknämnden får till viss del ökade kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar samt för skötsel och underhåll av gata och gång- och cykelväg.

Park- och Naturnämnden får till viss del ökade kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar för parkmark och naturstråk och för skötsel och underhåll av parkmark och naturstråk.

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

Lokalnämnden får sannolikt utgifter för hyra av utbildningslokaler och BMSS

Ekonomiska konsekvenser för exploatörerna

Exploatörerna får intäkter för markförsäljning, försäljning av bostäder, hyra mm.

Exploatörerna utför och bekostar samtliga åtgärder inom kvartersmark och får utgifter för markförvärv/markupplåtelse, bygglov, erforderliga utredningar, lantmäteriförrättning, anslutningsavgifter till el-, tele-, fjärrvärme- och va-ledningar m.m. samt utgifter för exploateringsbidrag.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Planen är i överensstämmelse med översiktsplanen.

För Stadsbyggnadskontoret

Karoline Rosgardt
Planchef

Maria Lejon
Projektledare

Jonas Hallberg
Planarkitekt

Patrik Glansholm
Planarkitekt

För Fastighetskontoret

Magnus Uhrberg
Distriktschef

Jennie Gavér
Exploateringsingenjör