



Göteborgs Stad

290

Antagen av ~~K~~ BN den 26/9 2017
§ 469 i AC
Laga kraft den 15/3 2018 MK

Planhandling

Antagandeskede

Datum: 2017-04-25, rev. 2017-09-26

Aktbeteckning: 2-5426

Diarienummer SBK: 0599/14

Handläggare SBK

Anna Westergården

Tel: 031- 368 17 74

anna.westergarden@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 4445/15

Handläggare FK

Julia Lindesson

Tel: 031-368 09 68

julia.lindesson@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för bostäder vid Brilljantgatan inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg, en del av BoStad2021

Detaljplanen är upprättad enligt PBL 2010:900 (SFS 2014:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser, grundkarta och illustrationskarta

Övriga handlingar:

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

Utredningar:

- Underlag för trafikberäkning, Ramböll, dat. 2015-10-14
- Bergteknisk undersökning, WSP, dat. 2015-11-06
- Bullerberäkning, Stadsbyggnadskontoret Göteborgs stad, dat. 2016-01-18
- Vibrationskontroll, WSP, dat. 2016-04-27
- Dagvattenutredning, Kretslopp och vatten Göteborgs stad, dat. 2016-01-28, rev. 2017-03-21

Innehåll

PLANBESKRIVNING	3
<i>Detaljplanen omfattar följande handlingar:.....</i>	3
INNEHÅLL	4
SAMMANFATTNING	5
<i>Planens syfte och förutsättningar.....</i>	5
<i>Planens innebörd och genomförande.....</i>	6
<i>Överväganden och konsekvenser.....</i>	7
<i>Avvikelse från översiktsplanen.....</i>	7
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	7
<i>Syfte.....</i>	7
<i>Läge, areal och markägoförhållanden.....</i>	8
<i>Planförhållanden.....</i>	9
<i>Mark, vegetation och fauna.....</i>	10
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse.....</i>	10
<i>Sociala aspekter.....</i>	11
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet och service.....</i>	12
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	13
<i>Bebyggelse.....</i>	14
<i>Trafik.....</i>	17
<i>Tillgänglighet och service.....</i>	20
<i>Friytor.....</i>	20
<i>Teknisk försörjning.....</i>	21
<i>Övriga åtgärder.....</i>	22
<i>Huvudmannskap och ansvarsfördelning.....</i>	25
<i>Fastighetsrättsliga frågor.....</i>	25
<i>Avtal.....</i>	26
<i>Tidplan.....</i>	27
<i>Genomförandetid.....</i>	27
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	27
<i>Nollalternativet.....</i>	28
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv.....</i>	28
<i>Miljökonsekvenser.....</i>	30
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplan.....</i>	33
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	33

Sammanfattning

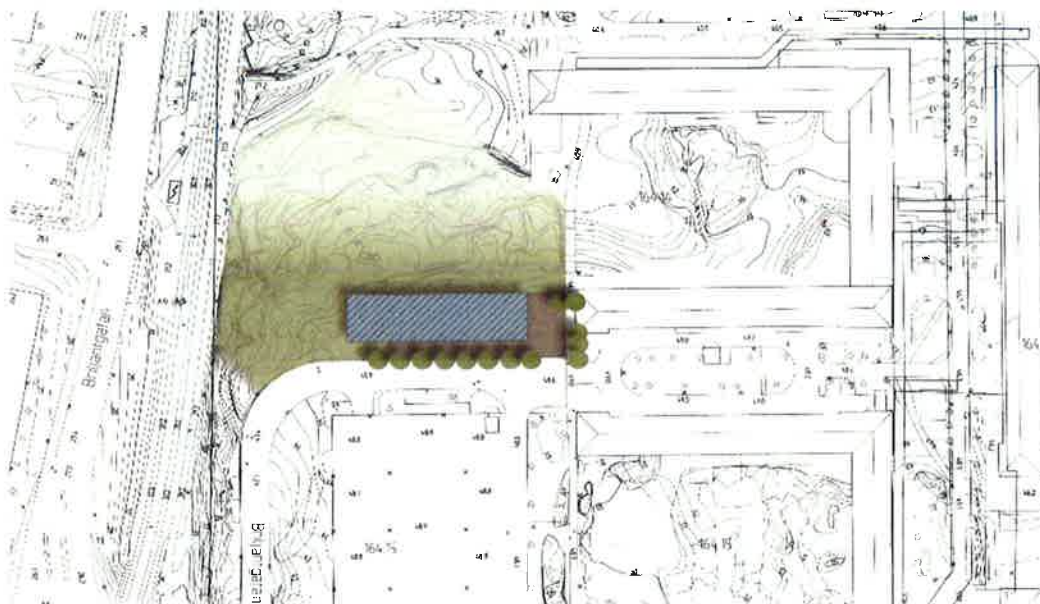
Planens syfte och förutsättningar

Behovet av bostäder i centrala och halvcentrala lägen i Göteborg är stort. Syftet med detaljplanen är möjliggöra en förtätning av bostäder med moderna och tillgängliga lägenheter i anslutning till befintlig bostadsbebyggelse vid Brilljantgatan. Planförslaget innebär att en mindre yta som idag utgör ett naturområde på kvarteretsmark tas i anspråk för ett högre lamellhus i 10 våningar. Förslaget medger en komplettering med cirka 100 hyreslägenheter. Byggnaden som placeras på en höjdplatå kommer i det exponerade läget bli ett nytt landmärke i stadsdelen. Planområdet ligger i närhet till befintlig kollektivtrafik. Parkering till de nya bostäderna kan lösas inom befintliga parkeringsytor söder om planförslaget. Den nya bebyggelsen ska komplettera den befintliga bebyggelsen i området med moderna och tillgängliga lägenheter.

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

Detaljplanen ingår i BoStad2021. Bostad2021 är namnet på ett samverkansprojekt mellan Göteborg Stad och byggaktörerna. Satsningen innebär att 7000 nya bostäder, utöver ordinarie bostadsproduktion, ska vara färdigställda senast under 2021 då Göteborg fyller 400 år.

Planen tas fram enligt PBL 2010:900 (SFS 2014:900) och drivs enligt standard planförfarande.



Illustrationsplan över föreslagna byggnad (Norconsult AB)

Planens innebörd och genomförande



Illustration över föreslagen bebyggelse (Norconsult AB)

Detaljplanen medger uppförande av ett flerbostadshus i 10 våningar. Föreslagen ny bebyggelse rymmer cirka 100 hyreslägenheter och ger ett positivt tillskott av funktionsanpassade lägenheter i området.

Parkering kommer att rymmas i Göteborgs stads bostads AB, nedan kallad Bostadsbolaget, befintliga parkeringshus inom fastighet Järnbrott 164:15.

Planområdet omfattar endast kvartersmark. I samråd med trafikkontoret har möjligheten att tillgänglighetsanpassa den befintliga gångvägen, norr om planförslaget, till hållplatsen vid Brilljantgatan studerats. Slutsatsen är att mindre åtgärder på den befintliga gångvägen förespråkas framför en mer omfattande ombyggnad, då anpassningen anses gynna en för liten andel boende i förhållande till dess ingrepp i berget/naturen.

Rubricerat planförslag, tillsammans med stadsförnyelsen vid Rubingatan (Opaltorget etapp 2), har föranlett behov av en vägsänkning sydväst om planförslaget. Detta eftersom frihöjden mellan Brilljantgatan och befintlig spårvagnsbro inte uppfyller de krav som finns för vägportaler. Det resulterar i att högre fordon idag inte kan ta sig in till området. För att viss byggtrafik ska kunna nå detaljplaneområdet vid en utbyggnad behövs således en sänkning av vägen.

Den angränsande, och nyligen lagakraftvunna, detaljplanen för Opaltorget etapp 1 omfattar trafikåtgärder som är en förutsättning även för övriga detaljplaner i närområdet. Dessa innefattar rubricerad detaljplan samt detaljplan för Rubingatan (Opaltorget etapp 2) samt Brilljant- och Smaragd-gatan. Åtgärderna omfattar anläggandet av ny gång- och cykelbana och ombyggnation av korsningen mellan Brilljantgatan och Skattegårdsvägen till en rondell samt åtföljande anpassning av befintligt gaturum.

Föravtal och exploateringsavtal har tecknats med exploatören för att säkerställa genomförandet av planen. Exploatören är ansvarig för utbyggnad av kvartersmarken.

Överväganden och konsekvenser

Ett högt hus innebär skuggpåverkan på delar av den befintliga bebyggelsen och på en av de befintliga gårdsmiljöerna. Även utsiktsförhållandena kan påverkas för boende i området. Byggnadskroppens placering ligger i linje med befintlig bebyggelse som en förlängning av denna i väster och minimerar påverkan på siktlinjer från befintliga bostäder. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att den påverkan förslaget har på befintlig bebyggelse blir relativt begränsad.

En exploatering enligt förslaget blir ett landmärke i stadsdelen. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att den aktuella platsen tål en hög exploatering.

Inom planförslaget krävs ingen utbyggnad av allmänna gator eller GC-vägar. I samråd med trafikkontoret har möjligheten att bygga om den befintliga gångvägen, norr om planförslaget, till hållplatsen vid Brilljantgatan studerats. Slutsatsen är dock att mindre åtgärder på den befintliga gångvägen förespråkas framför en mer omfattande ombyggnad. Planförslaget föranleder också ett behov att sänka Brilljantgatan under befintlig spårvagnsbro då frihöjden är för låg för att högre fordon, såsom byggtrafik, ska kunna passera. Ett flertal planarbeten pågår i området, vilket också har föranlett andra åtgärder på Brilljantgatan, Smaragdgatan och Skattegårdsvägen.

Detaljplanen ligger inom influensområdet för Västerleden som är av riksintresse för kommunikation och är belastad. Trafikverket och trafikkontoret arbetar parallellt med planarbetet på en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för att avlasta Västerleden. Under tiden som arbete med ÅVS:en pågår är inriktningen att varje detaljplan ska bidra till den omställning av trafiksystemet som är nödvändig för att trafikstrategins mål ska uppnås. Åtgärder som eventuellt är önskvärda och som ligger utanför detaljplaneområdena på systemnivå hanteras i ÅVS:en.

I förslaget arbetas med åtgärder för att öka tillgängligheten på gångvägen mellan planområdet och närliggande spårvagnshållplats. Inga fler parkeringsplatser tillskapas i samband med exploateringen, utan samutnyttjning sker med angränsande bostäder. Bostädernas placering i staden inom redan utbyggd infrastruktur och med närhet till kollektivtrafik och service och minskar ett bilberoende och i sin tur påverkan på Västerleden. Exploateringen på Brilljantgatan är inte särskilt omfattande och stadens bedömning är att planens påverkan på det statliga vägnätet är mycket begränsad och att utbyggnaden inte utgör någon påtaglig skada på riksintresset för kommunikation.

Avvikelser från översiktsplanen

Förslaget överensstämmer med översiktsplanen.

Planens syfte och förutsättningar

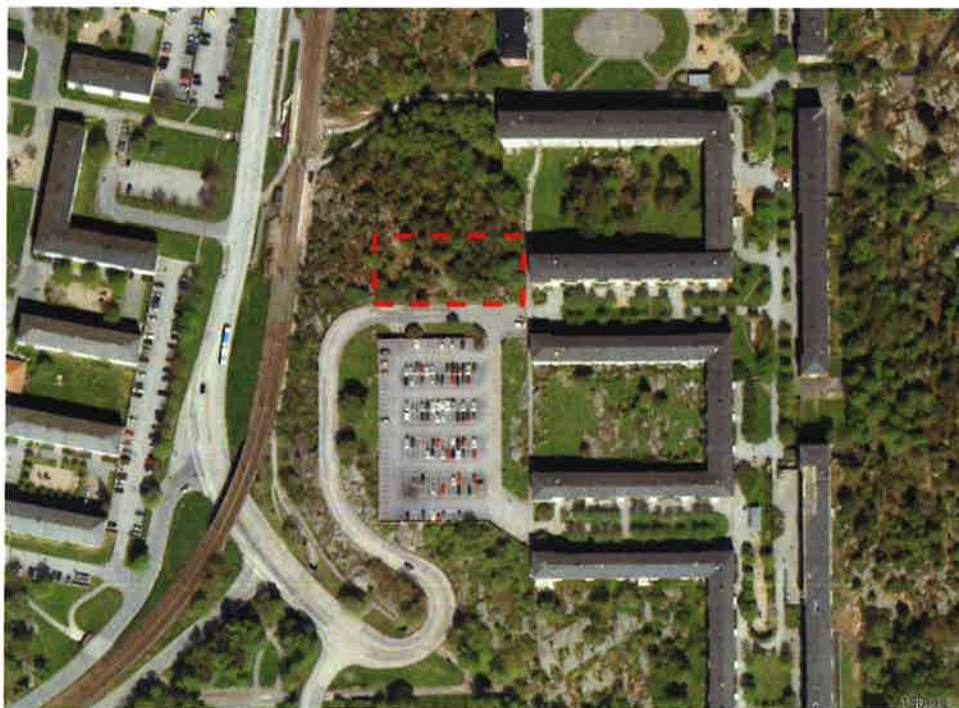
Syfte

Syftet med detaljplanen är att pröva bostadsbebyggelse i anslutning till befintliga bostadshus vid Brilljantgatan i Järnbrott. Planförslaget innebär att ett flerbostadshus kan uppföras i upp till 10 våningar vilket möjliggör för ett tillskott om cirka 100 lägenheter.

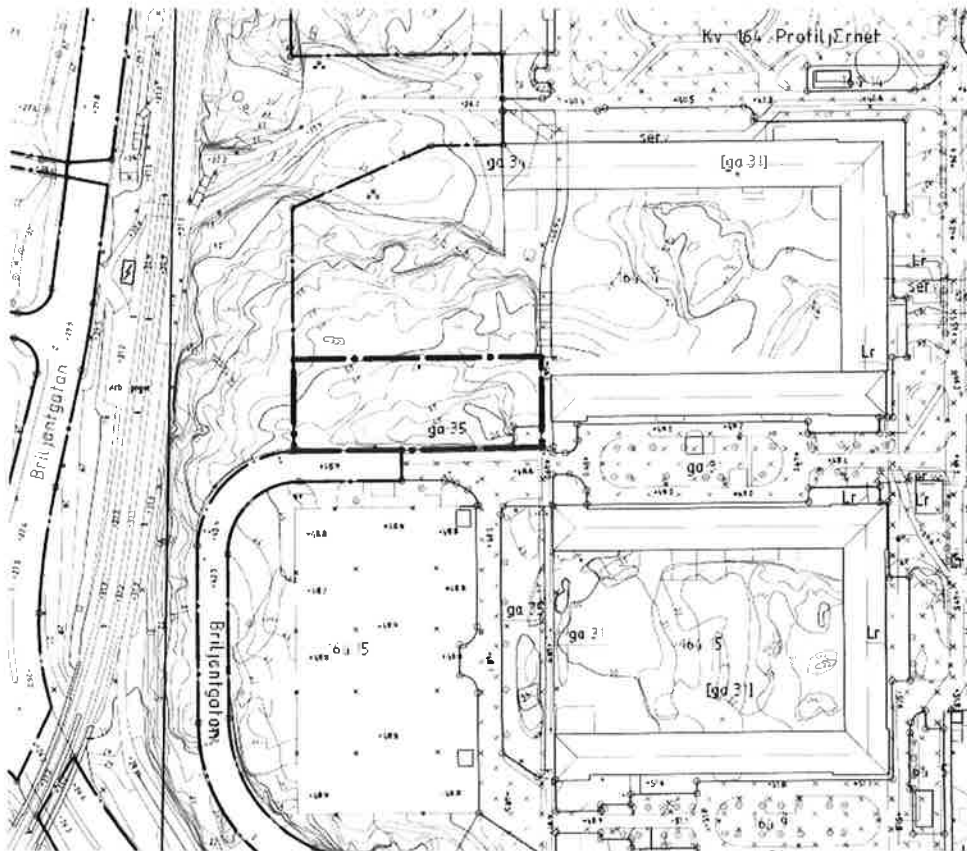
Planförslaget följer intentionerna i stadens strategidokument, "Trafikstrategi för en nära storstad", "Grönstrategi för en tät och grön stad" samt "Strategi för utbyggnadsplanering". Planförslaget syftar till att utveckla och förtäta ett område i den redan byggda staden där invånare bor och arbetar.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

Läge, areal och markägoförhållanden

Planområdet är beläget vid Brilljantgatan, cirka 8 kilometer söder om Göteborgs centrum.



Ungefärlig planavgränsning med röd streckad linje. (Norconsult AB)



Grundkarta med plangräns. (Norconsult AB)

Planområdet omfattar cirka 0,3 hektar och omfattar del av fastigheten Järnbrott 164:14 samt en mindre del av fastigheten Järnbrott 164:9. Båda fastigheterna ägs av Bostadsbolaget.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Planförhållanden

Gällande översiktsplan för Göteborgs kommun anger pågående markanvändning, bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor. Blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd.

För området gäller detaljplan F3105 som fastställdes 1964, *Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för delar av stadsdelarna Järnbrott, Tynnered och Önnered i Göteborg*. Planen anger, för det nu aktuella planområdet, kvartersmark för bostäder. Området omfattas av prickmark vilket betecknar område som inte får bebyggas, samt område med prickar och cirklar vilket betecknar område som inte får byggas med annat än parkeringsplatser under ett däck eller gårdsbjälklag. Planens genomförandetid har gått ut.

Planområdet ligger inom riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap. MB. En exploatering enligt förslaget bedöms inte ha en negativ påverkan på de kvaliteter vilka riksintresset avser att skydda. Planförslaget innebär en komplettering av bostäder inom ett befintligt bostadsområde.

Mark, vegetation och fauna



Bilden visar vegetation och berghällar inom planområdet.

Planområdet utgör idag ett naturområde på kvartersmark på ett höjdparti med bostadsbebyggelse. Naturmiljön i området består av en nyuppvuxen hedartad tallblandskog med inslag av öppna hållar. Höjden avgränsas med branta sluttningar. I norr nedanför en blockrik brant finns ett mindre område med lövblandskog. Naturvärdena i området bedöms generellt som låga men det finns vissa värdeelement i blocken och beskuggade bergssidor i sluttningen västerut från höjden samt två nyskapade högstubbar. Lokalt kan området fungera som rastområde för fåglar. Vid översiktlig bedömning och sökning på artportalen noterades inga skyddade eller rödlistade arter.

Det bedöms inte nödvändigt att utföra en naturvärdesinventering. Om möjligt bör den blockrika branten, högstubbarna och vuxna grövre träd sparas vid utbyggnad av området.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Det finns inga kända fornlämningar i anslutning till planområdet.

Det befintliga bostadsområdet ingår i remissversionen för planeringsunderlaget *Moderna Göteborg* och är utpekad som en del av ett större område med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Det befintliga bostadsområdet med flerbostadshus i U-formade lameller byggdes 1965-67 och ritades av White arkitekter. Flerbostadshusen i anslutning till planområdet är en del av Bostadsbolagets befintliga bostadsbestånd.

Genom att koncentrera sprängningarna till själva byggplatsen har stenhällarna på de befintliga gårdarna kunnat lämnas orörda medan entrésidorna har karaktär av gata. All parkering ligger på däck i områdets utkanter. Bebyggelsen består av lamellhus i rött tegel om tre till sex våningar.



Befintlig bebyggelse i anslutning till planområdet.



En av de befintliga bostadsgårdarna där berghällar har bevarats och blivit en del av gårdsmiljön.

Sociala aspekter

Inom det befintliga bostadsområdet finns både flerbostadshus med hyresrätter och med bostadsrätter. Det finns ingen etablerad service i det direkta närområdet. Då området ligger på en höjdplatå är det avskärmat från angränsande områden och topografin ger en barriäreffekt. Området är trafikseparerat och mellan huskropparna finns större bostadsgårdar med ytor för lek och närrecreation.

I nära anslutning till planområdet finns flera grönområden med rekreativa värden för lek, promenader, odling och vila, exempelvis Norra Ängåsskogen, Ängåspassagen.



Befintlig gångväg från spårvagnshållplatsen Brilljantgatan upp till bostadsområdet.

Inom planområdets närhet finns Ängåsskolan samt Tynneredsskolan med årskurserna F-6 respektive 7–9. Det finns inga kommunala förskolor inom bostadsområdet, men dock i närområdet.

Frölunda torg finns på gång- och cykelavstånd från planområdet. Här finns ett stort serviceutbud i form av butiker och restauranger samt viss offentlig service såsom kulturhus med bibliotek och simhall.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av ett flerbostadshus i 10 våningar. Föreslagen ny bebyggelse rymmer cirka 100 hyreslägenheter och ger ett positivt tillskott av funktionsanpassade lägenheter i området.

Parkering kommer att rymmas i Bostadsbolagets befintliga parkeringshus inom fastighet Järnbrott 164:15 söder om planförslaget.

Planområdet omfattar endast kvartersmark. I samråd med trafikkontoret har möjligheten att tillgänglighetsanpassa den befintliga gångvägen, norr om planförslaget, till hållplatsen vid Brilljantgatan studerats. Gångvägen ligger utanför planområdet och slutsatsen är att mindre åtgärder på den befintliga gångvägen förespråkas framför en mer omfattande ombyggnad. Detta eftersom anpassningen anses gynna en för liten andel boende i förhållande till dess ingrepp i berget/naturen.

Rubricerat planförslag, tillsammans med stadsförnyelsen vid Rubingatan (Opaltorget etapp 2), har föranlett behov av en vägsänkning. Detta delvis eftersom frihöjden mellan Brilljantgatan befintlig spårvagnsbro är för låg för att viss byggtrafik ska kunna nå de två utbyggandsområdena.

Den angränsande, och nyligen lagakraftvunna, detaljplanen för Opalatorget etapp 1 omfattar trafikåtgärder som är en förutsättning även för övriga detaljplaner i närområdet. Dessa innefattar rubricerad detaljplan samt detaljplan för Rubingatan (Opalatorget etapp 2) samt Brilljant- och Smaragdgatan. Åtgärderna omfattar anläggandet av ny gång- och cykelbana och ombyggnation av korsningen mellan Brilljantgatan och Skattegårdsvägen till en rondell samt åtföljande anpassning av befintligt gaturum.

Föravtal har tecknats med exploatören. Exploateringsavtal ska tecknas med exploatören innan antagande för att säkerställa ett genomförande av planen. Exploatören är ansvarig för utbyggnad av kvartersmarken.

Bebyggelse

Den föreslagna byggnaden planeras som ett slankt lamellhus i tio våningar. En exploatering enligt förslaget innebär en förändring av stadsbilden i detta läge med ett bostadselement som skapar ett nytt landmärke i staden. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att platsen, som avtecknar sig i landskapet, mycket väl tål att bebyggas med en byggnad som avviker i höjd från de tre till fyra våningar som är gängse i stadsdelen. Byggnadskroppens placering ligger i linje med befintlig bebyggelse i väster och minimerar påverkan på siktlinjer från befintliga bostäder. För att undvika påtaglig insyn har planområdets östra del försetts med prickmark på plankartan, vilket innebär att ett glapp mellan befintlig bebyggelse i öster och planerat flerbostadshus säkerställs.

Den föreslagna byggnaden har två trapphus från vilka det vetter fem till sex lägenheter vardera per våningsplan. Merparten av lägenheterna planeras som tvårumslägenheter men även ett och treor planeras. I entrévåningen ryms cykelförråd, barnvagnsförråd och andra allmänna ytor samt ytor för teknik. Totalt antal lägenheter kommer att vara ca 100 st. Den totala bruttoarean, BTA, förväntas uppgå till ca 7100 m².

Den föreslagna byggnaden är placerad högst upp på höjden vid Brilljantgatan med befintligt parkeringsdäck i söder och grönområdet mot spårvagnshållplatsen i norr. Samtliga lägenheter föreslås få en inglasad balkong från vilken man har en vidsträckt utsikt. Med föreslagen utformning ges fasaden en ljus kulör i skivmaterial. Den fria och något oregelbundna fönstersättningen i utformningsförslaget bildar ett lekfullt mönster i de ljusa skivorna och utgör på så vis en kontrast till de befintliga omkringliggande husen från 60-talet byggda i rött tegel. Det smala byggnadsdjupet kommer att medge ljusa och luftiga lägenheter med många kvalitéer.

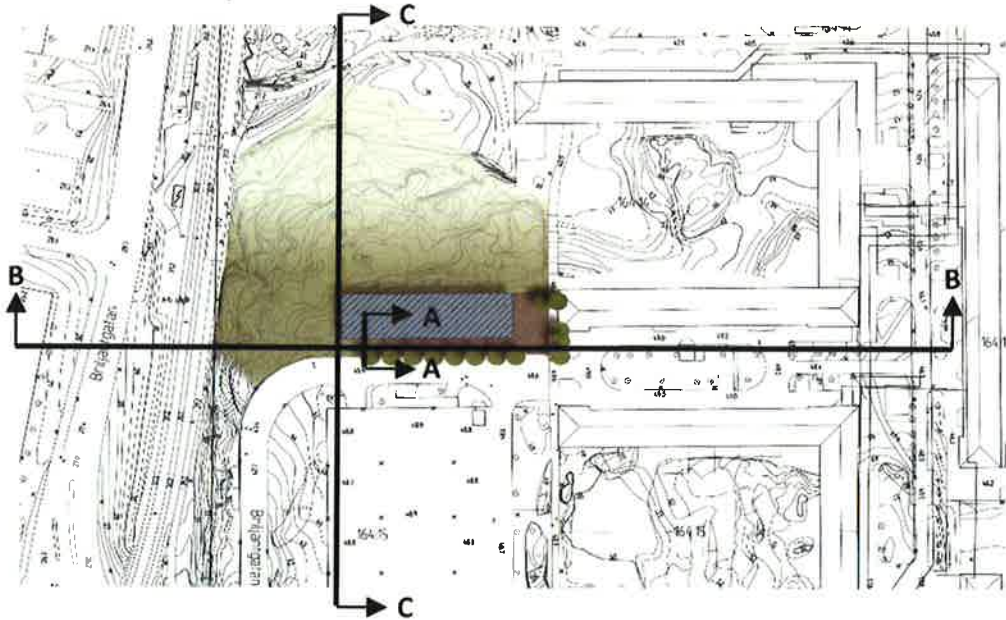
Byggnadens entréer ligger något förhöjt mot gatan. Höjdskillnaden tas upp med trappor och ramp som följer gatan med en trottoar och cykelparkeringar.



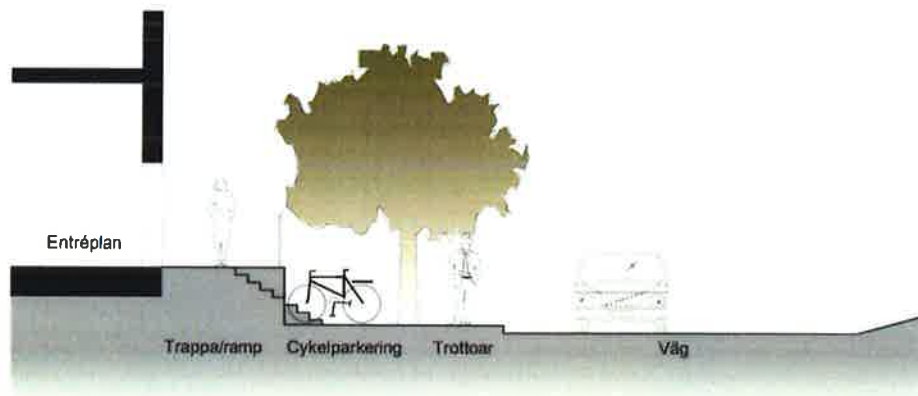
Illustration av föreslagen bebyggelse, tagen från söder (Norconsult AB).



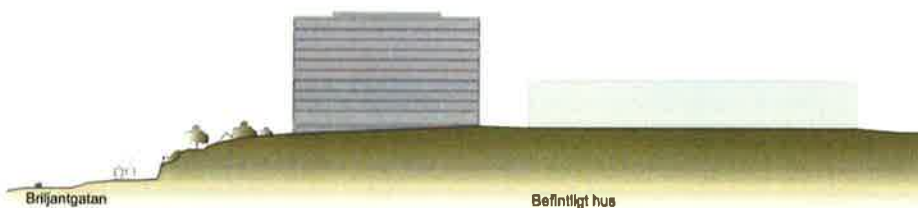
Illustration av föreslagen bebyggelse, tagen från norr (Norconsult AB).



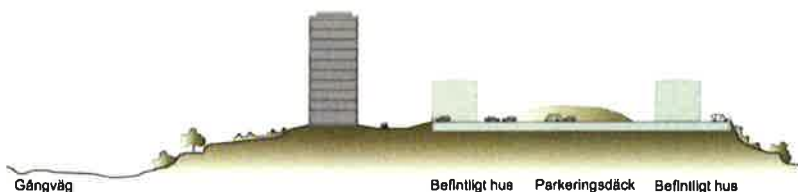
Redovisning av sektioner som presenteras nedan (Norconsult AB).



Sektion A-A visar byggnadens entréer i anslutning till gatan (Norconsult AB).



Sektion B-B visar föreslagen byggnad i relation till den befintliga bebyggelsen och landskapet. Sektion mot norr (Norconsult AB).



Sektion C-C visar föreslagen byggnad i relation till den befintliga bebyggelsen och landskapet. Sektion mot öster (Norconsult AB).

Trafik

Västerleden

Göteborg väntas fram till år 2035 växa med 150 000 invånare och 80 000 arbetsplatser och därmed växa till en nära storstad. Göteborgs Stad vill att mycket av stadsutvecklingen för att bygga denna nära storstad ska ske genom förtätning i det vi kallar för mellanstaden, det vill säga i den sammanhängande staden utanför stadskärnan.

Med det ökade antalet invånare i staden antas också antalet resor till, från och inom staden öka proportionerligt, vilket ställer nya krav på såväl trafiksystemet som på förändrade resebeteenden. Detta är förutsättningar för att möjliggöra den önskade tillväxten av regionkärnan som vi ser framför oss och som är ett övergripande mål för förtätningen i staden.

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

Förutsättningar för stadsutveckling

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 trafikallsträngen 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 tydligt 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. Då är såväl utbyggnaden i utbyggnadsplaneringen medräknad som den senare tillkomna stadsutvecklingen kring Dag Hammarskjölds boulevard medräknad. En stor del av dessa bostäder väntas byggas fram till år 2035. Med dagens tankar om bostadsutveckling i södra mellanstaden kommer det innebära att södra mellanstaden fullt utbyggd i princip kommer få en fördubbling av antalet invånare jämfört med var det bor där idag. Det innebär ett tillskott på 45 000 invånare och mer än 135 000 resor per dygn jämfört med idag.

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

Trafikstrategins färdmedelsfördelning har 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 planeringen och trafikstringen 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 eventuellt önskvärda systemåtgärderna kan då fastställas, och tillika konsekvenserna av avvikelser från denna planering. En sådan helhetsbild av områdets utveckling bidrar också till att skapa en förståelse hos exploitörerna 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 Åtgärdsvalsstudien 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 Åtgärdsvalsstudien 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. Bedömningen är att arbetet med Åtgärdsvalsstudien ÅVS Södra Mellanstaden kommer att pågå under hösten 2017.

Framdriften av planerna i BoStad2021 pågår parallellt med ÅVS-arbetet. Under tiden som arbete med ÅVS:en pågår är inriktningen är att varje detaljplan ska bidra till den omställning av trafiksystemet som är nödvändig för att trafikstrategins mål ska uppnås. Åtgärder som eventuellt är önskvärda och som ligger utanför detaljplaneområdena på systemnivå hanteras i ÅVS:en.

Trafikkontoret har genom trafikanalysprogrammet Visum studerat fördelningen av trafik på vägnätet för de bilresor som alstras av planerna i södra mellanstaden. Till grund för modellen finns data från Trafikverkets modell SAMPERS.

Analyserna visar att praktiskt taget all biltrafik till och från området kommer att trafikera västerleden via Tynneredsmotet. 40 % av trafiken kommer att belasta leden väster om Tynneredsmotet. 60 % kommer att belasta leden öster om Tynneredsmotet. Under högtrafik innebär detta ett tillskott på maximalt 15 fordon per timme på sträckan mellan Tynneredsmotet och Frölundamotet, där en del av trafiken kör av och på leden. På övriga tider och övriga delar av lederna blir det lägre tillskott av trafik från den nya bebyggelsen.

I aktuellt planarbete har det arbetats med mindre åtgärder för att öka tillgängligheten på gångvägen mellan planområdet och närliggande spårvagnshållplats. Inga fler parkeringsplatser tillskapas i samband med exploateringen, utan samutnyttjning sker med angränsande bostäder. Båda åtgärderna bidrar till omställningen av trafiksystemet.

Gator, GC-vägar

Planområdet angörs via befintlig väg, Briljantgatan.

Rubricerat planförslag, tillsammans med stadsförnyelsen vid Rubingatan (Opaltorget etapp 2), har föranlett behov av en vägsänkning. Detta eftersom frihöjden mellan Briljantgatan och befintlig spårvagnsbro är för låg för att viss byggtrafik ska kunna nå detaljplaneområdet. Detaljplanen vid Rubingatan har arbetat med att ta fram samrådshandlingar precis påbörjats och rubricerad plan, för Briljantgatan, ingår i BoStad2021. Detta innebär att åtgärderna kan behöva påbörjas innan båda/någon av detaljplanerna vinner laga kraft.

I samråd med trafikkontoret har möjligheten att bygga om den befintliga gångvägen till hållplatsen vid Brilljantgatan studerats. Slutsatsen är dock att mindre åtgärder på den befintliga gångvägen förespråkas framför en mer omfattande ombyggnad. Detta eftersom anpassningen gynnar en för liten andel i förhållande till dess ingrepp i berget/naturen.

Den angränsande, och nyligen lagakraftvunna, detaljplanen för Opaltorget etapp 1 omfattar trafikåtgärder som är en förutsättning även för övriga detaljplaner i närområdet. Åtgärderna omfattar anläggandet av ny gång- och cykelbana och ombyggnation av korsningen mellan Brilljantgatan och Skattegårdsvägen till en rondell samt åtföljande anpassning av befintligt gaturum.

Bilparkering / cykelparkering

Bilparkering för de nya bostäderna kan tillgodoses inom Bostadsbolagets befintliga parkeringsbestånd i parkeringsdäcket på angränsande fastighet. Det finns idag ett överskott på 53 boendeplatser på parkeringsdäcket.

Den föreslagna exploateringen ger ett tillskott på 99 lägenheter, varav 90 stycken är små och 9 stycken är stora lägenheter. Planförslaget följer BoStad2021:s hanteringsprinciper för parkering, vilket är samma nivå som bygglov i gällande vägledning för parkeringstal. Planerad nybyggnation ger således ett behov av 47 boendeparkeringar. Behovet av besöksplatser är 7 stycken, vilket bedöms rymmas inom de befintliga 32 besöksplatser som finns för området.

Cykelparkering anordnas med cykelförråd i entréväning samt med cykelparkering i anslutning till entréerna. Planförslaget följer BoStad2021:s hanteringsprinciper för parkering, vilket innebär ett behov av 167 platser för boende och 99 platser för besökare. Det innebär ett behov av totalt 266 cykelparkeringsplatser.

Tillgänglighet och service

Tillgängligheten till kollektivtrafiken kan öka genom de tillgänglighetshöjande åtgärder som planeras på den befintliga gångvägen norr om planområdet.

Byggnadernas tillgänglighet blir god genom en anpassning till markens lutning som gör att man kan nå alla bostadsentréer med enkelhet. Handikapparkering kan anordnas i anslutning till byggnaden i öster.

Friytor

De befintliga bostadsgårdarna ska göras tillgängliga för nyttjande av boende i det nya flerbostadshuset. Det finns inga bra förutsättningar inom planen att tillskapa bostadsgård i direkt anslutning till byggnaden med tanke på topografin i området.

Naturmiljö

Naturmiljön norr om föreslagen bebyggelse ska bevaras. Området omfattas inte av planen och ligger kvar inom kvartersmark som inte får bebyggas enligt gällande detaljplan.

389

kation P83, Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar +77 meter (höjdsystem RH2000). I de fall högre vattentryck önskas får detta anordnas och betalas av exploatören alternativt respektive blivande fastighetsägare.

Anslutning till spill- och dagvattenledning sker i anslutningspunkt i Brilljantgatan direkt söder om planområdet. Uppdämning i det allmänna spill- och dagvattensystemet kan ske till 0,3 meter över markytans nivå vid förbindelsepunkten. Avloppsvatten från ytor lägre än denna nivå måste pumpas.

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

Värme

Uppvärmning avses ske genom anslutning till fjärrvärme.

El och tele

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

Avfall

Utrymme för avfallshantering för fastighetsnära återvinning föreslås integreras i den nya byggnaden i anslutning till Brilljantgatan. Utrymme för backvändning säkerställs i direkt anslutning till gatan och till föreslaget avfallsutrymme i planområdets östra del.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder och Radon

WSP har på uppdrag av Bostadsbolaget utfört en bergteknisk undersökning av marken inom exploateringsområdet, PM daterat 2015-11-06.

Syftet med undersökningen har varit att göra en bergteknisk lämplighetsbedömning av marken inom området med avseende på planerad bebyggelse. Det som har utretts inom aktuellt uppdrag är:

- Bergteknisk stabilitetsutredning inklusive bedömning av risk för ras och blocknedfall inom aktuellt planområde, samt i direkt angränsande område, som kan påverka planområdet.
- Förutsättningar för bergschakt och byggnation i området.
- Förekomst av undermarksanläggningar i området.
- Radonklassificering av marken.

Berggrunden i det undersökta området består av grå, medelkornig, svagt gnejsig granodiorit. Berget är storblockigt uppsprucket och inga problem med släntstabilitet föreligger i området, eller i direkt angränsande områden.

Vid grundläggning på fast berg kan ett dimensionerande grundtryck på 3-10 MPa tillåtas. På packad sprängbotten eller sprängstensfyllning kan maximalt 0,5 MPa tillåtas som dimensionerande grundtryck.

Inga bergtekniska hinder för bergschakt för grundläggning av planerad byggnad föreligger. Innan sprängningsarbeten utförs i området ska en riskanalys avseende sprängningsarbeten upprättas och en bergslänt väster om området skyddsrensas.

Inga undermarksanläggningar, som påverkar eller förhindrar uppförandet av planerad byggnad, förekommer i området.

Marken inom det undersökta området klassas som normalradonmark.

Markmiljö

Inom planområdet finns inga indikationer på att marken skulle vara förorenad.

Arkeologi

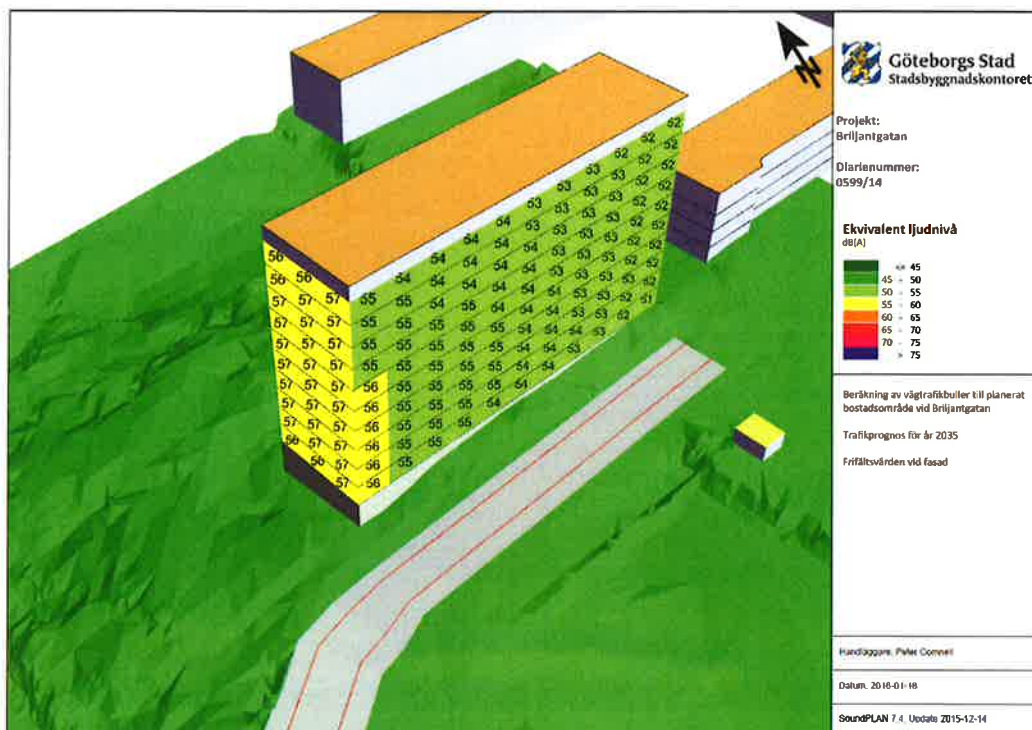
Det finns inga kända fornlämningar inom området.

Buller

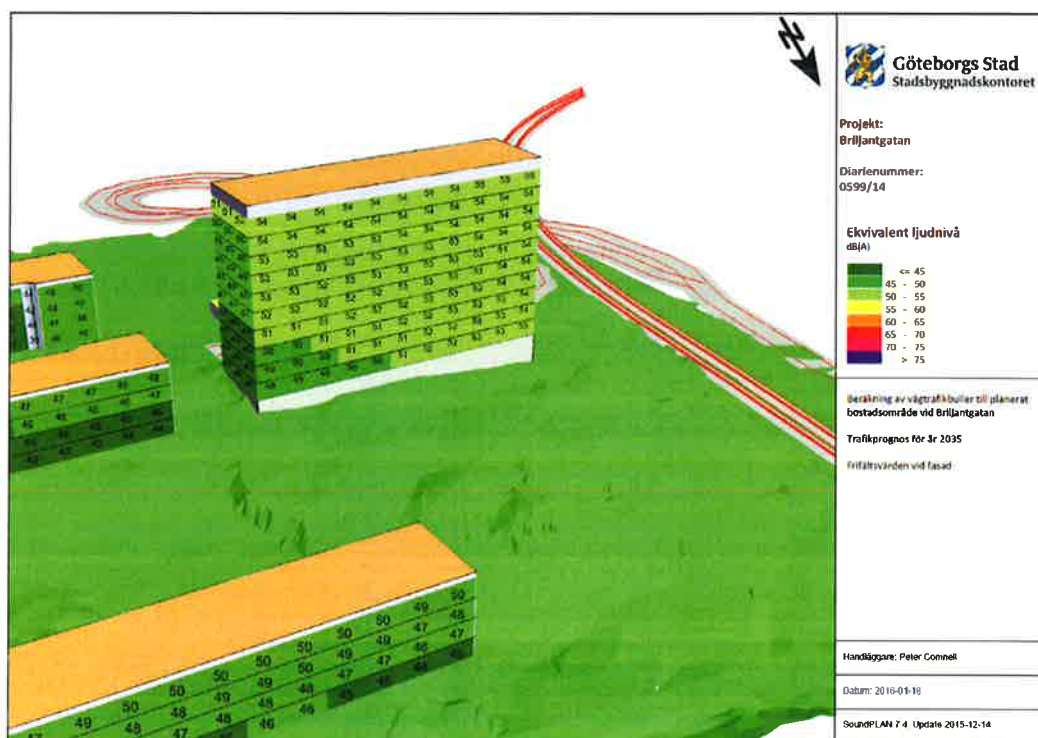
Bullerberäkning har upprättats enligt 4 kap 33a § PBL. Beräkningarna har utgått ifrån den förändring av förordningen (2015:216) som träder ikraft 1 juli 2017. För bostäder upp till 35 kvm tillåts 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. För bostäder större än 35 kvm är riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad.

Bullerberäkningen redovisar beräknade värden för omgivningsbuller och har utgått från en trafikprognos för år 2035. Prognosen är baserad på ett scenario av 100 nyttillkomna bostäder inom planområdet. Trafikmätning saknas på Brilljantgatans förlängning, så dessa värden är antagna utifrån antal boende. Antal tunga fordon längs Brilljantgatan är hämtad från trafikmätning och samma fördelning antas år 2035. På övriga vägar antas andelen tung trafik öka med 5 %. Framtida trafikflöde på Västerleden är beräknat med Trafikverkets eget prognosverktyg. Buss- och spårvagnsflöden är hämtade från VISUM-modellen för 2013 och 2035. Beräkningen redovisas i sin helhet som underlag till planhandlingen.

För föreslaget flerbostadshus uppgår ekvivalent ljudnivå vid fasad mot väster som mest till 57 dBA och klara således de nivåer som anges i förordningen.



Ekvivalent ljudnivå för byggnaden sett från sydväst. Samtliga värden understiger 60 dBA.



Ekvivalent ljudnivå för byggnaden sett från nordost.

Vibrationer

WSP har utfört kontrollmätningar, daterade 2016-04-27, av vibrationsnivåer i mark inför planerad nybyggnation inom aktuellt planområde. Mätningen utfördes för att klarlägga eventuella risker för framtida störningar av vibrationer från närliggande

spårvagns/vägtrafik. Mätning har utförts i tre riktningar, vertikalt, längs och tvärs spår vid 20 spårvagnspassager. Utförd vibrationskontroll visar på mycket låga vibrationsnivåer.

Stadens målvärden för komfortstörande vibrationer anges i *Miljöprogrammet – Trafiken i Göteborg 4:2006*. Nationella målvärden saknas. Någon risk för framtida komfortstörande vibrationer och/eller förstärkningar av vibrationer i planerad byggnation bedöms inte föreligga.

Luft

I samråd med miljöförvaltningen har bedömningen gjorts att ingen luftmiljöutredning krävs för planarbetet. Luftmiljön bedöms som god.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Ingen allmän platsmark ingår i planområdet. I anslutning till planområdet finns allmän plats, gata, som förvaltas av Trafikkontoret.

Anläggningar inom kvartersmark

Exploatören ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom kvartersmarken.

Anläggningar utanför planområdet

För att möjliggöra byggnation inom detaljplaneområdet krävs att frihöjden mellan Brilljantgatan och befintlig spårvagnsbro ökar genom att Brilljantgatan sänks. Frihöjden är idag för låg för att viss byggtrafik ska kunna passera.

Mindre åtgärder föreslås på befintlig gångväg norr om planförslaget.

Förslaget föranleder även att åtgärder sker på Brilljantgatan, Smaragdsgatan och Skattegårdsvägen. Åtgärderna omfattar anläggandet av ny gång- och cykelbana och ombyggnation av korsningen mellan Brilljantgatan och Skattegårdsvägen till en rondell samt åtföljande anpassning av befintligt gaturum.

Föravtal har tecknats med exploatören för att i ett tidigt skede tydliggöra parternas skyldigheter och redogöra för kostnadsfördelning av trafikåtgärder. Ett exploateringsavtal kommer att tecknas med exploatören innan planen antas för att säkerställa ett genomförande av planen.

Drift och förvaltning

Exploatören ansvarar för drift och förvaltning av kvartersmarken.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen.

Detaljplaneförslaget kommer efter avstyckning och fastighetsreglering från fastigheterna Järnbrott 164:14 och Järnbrott 164:9 att bilda en egen fastighet.

Rättigheter kan komma att omprövas alternativt upprättas.

Före beviljande av bygglov ska erforderlig fastighetsbildning i enlighet med detaljplanen vara genomförd.

Gemensamhetsanläggningar

Andelstal och utbredningen av befintlig gemensamhetsanläggning, Järnbrott GA:31 för gårds- och dagvattenanläggningar, kommer att omprövas.

Befintliga gemensamhetsanläggningar i detaljplaneområdets närhet, Järnbrott GA:34 och Järnbrott GA:35 för avloppsledningar, kommer inte att påverkas av förslaget.

Gemensamhetsanläggning kan komma att bildas för parkering inom fastighet Järnbrott 164:15.

Ledningsrätt

Det finns inga befintliga ledningsrätter inom planområdet.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Exploatören ansöker om och bekostar erforderlig fastighetsbildning och övriga åtgärder som krävs för planens genomförande.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Berörda fastigheter inom planområdet är Järnbrott 164:14 samt Järnbrott 164:9. Detaljplaneområdet kommer efter avstyckning och fastighetsreglering att bilda en ny fastighet.

Gemensamhetsanläggning, Järnbrott GA:31, kommer att omprövas.

Avtal

Avtal mellan kommun och exploatör

Föravtal har tecknats. Syftet med avtalet är att i ett tidigt skede tydliggöra parternas skyldigheter (bl.a. ekonomiskt) och därmed säkerställa genomförandet av detaljplanen.

Exploateringsavtal ska tecknats, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, mellan kommunen och exploatören angående genomförandet av planen innan planen antas. Exploateringsavtalet reglerar åtgärder på gångväg norr om planområdet, sänkning av Brilljantgatan under befintlig spårvagnsbro samt åtgärder på Brilljantgatan, Smaragdgatan samt Skattegårdsvägen m.m. Avtalet reglerar även tidplanen för utbyggnad av kvartersmarken i enlighet med kravet på genomförande av BoStad2021.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

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.

Tidplan

Samråd: 1 kvartalet 2016

Granskning: 2 kvartalet 2017

Antagande: 3 kvartalet 2017

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: 3 kvartalet 2018

Färdigställande: 2 kvartalet 2020

Genomförandetid

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

Planens genomförandetid

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

Överväganden och konsekvenser

Ett högt hus innebär skuggpåverkan på delar av den befintliga bebyggelsen och på en av de befintliga gårdsmiljöerna. Även utsiktsförhållandena kan påverkas för boende i området. Byggnadskroppens placering ligger i linje med befintlig bebyggelse som en förlängning av denna i väster och minimerar påverkan på siktlinjer från befintliga bostäder. För att undvika påtaglig insyn har planområdets östra del försetts med prickmark på plankartan, vilket innebär att glappet mellan befintlig bebyggelse i öster och planerat flerbostadshus säkerställs i plan. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att den påverkan förslaget har på befintlig bebyggelse blir relativt begränsad.

Planområdet omfattar endast kvartersmark. I samråd med trafikkontoret har möjligheten att bygga om den befintliga gångvägen, norr om planförslaget, till hållplatsen vid Brilljantgatan studerats. Slutsatsen är dock att mindre åtgärder på den befintliga gångvägen förespråkas framför en mer omfattande ombyggnad. Planförslaget föranleder också ett behov att sänka Brilljantgatan under befintlig spårvagnsbro, då frihöjden är för låg för att viss byggtrafik ska kunna passera.

Den angränsande, och nyligen laga kraftvunna, detaljplanen för Opalatorget etapp 1 omfattar trafikåtgärder som är en förutsättning även för övriga detaljplaner i närområdet. Dessa innefattar rubricerad detaljplan samt detaljplan för Rubingatan (Opalatorget etapp 2) samt Brilljant- och Smaragdsgatan. Åtgärderna omfattar anläggandet av ny gång- och cykelbana och ombyggnation av korsningen mellan Brilljantgatan och Skattegårdsvägen till en rondell samt åtföljande anpassning av befintligt gaturum.

Detaljplanen ligger inom influensområdet för Västerleden som är av riksintresse för kommunikation och är belastad. Trafikverket och trafikkontoret arbetar parallellt med planarbetet på en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för att avlasta Västerleden. Under tiden som arbete med ÅVS:en pågår är inriktningen att varje detaljplan ska bidra till den omställning av trafiksystemet som är nödvändig för att trafikstrategins mål ska uppnås. Åtgärder som eventuellt är önskvärda och som ligger utanför detaljplaneområdena på systemnivå hanteras i ÅVS:en.

I förslaget arbetas med åtgärder för att öka tillgängligheten på gångvägen mellan planområdet och närliggande spårvagnshållplats. Inga fler parkeringsplatser tillskapas i samband med exploateringen, utan samutnyttjning sker med angränsande bostäder. Bostädernas placering i staden inom redan utbyggd infrastruktur och med närhet till kollektivtrafik och service och minskar ett bilberoende och i sin tur påverkan på Västerleden. Exploateringen på Brilljantgatan är inte särskilt omfattande och stadens bedömning är att planens påverkan på det statliga vägnätet är mycket begränsad och att utbyggnaden inte utgör någon påtaglig skada på riksintresset för kommunikation.

Nollalternativet

Utan ny detaljplan tillåts ingen ny bebyggelse på platsen. Detta förhindrar stadens övergripande målsättning om att komplettera staden i strategiska lägen med god kollektivtrafik, nära till service och befintliga infrastruktur samt med tillgång till rekreationsområden.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Bostadsbolaget har initierat ett dialogarbete med närboende i området. Inom ramen för planarbetet har även en social konsekvensanalys och en barnkonsekvensanalys genomförts genom en intern workshop med deltagare från stadens förvaltningar och från byggherren. Nedan sammanfattas synpunkter på planförslaget med hänsyn till sociala värden i området och konsekvenser för barn och unga.

Sammanhållen stad

Huvudtemat är att motverka segregationen, och en nyckelfråga är att överbrygga barriärer. Barriärer kan vara fysiska eller mentala och olika för barn och vuxna. Sociala och rumsliga sammanhang/kopplingar och stråk/hälsa och trygghet/variation och blandning

Ny bebyggelse kan innebära att nya barriärer skapas inom området. Projektet kan uppfattas som att det vänder ryggen mot den befintliga bebyggelsen. Det är viktigt att området ses som ett. Det är positivt att det byggs i området och att boende ser att man satsar på nya bostäder och att området betraktas som ett attraktivt läge i staden.

Topografien har en barriäreffekt i området och tillgänglighetsökande åtgärder på gång- och cykelvägen kan innebära att denna barriäreffekt minskar.

Samspel

Temat behandlar den fysiska miljöns förutsättningar för att skapa tillit och delaktighet. Vilka förutsättningar har platsen/området att stödja jämställt och jämlikt samspel? Möten, kontakter och lek/ gemensam neutral arena/ privata och offentliga miljöer/ orienterbarhet och trygghet

Fler boende innebär fler som använder lek- och rekreationsytor i området.

Då de nya husen inte har en egen bostadsgård är det viktigt att de befintliga gårdarna görs tillgängliga för boende i det nya huset. Då det inte finns lekytor i direkt anslutning till huset försvårar det möjligheten att ha uppsikt över lekande barn från huset.

Vardagsliv

Ett vardagslivsperspektiv innebär att alla grupper, även barns och ungas, vardagliga rutiner och aktiviteter blir utgångspunkt för planeringen. Den fysiska strukturen skapar förutsättningar för ett jämställt, jämlikt och praktiskt vardagsliv.

Tillgång och tillgänglighet/ olika behov och livssituationer/utbud och variation/ service och aktiviteter

Fler boende i området innebär att fler rör sig i närområdet, vilket kan innebära en ökad trygghetskänsla. Åtgärder på den befintliga gång- och cykelvägen till hållplatsen ger en ökad tillgänglighet till närområdet vilket kan underlätta för det större bostadsområdet på höjden.

Identitet

Temat utgår från två olika innebörder av identitet. Dels handlar det om människorna och deras identitet, dels om den byggda miljöns karaktär och samspelet där emellan. Karaktär och upplevelse/ värdering och tolkning/ historiskt djup och berättelser/ tillhörighet och delaktighet/ sammanhang och kontinuitet

Ett högt hus blir ett landmärke i stadsdelen. Ny bebyggelse kan också ge stadsdelen och närmiljön en positiv identitet då staden satsar på området och betraktar det som attraktiv del av staden.

Det är viktigt att se på helheten och att boende blir en del av den befintliga gemenskapen i området.

Det är viktigt att arbeta med utformningen av byggnaden då den kommer att synas på långt håll.

Hälsa och säkerhet

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

Trafiksäkerhet och hälsoaspekter/ trygghet och öppenhet/ orienterbarhet och överblick/miljöer för fysisk aktivitet och sociala sammanhang

Det är bra med moderna och tillgängliga lägenheter som kompletterar det befintliga bostadsbeståndet och underlättar för människor med nedsatt rörelseförmåga att bo i området.

En byggnad i det föreslagna läget ger fler ögon ned mot gång- och cykelbanan vilket kan ge en ökad trygghetskänsla.

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.

Planområdet ligger inom influensområdet för Västerleden. Påverkan bedöms vara marginell men frågan utreds i ett större sammanhang i åtgärdsvalsstudie Södra Mellanstan.

Planområdet ligger inom riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap. MB. En exploatering enligt förslaget bedöms inte ha en negativ påverkan på de kvaliteter vilka riksintresset avser att skydda. Planförslaget innebär en komplettering av bostäder inom ett befintligt bostadsområde.

Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

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

Planförslaget innebär en komplettering av bostadsbebyggelse inom ett befintligt bostadsområde med kända förhållanden. Området bedöms inte som känsligt för förändring eller som känsligt för ytterligare störningar.

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

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

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

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

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

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 2015-12-11. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

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

Odlingslandskap eller våtmarker påverkas inte av planförslaget. Byggnationen förutsätts bli giftfri. Boendemiljön i närområdet är god och kommer att förbli god med föreslagen byggnation.

Naturmiljö

Naturmiljö som påverkas har inga höga naturvärden och inget natura 2000-område påverkas.

Kulturmiljö

Det befintliga bostadsområdet ingår i remissversionen för planeringsunderlaget *Moderna Göteborg* och är utpekad som en del av ett större område med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Stadsbilden kommer att påverkas av den nya bebyggelsen och ge staden ett nytt landmärke. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att den befintliga bebyggelsen klarar en markerad komplettering i detta läge.

Påverkan på luft

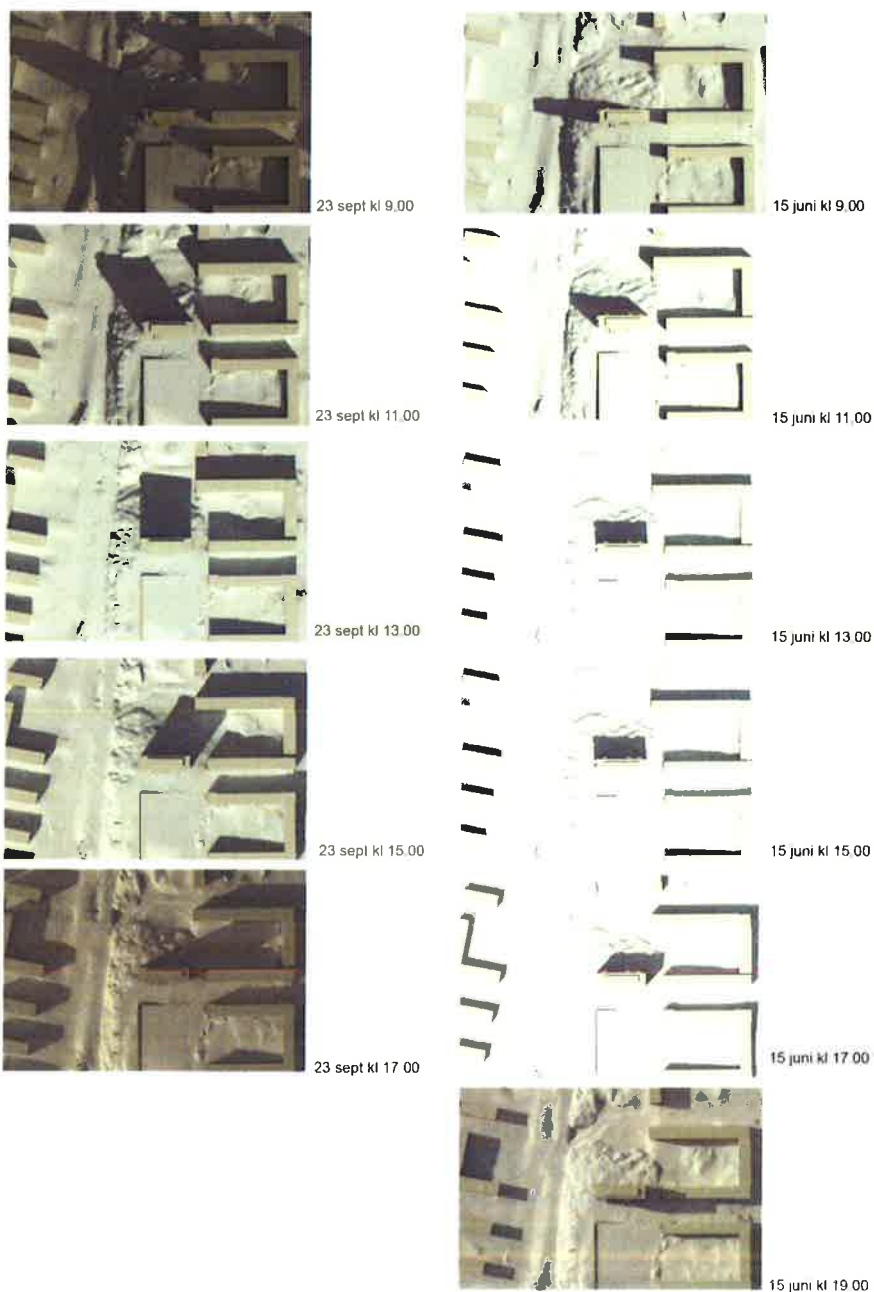
Luftmiljön bedöms som god.

Påverkan på vatten

Då fördröjning och rening av dagvatten föreslås ske inom fastigheten bedöms planförslaget inte ha någon negativ påverkan på vattenmiljön.

Solstudie

Solstudier har genomförts för att visa konsekvenserna av den föreslagna bebyggelsens skuggning på omgivningen samt solförhållandena för planerade bostäder. Befintlig bebyggelse i nordost kommer att påverkas av framtida exploatering, då denna kommer att ge en viss skuggpåverkan på eftermiddagen vid höst- och vårdagjämning. Påverkan bedöms bli relativt begränsad och befintliga bostäderna bedöms även vid ett genomförande av planförslaget ha goda solförhållanden.



(Solstudier av Norconsult AB)

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Kommunens investeringsekonomi

Fastighetsnämnden bedöms inte få några intäkter eller kostnader till följd av detaljplaneförslaget. Trafiknämnden bedöms inte få några utgifter till följd av detaljplaneförslaget. Kretslopp och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av nya anslutningspunkter.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Fastighetsnämnden bedöms inte få några kostnader till följd av detaljplaneförslaget. Trafiknämndens kostnader för skötsel och underhåll av gatemark bedöms öka marginellt. Kretslopp och vattennämnden får intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt driften av va-anläggningar.

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Exploatören bekostar samtliga åtgärder inom kvartersmark och får utgifter för bygglov, anslutningsavgifter till el-, tele- och lantmåteriförrättningar m.m.

Exploatören kommer att få utgifter i form av exploateringsbidrag för kostnader för åtgärder på gatuaneläggningar utanför planområdet som krävs för att viss byggtrafik ska nå detaljplaneområdet samt åtgärder på Brilljantgatan, Smaragdgatan och Skattegårdsvägen. Exploatören kommer även att få utgifter för kostnader för mindre åtgärder på befintlig gångväg norr om planområdet. Tillkommande kostnader för att tillgodose krav på brandvatten ska betalas av exploatören. Avgift för lång servis tas ut enligt va-taxa.

Överrensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen överensstämmer med Översiktsplanen.

För Stadsbyggnadskontoret


Karoline Rosgardt
Planchef


Maria Lejon
Projektledare


Anna Westergården
Plankonsult, Ramböll

För Fastighetskontoret


Magnus Uhrberg
Enhetschef


Julia Lindesson
Exploateringsingenjör