

**Detaljplan för
bostäder och verksamheter vid Mandolingatan
- inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg
en del av BoStad2021 (Jubileumssatsningen)**

Utökat förfarande



**Samrådshandling
april 2016**

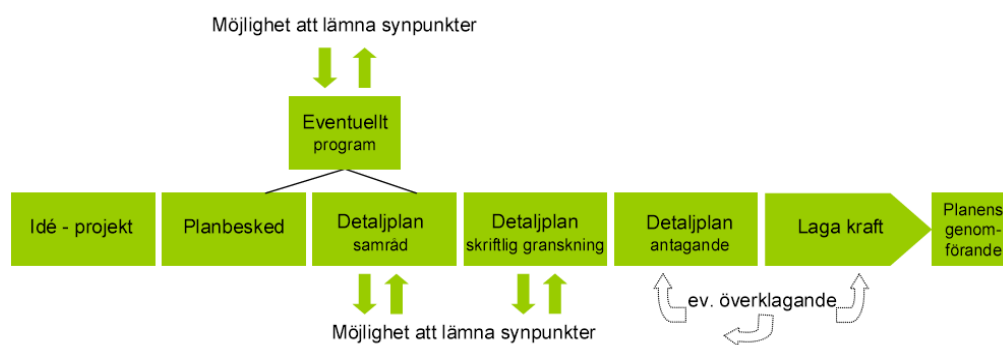


**Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret**

Planprocessen

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

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



Information

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

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

Information om planförslaget lämnas av:

Janna Bordier, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 19 58

Maria Lejon, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 18 49

Mikaela Löndén, Fastighetskontoret, tfn 031- 368 10 72

Lars Andersson, Trafikkontoret, tfn 031-368 26 81

Samråd tid: 11 maj – 21 juni 2016



Göteborgs Stad

Planhandling

Koncept 2016-04-01 Samrådsskede

Datum: 2016-04-26,

Aktbeteckning: 2-xxxx

Diarienummer SBK: 0441/14

Handläggare SBK

Janna Bordier

Tel: 031-368 19 58

janna.bordier@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 2910/15

Handläggare FK

Mikaela Löndén,

Tel: 031-368 10 72

mikaela.londen@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för bostäder och verksamheter vid Mandolingatan, en del av BoStad2021 (Jubileumssatsningen), inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg

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

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta

Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Grundkarta

Utredningar:

- Geoteknisk utredning Frölunda Allé, Struktor 2015-10-16 rev. 2015-12-07
- Geoteknisk utredning Frölunda Allé – Väster om Mandolingatan, Struktor 2015-12-10
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, WSP 2013-10-21
- Dagvattenutredning Mandolingatan, Sigma Civil AB 2015-10-26
- Bullerutredning Mandolingatan, ÅF- Infrastructure AB 2015-10-23
- Solstudie Frölunda Allé, Liljewall 2016-03-08

Innehåll

DETALJPLAN FÖR BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER VID MANDOLINGATAN	1
- INOM STADSDELEN JÄRNBROTT I GÖTEBORG EN DEL AV BOSTAD2021 (JUBILEUMSSATSNINGEN).....	1
<i>Utökat förfarande</i>	<i>1</i>
SAMRÅDSHANDLING APRIL 2016	1
<i>Planprocessen.....</i>	<i>2</i>
<i>Information.....</i>	<i>2</i>
<i>Detaljplan för bostäder och verksamheter vid Mandolingatan, en del av BoStad2021 (Jubileumssatsningen), inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg</i>	<i>3</i>
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>6</i>
<i>Överväganden och konsekvenser.....</i>	<i>7</i>
<i>Avvikelser från översiktsplanen.....</i>	<i>8</i>
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	9
<i>Syfte</i>	<i>9</i>
<i>Läge, areal och markägoförhållanden</i>	<i>9</i>
<i>Planförhållanden.....</i>	<i>11</i>
<i>Mark, vegetation och fauna.....</i>	<i>15</i>
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	<i>16</i>
<i>Sociala aspekter.....</i>	<i>18</i>
<i>Trafik, parkering och tillgänglighet</i>	<i>19</i>
<i>Teknik</i>	<i>20</i>
<i>Störningar.....</i>	<i>22</i>
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	24
<i>Bebyggelsen och dess ändamål</i>	<i>24</i>
<i>Trafik och parkering.....</i>	<i>30</i>
<i>Tillgänglighet och service</i>	<i>36</i>
<i>Vegetation och friytor.....</i>	<i>37</i>
<i>Sociala aspekter.....</i>	<i>38</i>
<i>Teknisk försörjning.....</i>	<i>39</i>
<i>Övriga åtgärder.....</i>	<i>40</i>
<i>Fastighetsindelning</i>	<i>41</i>
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning.....</i>	<i>42</i>
<i>Fastighetsrättsliga frågor.....</i>	<i>42</i>
<i>Avtal.....</i>	<i>44</i>
<i>Dispenser och tillstånd</i>	<i>44</i>
<i>Preliminär tidplan</i>	<i>45</i>
<i>Genomförandetid.....</i>	<i>45</i>
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	45
<i>Nollalternativet.....</i>	<i>45</i>
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	<i>45</i>
<i>Miljökonsekvenser</i>	<i>47</i>
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplan.....</i>	<i>49</i>
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	51

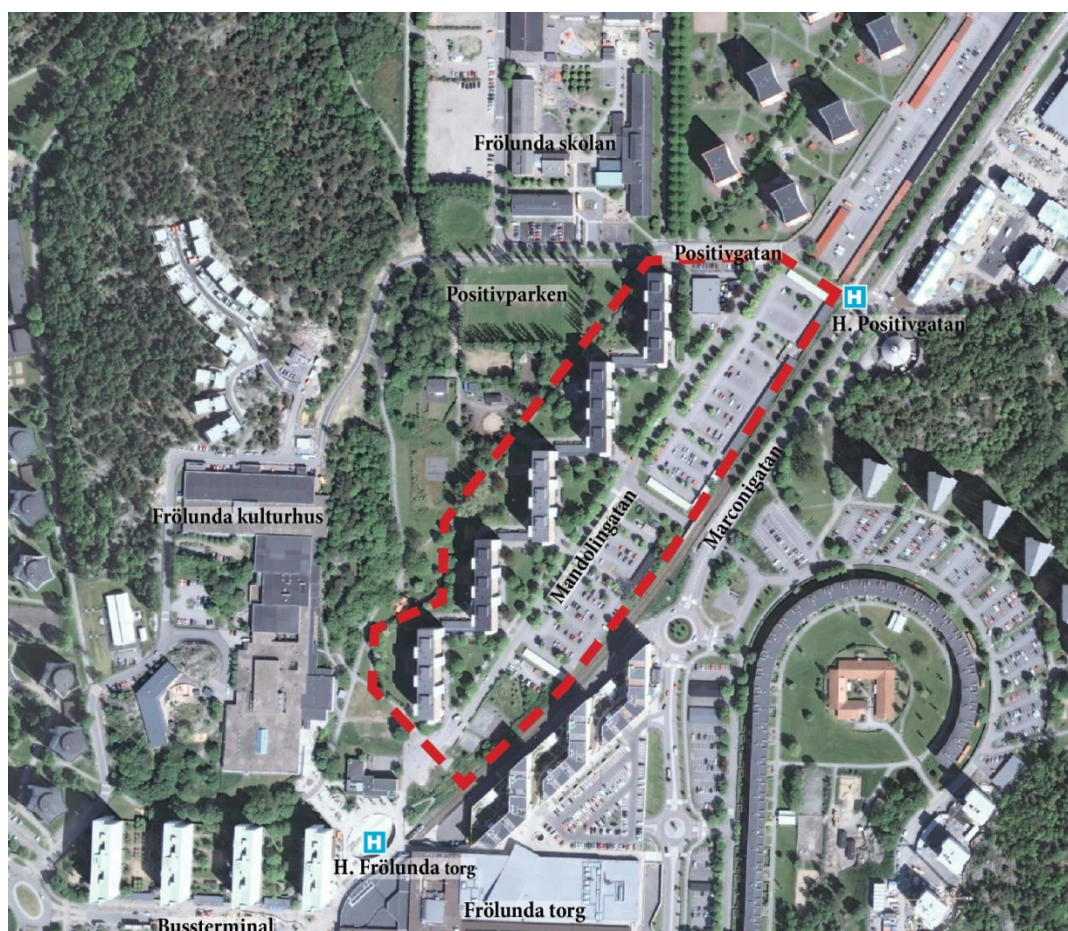
Sammanfattning

Denna samrådshandling avser beskriva förutsättningarna och motiven till förslaget till detaljplan för Mandolingatan vid Frölunda torg.

Planens syfte och förutsättningar

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för fler bostäder och verksamheter längs Mandolingatan. Hänsyn ska tas till framtida omvandling av Marconigatan och en stadsmässig karaktär ska eftersträvas genom kvartersstruktur. Syftet är även att ge förutsättningar för fler allmänna kopplingar mellan Marconigatan och Positivparken.

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



Orienteringsbild.

Planområdet ligger i direkt anslutning till Frölunda torg ett av Göteborgs stadsdelscentrum med omfattande handel och service samt en kollektivtrafiknod med snabba förbindelser in till innerstaden. Idag består planområdet av fem skivhus i 13 våningar, sammanbundna med komplementbyggnader i en våning. Mot Mandolingatan finns förgårdar och på andra sidan gatan ligger stora markparkeringar med garagelängor mot spårvägen. Väster om skivhusen ansluter Positivparken utan tydlig gräns mot gårdarna.

Parallellt med detaljplanens framtagande pågår arbetet med ett planprogram för Frölunda torg och Ruddalen. I samband med programarbetet planeras att göra om Marconigatan till stadsgata.



Foton över planområdet 2015.

Planens innebörd och genomförande

Detaljplanen bedöms kunna möjliggöra för ca 600 nya bostäder samt verksamhetslokaler i entréplan. Nya allmänna rörelsestråk mellan Marconigatan och Positivparken skapas.

På östra sidan möjliggörs bostadshus i upp till tio våningar med krav på högre våningshöjd i entréplan för att möjliggöra lokaler mot Mandolingatan/Marconigatan. För att klara parkeringsbehovet för såväl befintliga som nya bostäder och verksamheter behövs ca 1070 parkeringsplatser och 2600 parkeringsplatser för cykel. Parkering möjliggörs i garage i 1-3 våningar samt i parkeringsdäck och gatuparkering. För att skapa en attraktiv gatumiljö reglerar detaljplanen att parkering inte får ligga ut i fasad. Utifrån dessa avvägningar kan kommunens parkeringstal för detaljplan inte nås fullt ut. Frågan utreds vidare.

På västra sidan om Mandolingatan bekräftas de befintliga skivhusens byggrätt men utökas med en högre nockhöjd för ombyggnad av den översta våningen för nya bostäder. De idag sammanbindande byggnadskropparna regleras så att de får användas till bostadsändamål i två våningar. Därutöver tillåts byggnader för komplementbyggnader på gårdarna för exempelvis cykelparkering, miljöhus och tvättstugor.

Detaljplaneförslaget reglerar bebyggelsens placering och omfattning. Gestaltungsfrågor kommer att studeras närmare till granskningen.

Valet av gatusektion och parkering är en viktig fråga med avväganden mellan en god stadsgata, behov av parkering och risken för att kvarterensmarken öster om Mandolingatan blir för smal för att bygga kvarter med bostäder. Samrådsförslaget prövar privat gatuparkering söder om Orgelgatan och föreslår både gång och cykelväg väster om befintlig trädrad med almar.

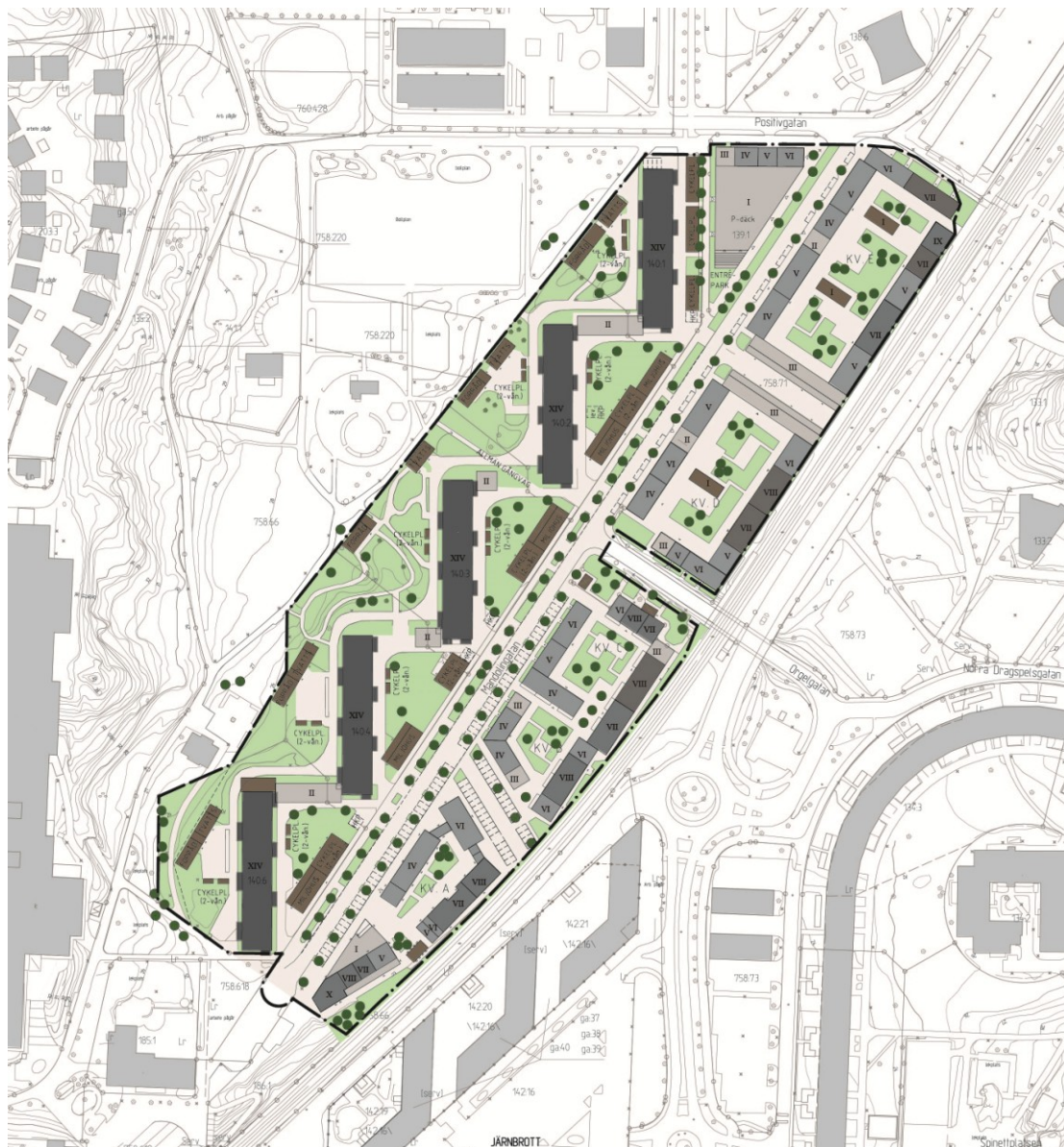


Illustration av planförslaget.

Överväganden och konsekvenser

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.

I det ursprungliga förslaget till planbesked ingick nya bostäder och lokaler mot Mandolingatan även på västra sidan av Mandolingatan. Med hänsyn till de skyddsvärda almarna kan en komplettering av byggnader med behov av djupare grundläggning inte tillåtas där. Detaljplanen begränsar utbyggnaden på västra sidan av Mandolingatan till lättare komplementbyggnader som miljöhus och cykelförråd samt påbyggnad av befintliga byggnader.

För att uppnå aktiva bottenvåningar på östra sidan har möjligheten att anlägga parkering i fasad mot gata begränsats. Med bibehållen exploateringsgrad kan parkeringstalet för detaljplan inte nås fullt ut.

Samrådsförslaget innebär att tvättstugor och cykelförråd kan anläggas mot parken. Det kommer bidra till en tydligare gräns mellan de privata gårdarna och den allmänna parken. Det är viktigt att placeringen av komplementbyggnader fortsatt tillåter en överblickbarhet utan att baksidor skapas mot parken, då det kan upplevas som otryggt. En fortsatt dialog kommer föras med Park och naturförvaltningen.

Lokalisering av en förskola med sex avdelningar har prövats i planarbetet men bedömts mindre lämplig inom planområdet. En placering i Positivparken i anslutning till Frölunda kulturhus utreds i parallell planprocess.

Detaljplanen ligger inom influensområdet för Västerleden som är av riksintresse för kommunikation och hårt belastad. Trafikverket och trafikkontoret arbetar parallellt med planarbetet på en återgårdsvälsstudie (ÅVS) kring hanteringen av Västerleden. Denna kommer dock inte hinnas klart innan planen planeras att antas.

Avvikelser från översiktsplanen

Planförslaget är i överensstämmelse med översiktsplanen.

Planens syfte och förutsättningar

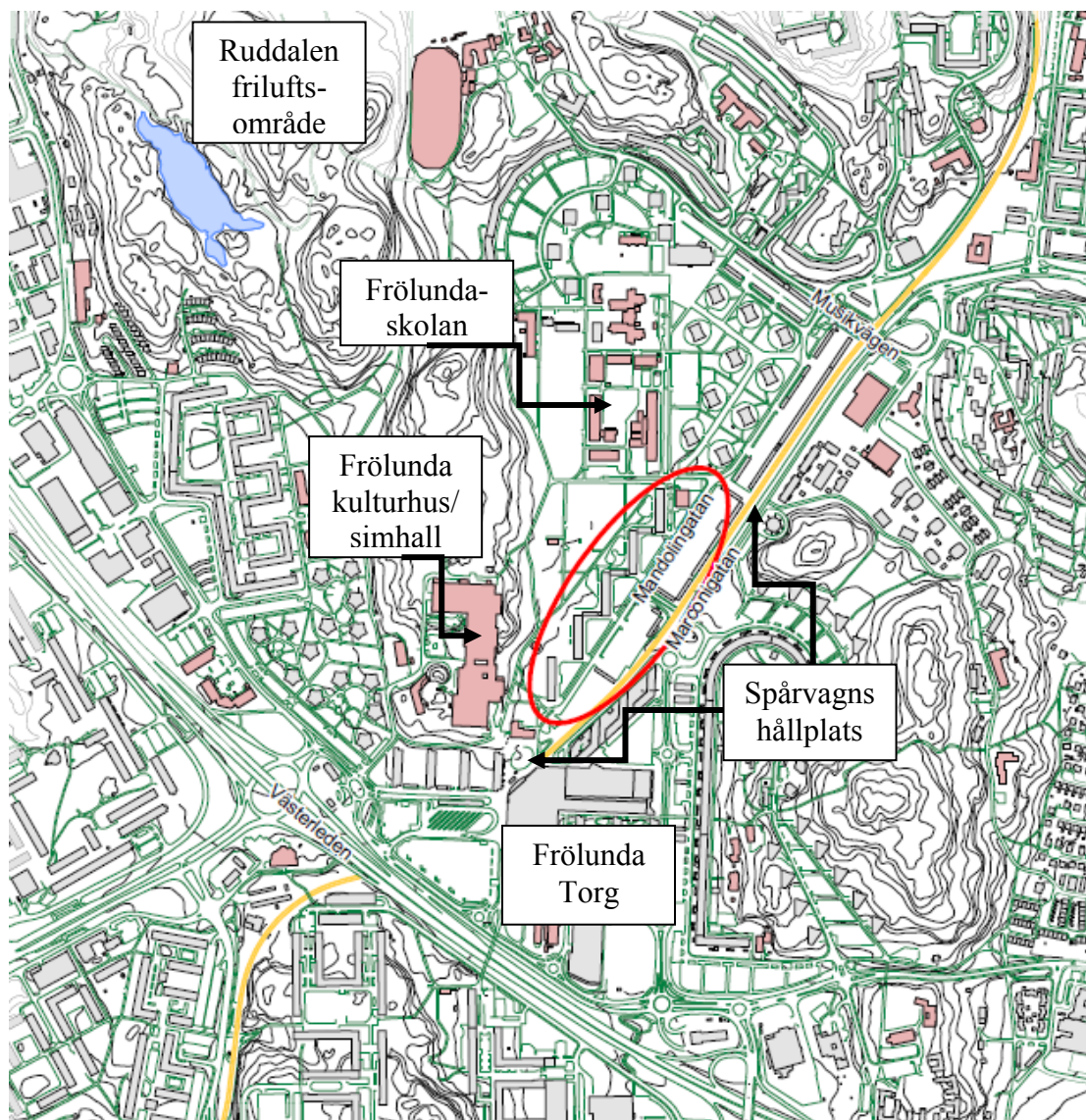
Syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för fler bostäder och verksamheter. Hänsyn ska tas till framtida omvandling av Marconigatan och en stadsmässig karaktär ska eftersträvas genom kvartersstruktur. Syftet är även att ge förutsättningar för fler allmänna kopplingar mellan Marconigatan och Positivparken.

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

Detaljplanen tas fram enligt PBL (2010:900, SFS 2014:900) och drivs enligt utökat planförfarande.

Läge, areal och markägoförhållanden



Orienteringskarta. Röd ring anger planområdet.

Planområdet är beläget direkt norr om Frölunda torg, ca 7 km söder om Göteborgs centrum. Området ligger mellan Positivparken, som är mötes- och rekreationsplats för hela stadsdelen, och spårvägen. Söder om planområdet ligger Frölunda torg med omfattande handel. I norr avgränsas planområdet av Positivgatan och Frölundaskolan.



Grundkarta med plangräns.

Planområdet omfattar cirka 5,9 hektar och ägs till största del av Bostads AB Poseidon. Fastigheten Järnbrott 758:66 inbegriper Mandolingatan och ytan med transformatorstationerna vid Orgelgatan och är liksom fastigheten Järnbrott 139:1 i norra delen kommunala. Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Fastighetskontoret har med arrende upplåtit del av fastigheten Järnbrott 758:66 till Göteborgs Energi Nät AB för transformatorstation.

Fastighetskontoret har upplåtit fastigheten Järnbrott 139:1 till Orient Kungen I Frölunda HB med arrende för parkering samt hyresavtal för lokal.

Planförhållanden

Översiktsplanen

Översiktsplanen för Göteborgs kommun (KF 2009) pekar ut Frölunda torg som strategisk knutpunkt där ett ökat byggande ska stärka underlaget för service och kollektivtrafik. Planområdet anges som bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor, vilket innebär bostäder, arbetsplatser, service, handel, mindre grönytor m.m. Översiktsplanen slår fast att förnyelse genom ombyggnad och nybyggnad inom den byggda staden i första hand ska ske inom områden som kan försörjas med god kollektivtrafik. Komplettering bör också fortsättningsvis ske så att bostäder blandas med service och verksamheter som inte är störande för omgivningen.

Strategi för Göteborg 2035 – utbyggnadsplanering

Strategin för utbyggnadsplanering (BN 2014) tydliggör prioriterade utbyggnadsområden och utser Frölunda torg till en tyngdpunkt i staden och till ett kraftsamlingsområde där det bl.a. ska förtätas och kompletteras med bostäder och fler verksamheter för att ta vara på goda förutsättningar för mer lokalt stadsliv genom möjligheterna att klara vardagen till fots, cykel och kollektivtrafik. Handeln ska samlas för att kunna fungera som en lokal magnet och helst ska byggnaderna ha flera funktioner.

Trafikstrategi för en nära storstad

Göteborgstrafikstrategi för en nära storstad (TN 2014) är framtagen för att visa hur kommunen avser ta hand om den ökande befolkningens resande, stärka stadens konkurrenskraft och minska transportsektorns klimatpåverkan. Fokus ligger på områdena resor, stadsrum och godstransporter. Detaljplanen påverkar de två första fokusområdena:

Strategi för resor: Vi gör det lätt att nå viktiga platser och funktioner i Göteborg genom att:

- Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter (struktur)
- Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner (samhällsplanering)
- Effektivisera användningen av vägar och gator (nyttjande)

Strategi för stadsrum: Vi skapar attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv i Göteborg genom att:

- Ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående (rörelse)
- Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig (yta)
- Skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer (struktur)

Grönstrategi för en tät och grön stad

Grönstrategi för en tät och grön stad visar hur Göteborg kan förbli och ytterligare utvecklas till en stad med gröna kvaliteter, ur både ett socialt och ekologiskt perspektiv i takt med att staden förtätas. Grönstrategin har två huvudmål:

Socialt mål - Göteborg är en tät och grön stad där de offentliga platserna bidrar till ett rikt och hälsosamt stadsliv

Ekologiskt mål - Göteborg är en tät och grön stad med ett rikt växt- och djurliv och där ekosystemens tjänster tas tillvara.

Ett antal strategier visar hur målen ska nås. För detaljplan Mandolingatan berörs främst följande strategier viktiga att beakta:

- Säkerställ god tillgång till parker och naturområden
- Skapa ett varierat innehåll i parker och naturområden
- Stärk de gröna kopplingarna i staden
- Utveckla mer grönt i den hårdgjorda staden

Grönstrategin hanteras i detaljplanen i första hand genom en extra gångväg till parken för ökad tillgänglighet. Utformningen av bostadsgårdarna mot parken är också en viktig fråga för att utveckla parken i positiv riktning.

Detaljplaner

För området gäller två detaljplaner. F 2960, som vann laga kraft år 1960 och F 5114, som vann laga kraft år 2012-10-23. Den äldre planens genomförandetid har gått ut medan den senare planens genomförandetid går ut 2017-10-23 (för en beskrivning av begreppet genomförandetid, se sida 45). Planerna reglerar befintliga skivhus till högst 12 våningar sammanbyggda med ekonomibyggnader. Öster om Mandolingatan anger detaljplanen bostads- och kontorsändamål med möjlighet till handel i bottenplan. Bebyggelsen begränsas till högst i 10 våningar och byggnadsarean (ytan på marken som får bebyggas) begränsas till 1600 m² söder om Orgelgatan och 800 m² norr om Orgelgatan. Norr om Orgelgatan tillåts även parkeringsdäck upp till 7,0 meter byggnads- höjd medan det närmast Positivgatan bara tillåts en garagehöjd på 2,5 m.



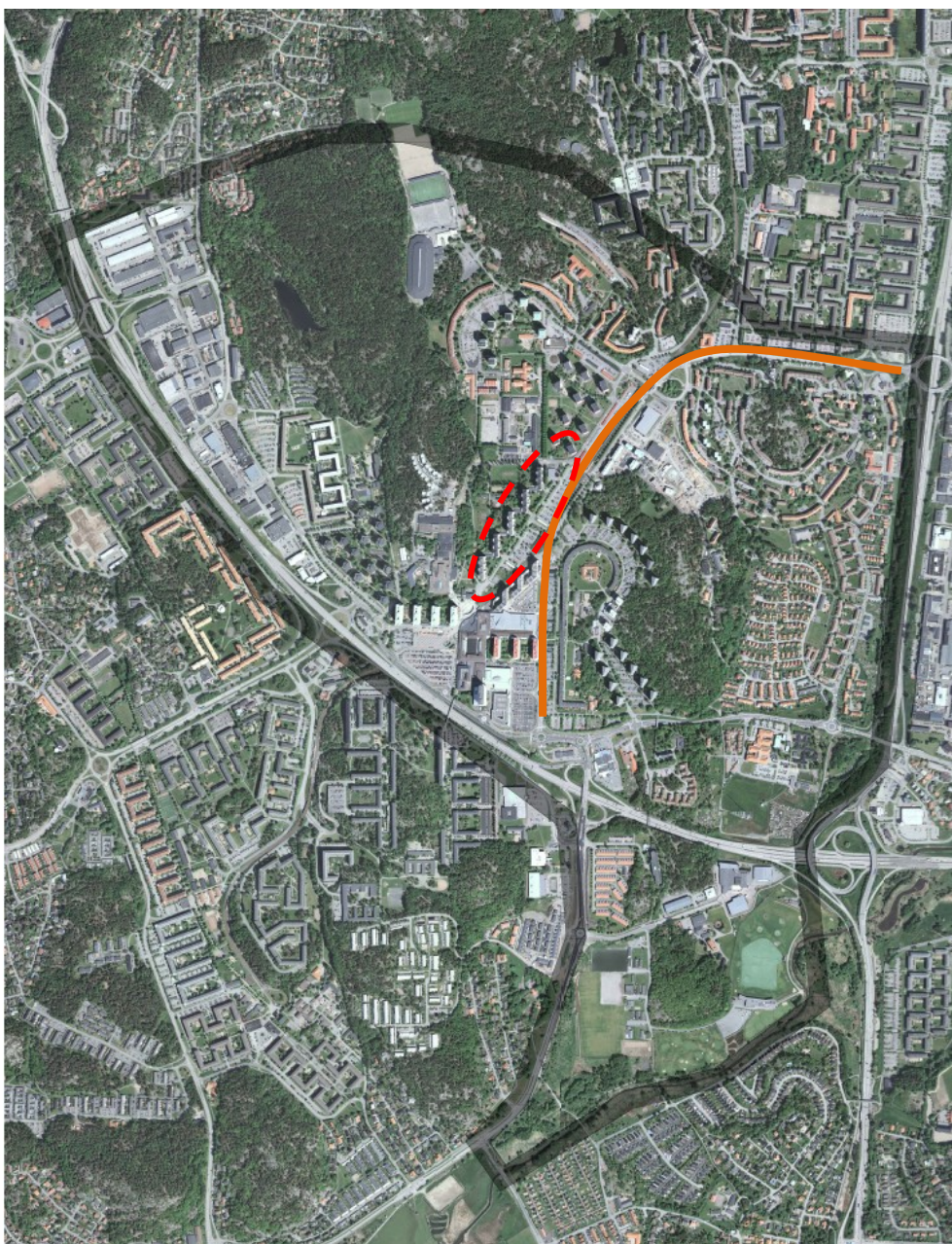
Gällande detaljplaner och avgränsning av planförslag i rött.

Stadsdelsprogram

I Program för utveckling av Frölunda torg som Byggnadsnämnden godkände 2005-06-14 utpekas området vid Mandolingatan som en av de platser där möjlighet till förtätning finns.

För närvarande pågår arbetet med ett nytt program för ett större område med bl.a. Frölunda torg och Ruddalen med omgivning (se avgränsning nedan). Programmet planeras att ställas ut för samråd sommaren 2016.

I programmet hanteras bl.a. frågor om stråk, grönytor och service som är viktiga för detaljplanen för Mandolingatan. Det parallella arbetet stäms av kontinuerligt. En fråga i programmet som är viktig för detaljplanens utformning är utvecklingen av Marconigatan till stadsgata.



*Avgränsning för pågående stadsdelsprogram.
Planområdet i rött och Marconigatan i orange.*

Omgestaltningen av Marconigatan till stadsgata innebär att spårområdet integreras mer i gaturummet och att den norra delen av planområdet kommer orienteras direkt mot en gata istället för mot spårvagnsspåret. Det planeras även att planskildheten vid Orgelgatan och att Positivgatan förlängs till Marconigatan. I samrådsskedet för detaljplanen lämnas utrymme för att möjliggöra olika förslag på utformning av Marconigatan.

Riksintressen

Det finns inga riksintressen inom planområdet men detaljplanen ligger inom influensområdet för Västerleden som är av riksintresse för kommunikation och hårt belastad. Trafikverket och trafikkontoret arbetar parallellt med planarbetet på en återgårdsvälsstudie (ÅVS) kring hanteringen av Västerleden. Denna kommer dock inte hinnas klart innan planen planeras att antas. I detaljplanen arbetas för att underlätta för gående och cyklister och tillgången på kollektivtrafik och service är mycket god.

Biotopskydd

Detaljplanen berör en dubbel trädallé som löper längs med Mandolingatan. På västra sidan om allén finns flerbostadshus och på östra sidan finns parkering. Allén vid Mandolingatan bedöms utgöra biotopskydd enligt miljöbalken 7 kap. 11§. Efter en naturvärdesinventering samt landskapsinventering så anser kommunen att allén vid Mandolingatan, delvis bestående av almar, är mycket värdefull. Både landskapsmässigt, genom en tydlig förstärkning av gaturummet, samt ur naturvärdessynpunkt är dessa träd viktiga att bevara. Att almen är rödlistad och akut hotad ger ytterligare stöd för detta.

Den västra alléraden består av 26 stycken lundalmar inklusive några vresalmar med en stamdiameter mellan 0,45m-0,57m. I norra delen står 4 skogslönnar och allra längst norr ut står även två blodbokar. Bokarna står mer som två solitärer och upplevs inte som en del av allén. Lundalmen är rödlistad, hotkategori Akut hotad (CR) och vresalmen har hotkategori Sårbar (VU).

Alléraden på östra sidan av Mandolingatan består 30 stycken hästkastanjer med en stamdiameter runt 0,45m.

Mellan ett av flerbostadshusen och en livsmedelsaffär står 7 stycken bokar, men de är inte del av allén då de står i direkt anslutning till bebyggelse med grenar som nästintill rör vid fasad. Dessa har en diameter på mellan 0,45m-0,57m.

Allén står i stadsmiljö utan kontakt med annat större grönområde och bedöms inte ha någon funktion som spridningsstråk till grönområden.



Foto över allé längs Mandolingatan norr om Orgelgatan.

Mark, vegetation och fauna

Planområdet utgörs till hälften av markparkering och till hälften av höga skivhus med komplementbyggnader emellan och gräsytor. Gårdarna på den västra sidan av planområdet är sammanvävda med Positivparken.

På västra sidan av Mandolingatan växer en trädrad med almar och på parkeringen i öster växer hästkastanjer mot gatan. Inom kvartersmarken på västra sidan växer flera större träd.

Naturvärden

Almarna längs Mandolingatan bedöms ha vissa till påtagliga naturvärden. Att den utgörs av vuxna och till synes friska individer utan synliga spår av almsjukan, samtidigt som arten är akut hotad, ger den ett påtagligt naturvärde. Träden saknar större håligheter. Ingen svamppåväxt har noterades. Sparsamt med håligheter, död ved och savflöde noterades. Almallén har en ganska rik lavflora med ett 20-tal arter, varav bland annat den mindre vanliga silverlaven. Mossfloran är sparsam med vanliga arter. I och i anslutning till allén noterades flera fåglar: skata, pilfink, ringduva, kaja, nötväcka, talgoxe, björktrast och kråka. Under träden noterades spillning och fjädrar som visar att träden utnyttjas som nattkvist. Flera skatbon noterades samt ett kråkbo. I anslutning till allén noterades ekorre.

Geotekniska förutsättningar

De två geotekniska utredningarna för Frölunda Allé (Struktur dec 2015) visar att jordlagren huvudsakligen utgörs av ett lager siltig och sättningsbenägen lera, vars mäktighet är ca 20 m i söder och sedan avtar mot nordväst. Väster om Positivparken samt öster om Marconigatan är berget synligt. Området är idag till stor del hårdgjort med asfalt, ett flertal ledningsstråk korsar området och fem större höghus finns.

Nivåskillnaderna inom planområdet är relativt små. Marken sluttar från ca +29 i den nordöstra delen till ca +24 i den sydvästra delen. Vid Orgelgatan och längs spårvägs-

spåret i sydost är nivåerna något lägre. Här är nivån ca +21,9 vid spårvägen och +23,6 vid Orgelgatan.

Den sättningsbenägna leran innebär att tillskottsbelastning på befintlig markyta, till exempel last från nya byggnader eller höjning av markytan, kan innebära sättningar. Generellt så ökar risken för sättningar, samt dess storlek, med ökande lermäktighet.

För att reducera framtida sättningar behöver tyngre byggnader samt större höjning av markytan kompenseras med åtgärder. Markhöjning samt mindre byggnader såsom cykelhus, kan grundläggas genom att skifta ur befintlig jord inom gatu- och byggnadsytan mot lättfyllning, så att den tillförda belastningen kompenseras. Tyngre byggnader kan grundläggas på pålar till fast botten eller berg.

Vid anläggning av källare och ledningar kommer schakt under grundvattenytan i området att behöva utföras. Om grundvattenytan sänks permanent finns risk för sättningar i området samt även påverkan på angränsande bebyggelse. Det bör undvikas om möjligt och måste annars utredas.

På grund av den lösa leran i området samt höjdskillnader ned mot spårvägen i söder samt befintlig skärning för Orgelgatan, finns förutsättningar för stabilitetsproblem. För att undvika stabilitetsproblem för planerad exploatering, har kontroll av möjlig belastning av marken intill aktuella slänkrön utförts. Stabiliteten är tillfredsställande för befintliga samt framtida förhållanden.

Markradon

Området är klassat som lågriskområde för markradon i SGU:s radonriskkarta (Rapport 2002:27). På grund av fyllnadsmassorna i ytan och lerans torrskorpekaraktär kan klassningen behöva skärpas till normalriskområde.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse



Mandolingatan och befintliga skivhus från Frölunda torg sett.

I början av 1960-talet byggdes området kring Frölunda torg ut i det som tidigare varit ett jordbrukslandskap. Stadsdelen har en stark identitet med sin figurativa stadsplan och sina skulpturala punkthus. Hela stadsdelen utgör ett för den tiden mycket karaktäristiskt område. Bebyggelsen var typisk för en funktionsuppdelad förortsstadsdel; ett punkthuslandskap av väl avgränsade bostadsområden, åtskilda av generösa grönområden. Det mesta av bebyggelsen i Frölunda är uppfört efter 1955 och beskrivs i remissversionen för bevarandeprogrammet ”Moderna Göteborg”. Byggnaderna inom planområdet är dock inte särskilt utpekade att ha kulturhistoriska värden som angränsande bebyggelse. De höga husen i Frölunda är väl synliga från långt håll och utgör därmed en geografisk orienteringspunkt. Trafiksepareringen är konsekvent genomförd med bilfria gårdar.

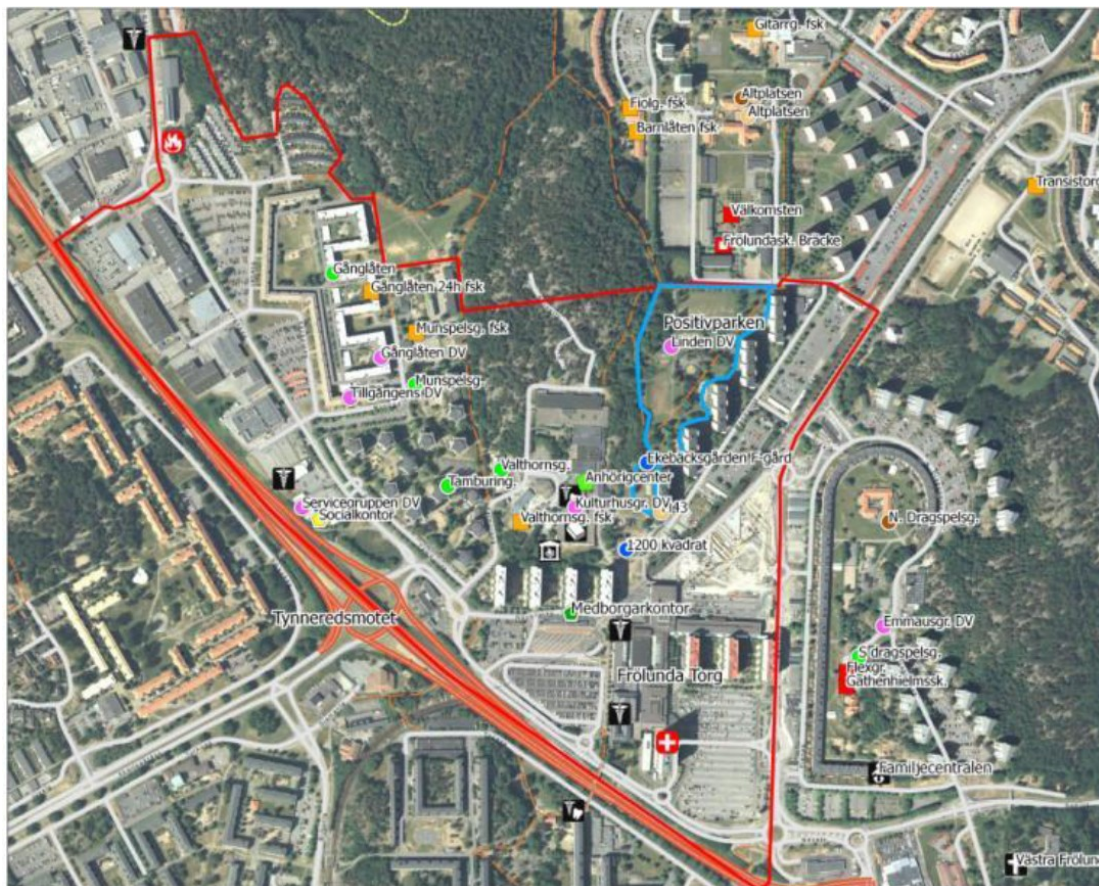
Det finns inga registrerade fornlämningar i eller i anslutning till planområdet.

Befintlig bebyggelse

Bebyggelsestrukturen i Frölunda är storskalig och bebyggelseområdena är tydligt avgränsade grupper enligt grannskapsplaneringens ideal. Stadsdelen byggdes ut enligt mönstret ”hus i park”, där naturen och grönskan är viktiga element som komplement till de stora husvolymerna. Den befintliga bebyggelsen utmed Mandolingatan närmast Frölunda torg består av fem skivhus från 1960 talets början som sammanbinds via låga komplementbyggnader. Placeringen är i huvudsak nord-sydlig riktning och husen bildar med komplementbyggnaderna en mur mellan Positivparken och Mandolingatan. Mot gatan vänder sig entrégårdar och på baksidan mot parken öppnar sig bostadsgårdar som integreras med parken.

Norr om planområdet övergår bebyggelsen till punkthus i park som också byggdes på 1950-60 talen. Här karaktäriseras området av sammanhängande bilfria ytor som kantas av angöringsgator och med entréer mot park. Sydost om planområdet ligger flerbostadshus från 2011 i tre till nio våningar ovan ett p-däck i tre våningar. Dessa byggnader terrasseras mot söder. Direkt söder om planområdet, i slutet av Mandolingatan finns en byggrätt för ett 16 våningar högt punkthus som ska avgränsa och markera torgets läge vid spårvagnshållplatsen och kulturhuset. När byggandet av punkthuset sätts igång är ännu inte klart.

Sociala aspekter



Primärområde Frölunda torg med serviceinrättningar.

Planområdet ligger inom primärområdet för Frölunda torg. Här bor ca 5700 personer. Det är en stor majoritet hyresrätter i området och medelinkomsten är relativt låg i förhållande till stadsdelen i övrigt och Göteborgs medelinkomst. Inom planområdet finns idag 780 lägenheter.

Stråk och barriärer

De stora byggnaderna kring Frölunda torg kan ses som riktmärken för orienterbarheten. Samtidigt bidrar de till att avstånden upplevs som stora. Mandolingatan utgör ett stråk från Frölunda torg till Musikvägen. Parallellt ligger dels Marconigatan som ansluter till Dag Hammarskjöldsleden in mot centrum och dels gångstråket genom Positivparken upp mot Altplatsen. Stråken avgränsas från varandra av barriärer på var sida om Mandolingatan. Dels av spårvagnsspåren som bara kan korsas vid Orgelgatan och Positivgatan, dels av skivhusen som inte erbjuder någon möjlighet att nå Positivparken utmed planområdet, en sträcka på 430 meter.

Service

Planområdet ligger direkt norr om Frölunda torg och har därmed mycket god tillgång till service i form av apotek, sjukvård, bank, medborgarkontor, ett servicekontor med försäkringskassa, pensionsmyndighet och skatteverket samt detaljhandel med runt 200 butiker. Frölunda kulturhus ligger direkt sydväst om planområdet och innehåller simhall, sporthall, gym, utställningshall, samlings-salar för film, musik och teater, kafé

samt bibliotek. Vid torget ligger också Ungdomens Hus 1200 Kvadrat och en fritidsgård, där många aktiviteter erbjuds för barn och ungdomar. I närområdet finns några förskolor, en grundskola och en grundsärskola. I stadsdelen finns en kommunal kulturskola. En liten centrumanläggning finns vid Altplatsen vid Musikvägen ca 500 meter norr om planområdet.

Rekreation

Planområdet har god tillgång både till kvalitativ park och till större naturområde.

Planområdet ligger i direkt anslutning till stadsparken Positivparken, som är en populär och mångfunktionell park med t.ex. parkouranläggning och lekmöjligheter för många olika åldrar. Här finns en bemannad parklek som erbjuder sociala aktiviteter året runt.

Ruddalen ligger ca 1 km nordväst om planområdet och är en betydelsefull resurs för rekreation och friluftsliv i hela Göteborg. Här finns gym, motionsspår, bandybana, fotbollsplaner, boulebana, tennisbana och äventyrsbanor. Inom 3-4 km finns dessutom fyra havsbad som är lätta att nå till fots, på cykel eller med kollektivtrafik.

Trafik, parkering och tillgänglighet

Området nås med bil från Mandolingatan som slutar i en vändplan vid Frölunda torg. GC-väg finns inte längs Mandolingatan men intill på Marconigatan går huvudcykelstråket från Göteborgs centrum med god standard mot Frölunda torg och vidare mot Önnered. Det tar ca 25 min att cykla mellan Mandolingatan och Brunnsparken. (7,9 km och ca 30 höjdmeter).

Hela östra sidan av planområdet används idag för markparkering. Poseidon har 522 parkerings- och garageplatser vid Mandolingatan, varav 156 platser är outhyrda (vakansgraden är nästan 30 %).



Foto över befintlig parkeringsanläggning.

Kollektivtrafik

Tillgängligheten till kollektivtrafik från planområdet är mycket god. Direkt nordost om planområdet ligger spårvagnshållplatsen Positivgatan och ca 200 meter söder om planområdet ligger hållplatsen Frölunda torg som är en kollektivtrafikknutpunkt som trafikeras av tre spårvagnslinjer och ca 20 lokal- och regionalbussar. Busstrafiken tillämpar så kallad ”stjärntrafik” med samordnade tider från terminalen. Förutom busslinjer till de västra stadsdelarna går här även direktförbindelser till Hisingen, Göteborgs centrum, Mölndal och Partille. Området trafikeras även av två flexlinjer som är tillgängliga för alla som är kunder.

Teknik

VA-ledningar

Det allmänna VA-ledningsnätet finns utbyggd i anslutning till planområdet. De östra delarna av planerad bebyggelse mellan Marconigatan och Mandolingatan berörs av korsande ledningsstråk bestående av två dricksvattenledningar, två dagvattenledningar och en spillvattenledning.

Dagvattenledningen och spillvattenledningen i den södra delen korsar även området väster om Mandolingatan i nord-sydlig riktning och är olämpliga att flytta med hänsyn till deras storlek.

Dagvatten

Generellt lutar Mandolingatan söderut, parkeringarna lutar in mot sin egen mittpunkt och gårdarna lutar lite varierande. Området väster om befintliga byggnader och gårdar lutar till stor del österut, in mot byggnaderna.

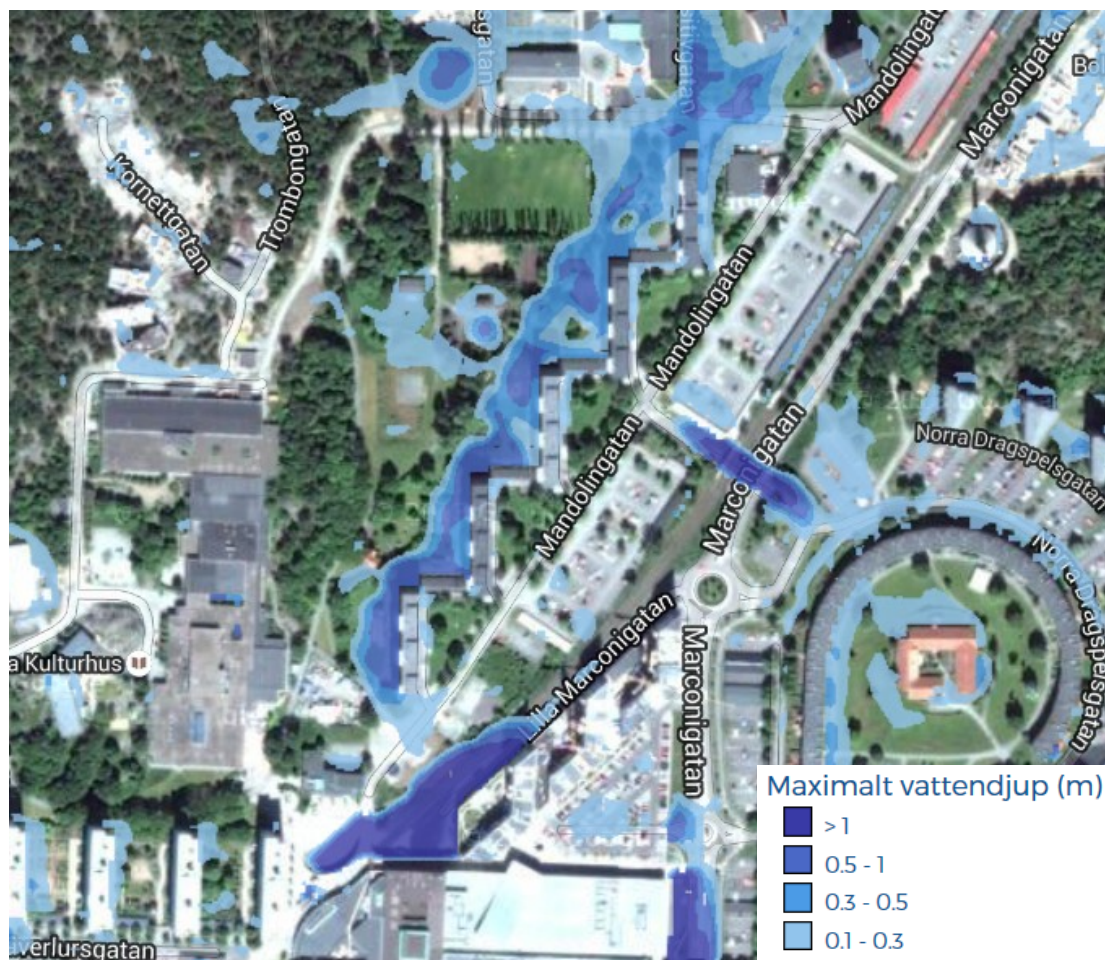
De geotekniska undersökningarna visar att jordartsförhållandena är av en sådan karaktär att återinfiltration av omhändertaget dagvatten inte bedöms vara möjligt.

Mottagande recipient är Stora ån. Stora ån mynnar ut i Välen. Stora ån har prioriteringsklass 1 enligt Göteborgs Vattenplan och dagvattnet från planområdet har klass 2. Det innebär att det ställs höga krav på rening.

Dagvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät som finns utbyggt i befintliga lokalgator i planområdet. Det är viktigt att ordna utjämning av dagvatten från hårdgjorda ytor. Fördröjning av dagvatten minskar risken för översvämningar och förbättra kvaliteten på dagvattnet, vilket i sin tur minskar belastningen på miljön.

Materialval för utvändiga ytor skall väljas med omsorg om miljön. Till exempel skall oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Skyfall



Simulering av vattendjup vid 100 års regn. Från Göteborgs skyfallsmodellering.

Som en del i Göteborgs stads arbete med framtagande av ett tematiskt tillägg till översiktsplanen för vatten och klimatanpassning har en skyfallsmodellering gjorts för hela staden. Modelleringen visar att det finns risk för uppdämda vattenmassor väster om befintliga byggnader samt i nedsänkningen vid Orgelgatan och Frölunda torgs spår-vagnshållplats.

Fjärrvärme

Befintliga höghus är anslutna till fjärrvärme idag. Ledningar ligger parallellt med Mandolingatan inom kvartersmark. Huvudledningen korsar den nordöstra fastigheten. Någon ledningsrätt över parkeringen finns inte idag. Kapaciteten behöver utökas för föreslagen utbyggnad.

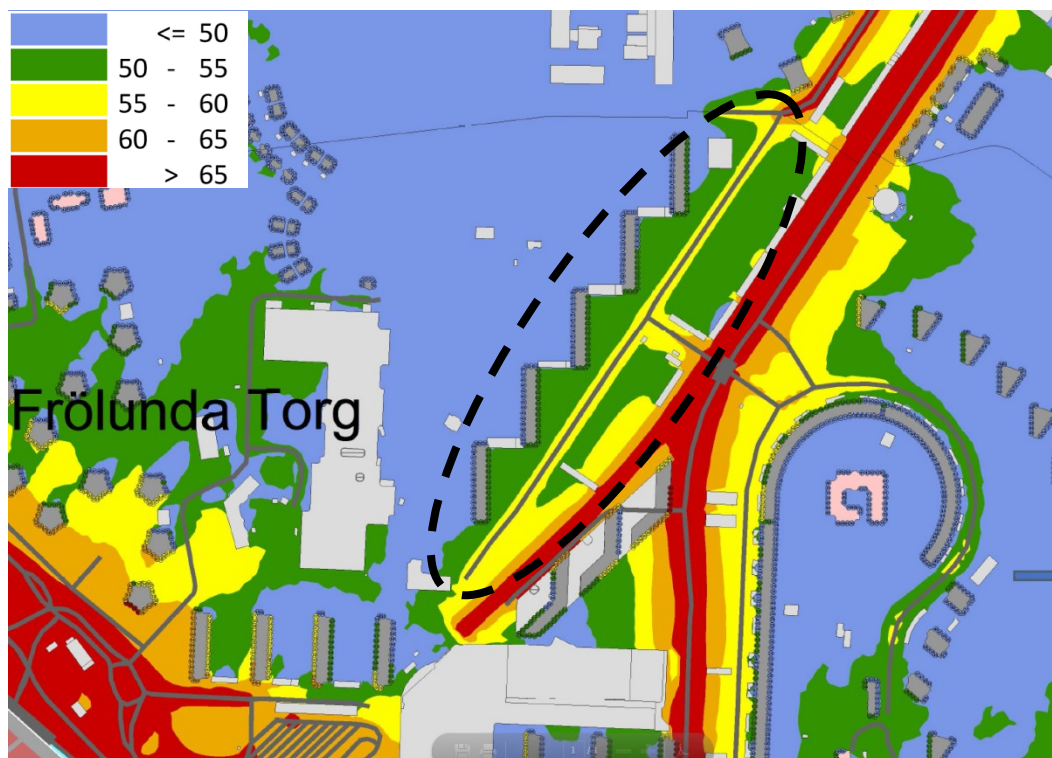
El och tele.

På södra sidan av Orgelgatan finns två transformatorstationer. Den ena tillhör Göteborgs Energi och den andra spårvägen. Stationen vid Mandolingatan matar idag i princip bara de fem höghusen. I stationen finns idag en transformator men den är byggd för två och kan kompletteras vid en exploatering av området. Stationens placering är optimal utifrån var belastningen ligger idag men framför allt med anledning av sitt centrala läge inom planområdet.

Teleledningar ligger i Mandolingatan och korsar den norra parkeringen ungefär i mitten.

Störningar

Buller



Översiktlig bullerkartering för ekvivalenta bullernivåer från väg och spårvagnstrafik. (Trafikdata från 2013, Miljöförvaltningen)

Den översiktliga bullerkarteringen ovan visar att planområdet berörs av buller från spårvägen och Marconigatan. Befintliga bostäder klarar dock bullerriktlinjerna på 55 dBA ekvivalent ljudnivå (medelljudnivån under ett dygn).

Positivparken, direkt väster om planområdet (blått på kartan), ger möjlighet till rekreation utan trafikbuller. I Ruddalens strövområde, 1,2 km gångväg norr om planområdet, finns utökade möjligheter för lugn.

Mer om buller på sida 40.

Luftmiljö

Bedömningen av luftkvaliteten vid Mandolingatan baseras på de spridningsberäkningar (Ren Stadsluft) miljöförvaltningen utfört. Dessa beräkningar använder kända utsläppskällor (sjöfart, vägtrafik, industrier och så vidare) och uppmätta meteorologiska parametrar för att få en översiktlig bild över halterna av kvävedioxid på två meters höjd i Göteborgs Stad.

Dessa beräkningar måste användas med viss försiktighet eftersom att det inte är möjligt att ha helt exakta indata. Dessutom är själva beräkningsmodellen i vissa hänseenden förenklad. En viktig begränsning är att topografi inte behandlas i modellen. Där-

för är beräkningsresultaten inte direkt tillämpbara i exempelvis slutna gaturum med mycket trafik där de verkliga halterna förväntas överstiga de beräknade.

Vad gäller planen för Mandolingatan kommer ett högtrafikerat, slutet gaturum inte skapas. Trafiken på Mandolingatan själv är enbart fordon som ska till eller från bostäderna. Inte heller på andra sidan av de föreslagna husen, vid Marconigatan, kommer sådana problem uppstå. Dels går det bara drygt 8500 fordon per årsmedelvardagsdygn på Marconigatan, dels är topografin fortfarande öppen på vägens sydöstra sida.

Årsmedelvärdet för kvävedioxidhalterna håller sig enligt beräkningen med bred marginal under miljökvalitetsnormen. Timvärdet (98-percentil av timmedelvärden för kvävedioxidhalten) ligger mellan de undre och övre utvärderingströsklarna i hela planområdet. Dygnsvärdet (98-percentil av dygnsmedelvärden för kvävedioxidhalten) är den norm som oftast är svårast att klara i Göteborg. Här ligger de beräknade halterna i direkt anslutning till vägen över den övre utvärderingströskeln, men under normen. I övrigt ligger halterna mellan utvärderingströsklarna.

Markföroreningar

Då halva planområdet består av asfalterade markparkeringar har en översiktlig miljöteknisk markundersökning gjorts för att utreda om det förekommer markföroreningar. Utredningen (WSP okt 2013) visar att de uppmätta föroreningsnivåerna inom fastigheten Järnbrott 758:71 (parkeringen norr om Orgelgatan) inte utgör ett hinder för att bygga bostäder i området. Vidare gör inte heller de uppmätta föroreningshalterna i jordmassorna att överskottsmassor från fastigheten bedöms behöva tas till en speciell mottagningsanläggning med avseende på föroreningsinnehåll. Inga indikationer på förekomst av tjärasfalt finns heller på denna fastighet.

I jord från fastigheten Järnbrott 186:3 (parkeringen söder om Orgelgatan) påvisas ställvis halter av alifater, aromater samt PAH i det översta fyllnadslagret (0-0,5m). De påträffade halterna överstiger Naturvårdverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM) och detta bör beaktas innan bostäder byggs. Jordproven från denna fastighet bedöms dock eventuellt kunna vara kontaminerade från ovan liggande asfaltbeläggning där det ställvis finns innehåll av stenkolsjära (vid undersökningen skruvas en jordskrub genom asfalten och små bitar asfaltsbeläggning kan dras med ner i fyllnadslagret).

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av nya bostadshus med parkeringsgarage/hus och möjlighet till centrumändamål i upp till två plan över gatunivå. Detaljplanen medger även påbyggnad och omvandling av bottenvåningarna i befintliga bostadshus samt ökade möjligheter för komplementbyggnader som cykelförråd, miljöhus och tvättstugor på gårdarna.

Detaljplaneförslaget reglerar bebyggelsens placering och omfattning. Gestaltungsfrågor kommer studeras närmare till granskningen.

Kvartersmarken inom Järnbrott 139:1 kan komma att markanvisas av fastighetsnämnden. Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med exploatören. Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Exploatör/fastighetsägare ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.

Bebyggelsen och dess ändamål



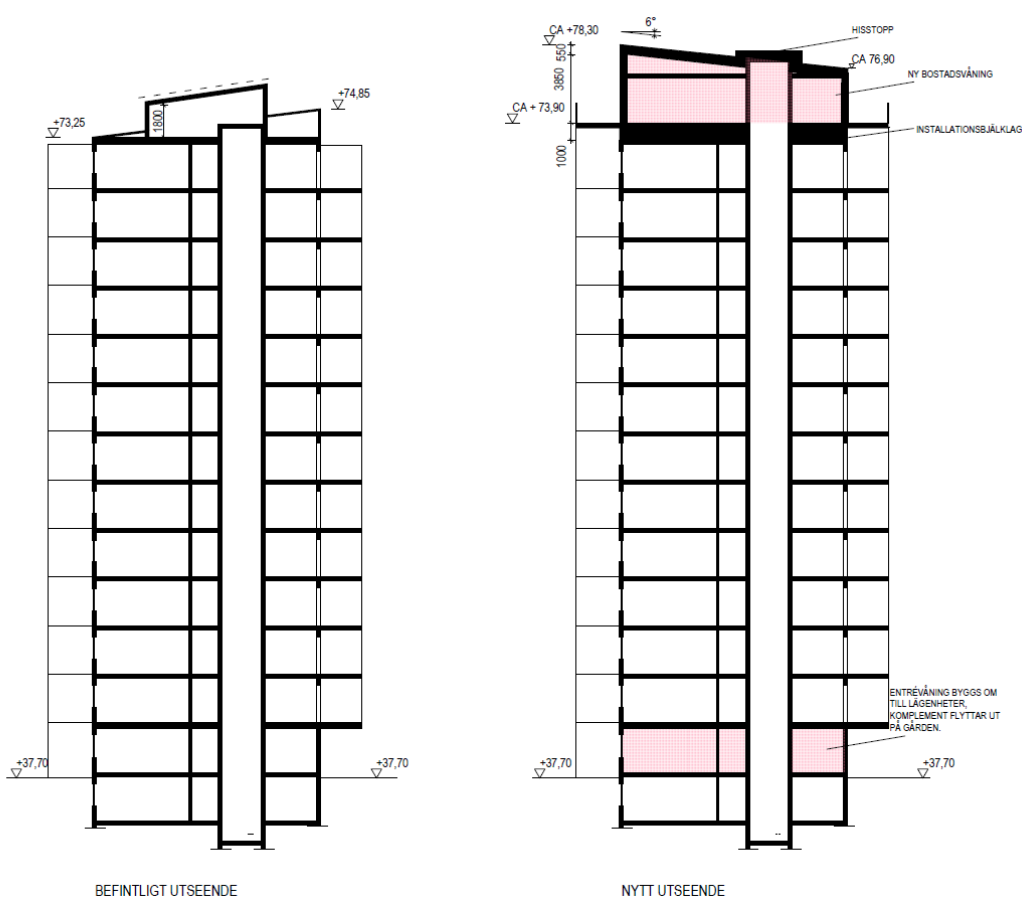
Illustration över planområdet.

Västra sidan, befintliga hus.

Väster om Mandolingatan ligger idag 5 skivhus i en långsträckt sicksackform, sammankopplade i bottenplan genom förrådsbyggnader. De är byggda efter principen hus i park, och utgörs av lamellhus i 13 våningar plus källare. Det är 156 lägenheter i vardera skivhus, sammanlagt 780 lägenheter.

De befintliga husen ska genomgå en omfattande renovering, och föreslås i samband med det byggas om. Gemensamma utrymmen som tvättstugor mm, flyttas i planförslaget ut i fristående volymer på gårdarna. Förrådsutrymmena i entréplan och mellan byggnadskropparna föreslås göras om till bostäder. Takens utformning justeras så att bättre avrinningsförhållanden skapas för regnvattnet, och möjliggör att vindsvåningarna kan inredas. När dagvattnet kan ledas ner på östra sidan av husen minskar risken för uppdamning vid kraftiga regn på den västra sidan av husen.

Ombyggnaderna kan ge upp till 27 nya lägenheter per byggnad. Totalt tillskapas ca 120 lägenheter på västra sidan av Mandolingatan. Förändringen av taken medför att byggnadernas nockhöjd ökar med ca tre meter (se jämförande illustration).



Exempelsektion genom befintligt hus före (vänster) och efter ombyggnad (höger). (Höjdangivelser enligt gammalt höjdsystem.)

I det ursprungliga förslaget till planbesked ingick nya bostäder och lokaler mot Mandolingatan för att bidra till upplevelsen av stadsgata. Med hänsyn till de skyddsvärda almarna kan en komplettering av byggnader med behov av djupare grundläggning

inte tillåtas. Detaljplanen begränsar därför utbyggnaden mot Mandolingatan till lättare komplementbyggnader som miljöhus och cykelförråd. Komplementbyggnader ut mot Mandolingatan ska med hänsyn till almarnas rotsystem anläggas med försiktighet. Miljöhusens placering direkt mot Mandolingatan underlättar sophämtningen.

När Positivparken gjordes om 2012 var tanken att skapa en flytande övergång mellan bostadsgårdarna och parken men boenden har upplevt de öppna gårdarna som otrygga på kvällstid. Komplementhusen mot parken ska bidra till att rama in de befintliga gårdarna och skapa en tydligare avgränsning mellan bostadsgårdarna och parken. Det är viktigt att placeringen av komplementbyggnader fortsatt tillåter en överblickbarhet utan att baksidor skapas mot parken, då det kan upplevas som otryggt. En fortsatt dialog kommer föras med Park och naturförvaltningen. Detaljplanen begränsar bebyggelsen mot parken med byggnadsarea och att byggnadernas nockhöjd inte får överstiga 3,5 meter.

I södra delen av området går avlopps och dagvattenledningar. Ledningsområde finns angivet i detaljplanen (u i kartan). I detaljplanen medges inom u-området konstruktion som inte försvårar åtkomst till ledningar (b₄). Byggnaderna ska vara enkla och lätta att demontera och flytta vid behov, exempelvis cykelparkeringar med skärmtak eller enkla flyttbara moduler. De får inte ha markförankring. Dialog ska hållas med Kretslopp och vatten vid valet av konstruktion.

Detaljplanen reglerar utöver ny höjd för befintliga huvudbyggnader andel av marken som får bebyggas med bostadskompletterande byggnader samt deras höjder. Utöver bostäder tillåts även centrumändamål i entréplan med hänsyn till befintliga verksamheter.

Östra sidan och kilen i norr, ny kvartersbebyggelse

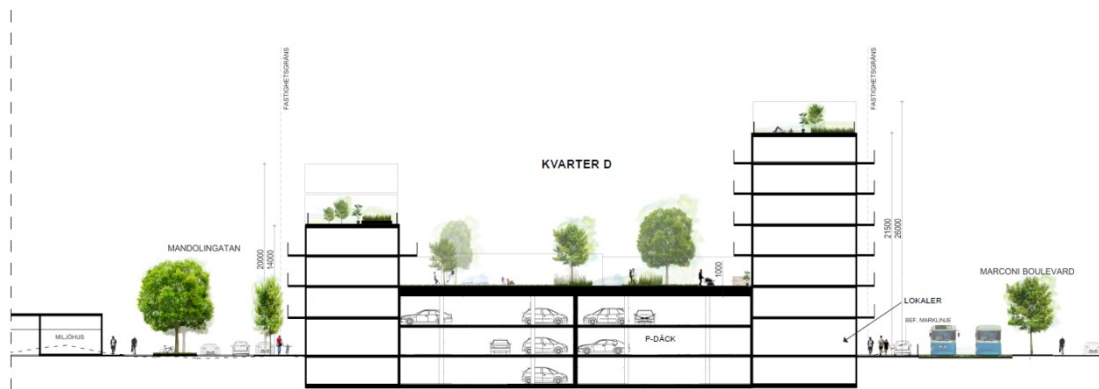
Med den nya bebyggelsen på östra sidan eftersträvas en stadsmässig karaktär med kvarter och lokaler i entréplan. Detaljplanen medger centrumändamål i högst två plan över gatunivå och kräver att våningshöjden i entréplan mot Mandolingatan respektive Marconigatan (se markeringar i illustrationen nedan) förbereds för att kunna användas för centrumändamål även i senare skede om det inte sker direkt.



Byggnader inringade med krav på lägsta våningshöjd i entréplan

Detaljplanen reglerar byggnadsarean (ytan på marken som får bebyggas) för bostads- och centrumändamål. Byggnadernas höjder varierar inom kvarteren för att släppa in solljus men regleras inte i detalj. I samrådet anges i planen högsta antal tillåtna våningar i relation till en viss andel av byggnadsarean. De antal våningar som preliminärt planeras går att utläsa i illustrationskartan. I de fall detaljplanen begränsar höjden till en våning innebär det en relativt hög byggnadshöjd på ca 5 meter för att utöver lokaler möjliggöra planterbara bjälklag ovanpå.

Antalet våningar räknas från gatumark. Härutöver får källare anläggas. Efter samrådet kommer antalet våningar formuleras om till nockhöjd (takkonstruktionens högsta punkt) över kartans nollplan. Detta med anledning av att det bättre beskriver den faktiska höjden på byggnaderna. Då nockhöjd är svårare att förstå och höjdsättning samt takutformning ännu inte studerats i detalj anges i detta skede endast högsta antal tillåtna våningar.



Exploatörens förslag på sektion genom kvarter D som visar relationen mellan bostadshus, garage och lokaler mot gatan (Liljewall AB).

Gestaltungsfrågor kommer att studeras vidare till granskningen.



Exploatörens illustration över kvarter A, med blick mot Frölunda torg (Liljewall AB).

Solstudie

Solstudien finns som bilaga till planhandlingarna. Solstudien visar att gårdarna blir solbelysta men att framförallt de södra kvarteren inte klarar orienteringsvärdet på 5 timmar sol under vår och höstdagjämning. Detta bedöms kunna kompenseras genom närheten till Positivparken.

Solbelysta lägenheter förutsätter i flertalet fall att de är genomgående och har fönster åt två håll. Lägenheter med norrsida i kvarterstrukturen (A-D) behöver bevakas extra så att höjderna från grannkvarteret inte skuggar södersidan för mycket under höst- och vårdagjämning. Även lägenheter som ligger i kvarterens sydvästra hörn (mot Mandolingatan) behöver bevakas så att de nedersta lägenheterna får tillräckligt med sol.

Solförhållandena kommer att studeras ytterligare inför granskningen.



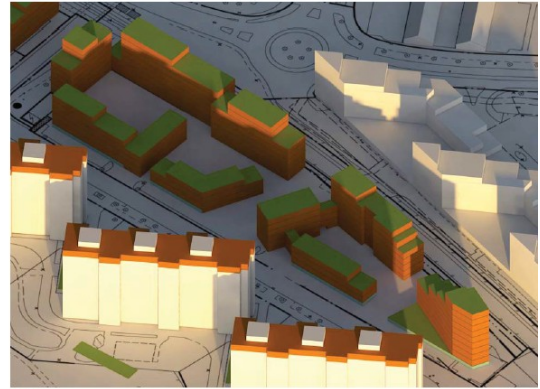
09:00



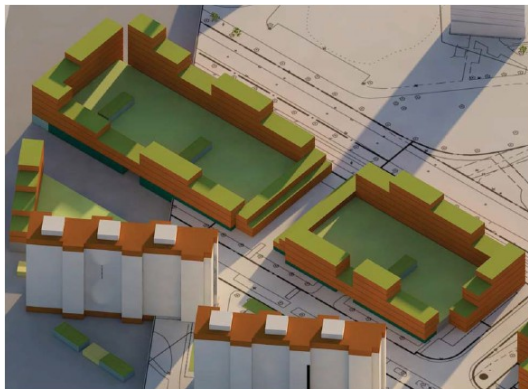
12:00



15:00



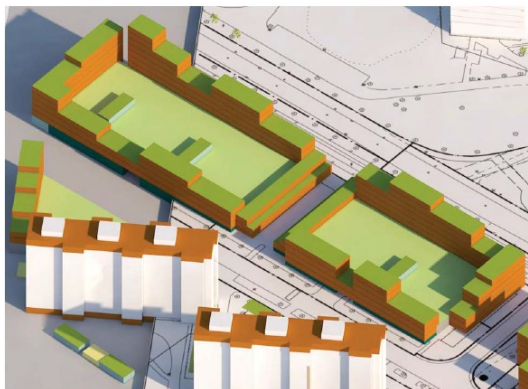
18:00



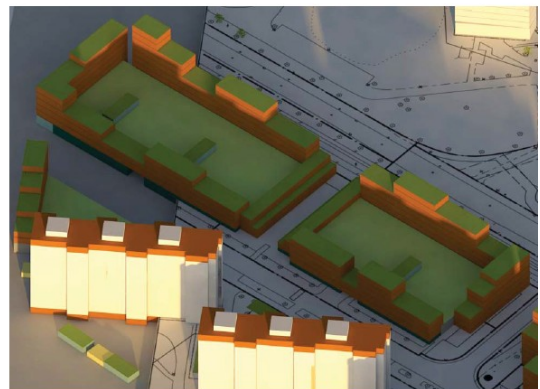
09:00



12:00



15:00



18:00

Utsnitt ut solstudien för höst- och vårdagjämning (Liljewall AB).

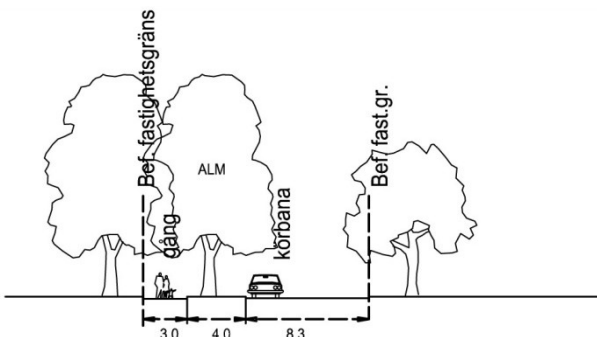
Trafik och parkering

En uppskattning av trafikrörelserna på Mandolingatan har gjorts för befintlig situation 2015 och för prognosåret 2035. Uppskattningen är att biltrafiken kommer öka från 1300 fordon per dygn till 2200 fordon per dygn på Mandolingatan. Spårvagnstrafiken bedöms fördubblas till 2035. Dessa antaganden ligger till grund för bullerutredningen.

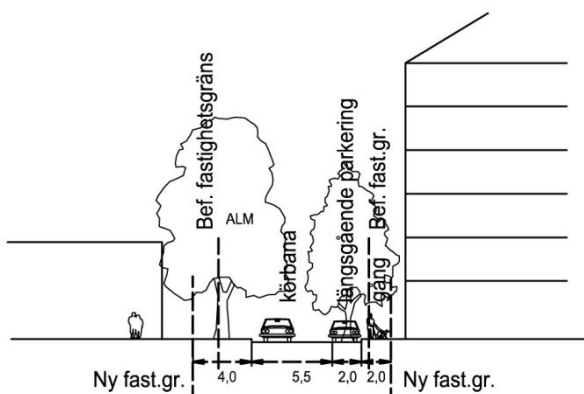
Planområdet angörs från Mandolingatan, i första hand över Musikvägen. Situationen kommer att förändras på betydande sätt om Marconigatan görs om till stadsgata. I förslaget till Marconigatans ombyggnad ingår även att Positivgatan förlängs till Marconigatan och att Orgelgatan höjs upp i höjd med spårvagnsspåren så att planskildheten försvinner. Detta kan medföra att trafiken fördelas mer och når planområdet direkt från Marconigatan utan att köra längs hela Mandolingatan.

Marconigatan föreslås ansluta direkt till de två norra kvarteren. Det regleras därför i planen (f_3 och b_3) att kvarteren även ska ha entréer och möjlighet till lokaler mot Marconigatan. Omvandlingen av Marconigatan kan komma att ligga senare än genomförandet av detaljplanen men byggnaderna måste vara förberedda på förändringen. Möjligheten att anlägga en gångväg mot spårvagnsspåren tills Marconigatan byggts om kommer studeras närmare.

Plangränsen mot Marconigatan och Positivgatan är inskjuten från fastighetsgräns för att lämna utrymme åt omgestaltningen av Marconigatan. Orgelgatan lämnas utanför detaljplanen. I detaljplanen regleras att byggnadskonstruktioner mot Orgelgatan måste utföras så att Orgelgatan kan höjas (b_1). Detta innebär också att regleringen om att parkering måste ligga minst 8 meter innanför fasad mot allmän gata inte gäller under +27,6 (meter från kommunens nollplan) mot Orgelgatan.



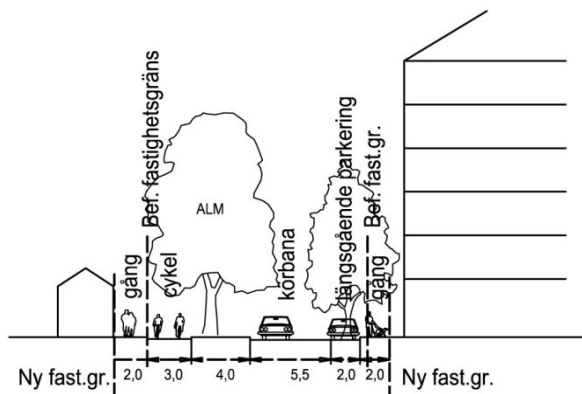
Sektion, befintlig gata



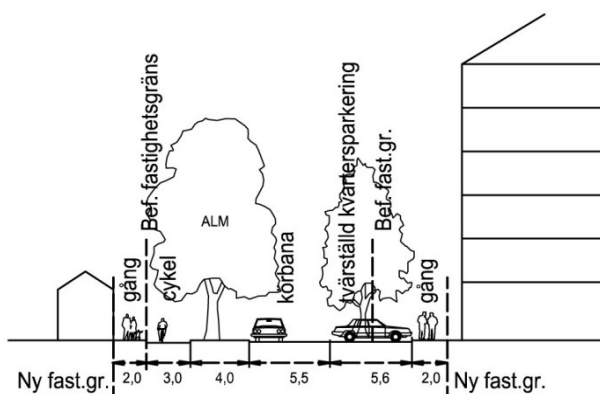
Sektion, gata norr om gångfartsgatan.

Till vänster redovisas principsektioner för olika delar av Mandolingatan. Körbanan minskas från dagens 8,3 meter till 5,5 m som är tillräckligt för en lokalgata där det ska hållas låga hastigheter. På östra sidan tillkommer gatuparkering (privat, tvärställd i söder/ allmän, längsgående i norr) och en allmän gångväg som inte finns idag.

Gatusektionen för Mandolingatan styrs i första hand av att de skyddsvärda almarna längs Mandolingatan inte ska riskera att skadas. I föreslagen sektion förläggs en ny gångväg väster om den befintliga gångvägen som blir dubbelriktad cykelväg (se de två nedersta sektionerna). En rotkartering kommer göras innan granskningskedet för att kontrollera om placeringen av gångvägen kan komma att skada almarnas rötter. Upp emot 15 träd (ej almar)



Sektion, gata mellan Orgelgatan och gångfartsgatan.



Sektion, gata söder om Orgelgatan.

inom kvartersmarken på västra sidan kan behöva tas bort när den nya gångvägen anläggs. De träd som tas ner avser byggherren ersätta inom kvartersmarken.

Om rotkarteringen visar att gatusektionen inte går att genomföra läggs cykelvägen mellan almarna och körbanan. Det skulle få till följd att kvartersmarken på östra sidan blir smalare, byggnaderna behöver då minska i djup, och endast längsgående gatuparkering kan anläggas vilket medför färre parkeringsplatser.

Gång- och cykelvägar

Planförslaget innebär att rörelsemöjligheterna utökats. Genom planerna på att göra om Marconigatan öppnas möjligheter för nya och friare rörelsemönster. Planförslaget innebär en ny allmän gångväg i förlängningen av Orgelgatan till Positivparken samt en extra tvärförbindelse mellan Marconigatan och Mandolingatan i det norra kvarteret genom en gångfartsgata. Huvudcykelstråket kommer fortsatt gå längs Marconigatan men en separat cykelväg planeras också längs Mandolingatan.

Korsningen vid föreslagen gångfartsgata samt vid Orgelgatan kommer bli viktiga korsningspunkter för gående och cyklister. Korsningarna föreslås utformas så att trafikanternas uppmärksamhet ökar.

Utformningen av Marconigatan sker inte inom detaljplanen men är en viktig utgångspunkt för planförslaget och minskar barriären spårvägen utgör idag.



Gång- och cykelstråk efter genomförande av detaljplanen och ombyggnaden av Marconigatan till stadsgata.

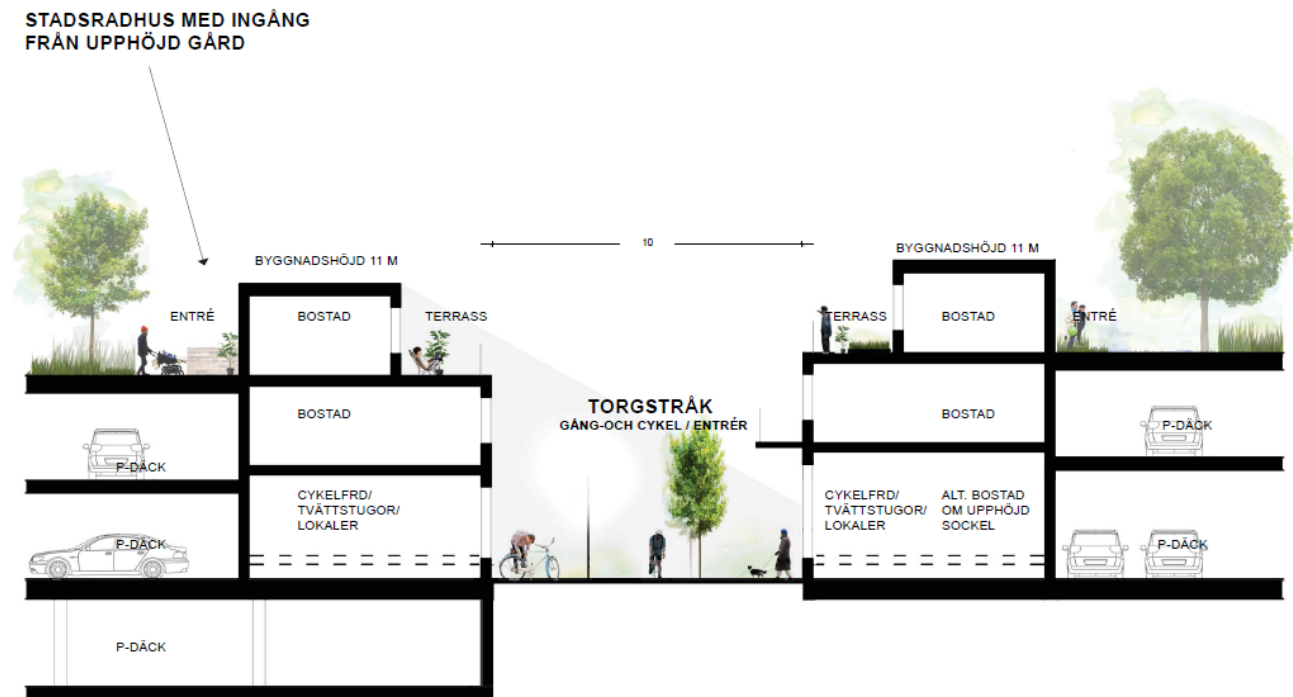


Illustration av ny gångfartsgata mellan kvarter E och D (Liljewall AB).

Parkering/cykelparkering

Hela östra sidan av planområdet används idag för markparkering. Det finns 522 parkerings- och garageplatser vid Mandolingatan, varav 156 platser är outhyrda (vakansgraden är nästan 30 %).

I detaljplanen studeras parkeringen utifrån parkeringsbehovet för befintlig bebyggelse och kommunens parkeringstal för ny bebyggelse. Parkeringsbehovet för befintligbebyggelse utgår från uthyrningsgraden på dagens parkering, ca 370 platser. För parkeringsbehovet för tillkommande bebyggelse finns en vägledning för parkering i detaljplaneskedet utifrån bruttoarean (BTA)¹ detaljplanen medger. Senare, i bygglovsskedet, beräknas parkeringsbehovet utifrån antalet lägenheter som ska byggas. Vägledningen ger att 606 parkeringsplatser skulle behöva möjliggöras i detaljplaneskedet. Inklusive parkering för centrumändamål bör detaljplanen möjliggöra för 1066 parkeringsplatser.

Parkeringen för både befintliga som nya bostadshus organiseras till stor del i garage. Detaljplanen begränsar parkeringen ovan mark. I kvarter B och C möjliggörs utöver underjordiskt garage 4 våningar parkeringsdäck. Parkeringsdäckets fasad mot Mandolingatan får inte utgöra mer än 25 % av kvarterets längd mot gatan. I kvarter D och E begränsas parkeringen till två våningar ovan mark och att parkering måste vara indragen från fasad mot gata med minst 8,0 meter. I kvarter F får hela entréplan med användningen P användas för parkering.

¹ Bruttoarea (BTA): sammanlagd area av alla våningsplan, begränsad av omslutande byggnadsdels utsida.

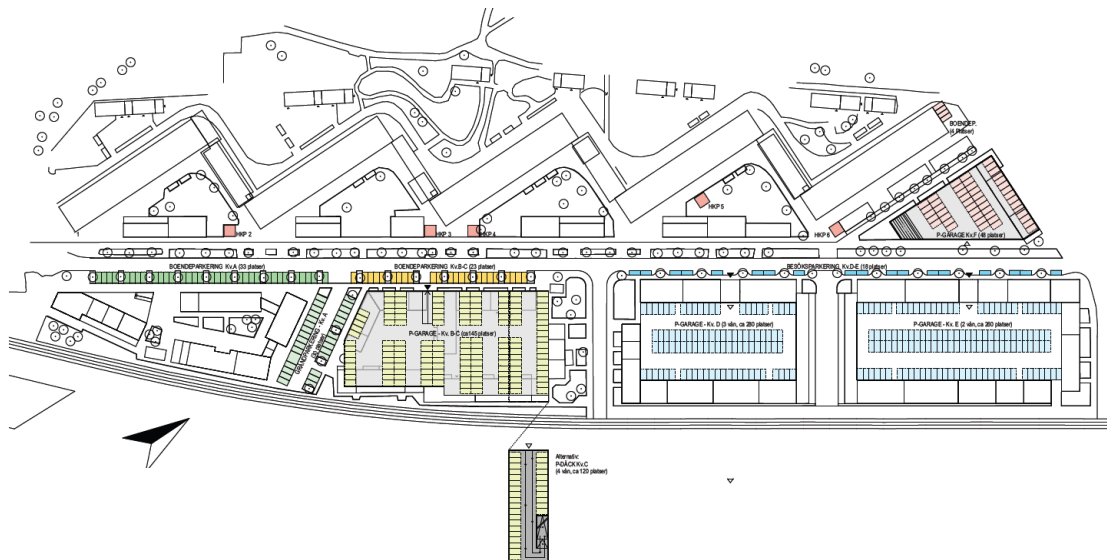
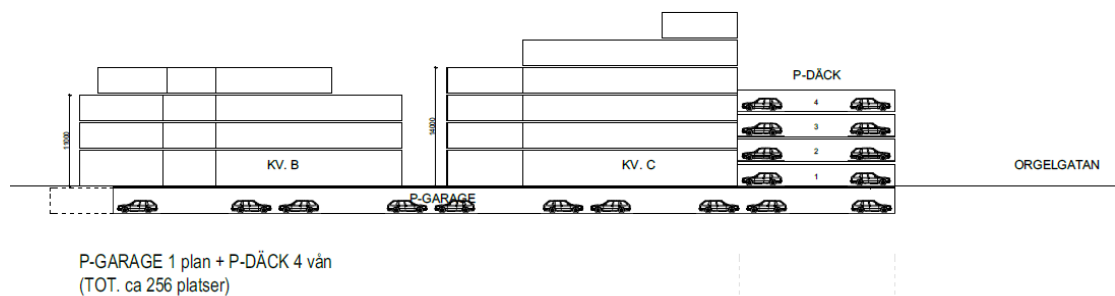


Illustration av föreslagen parkering enligt beskrivning ovan (Liljewall AB).



Sektion genom kvarter B och C med både garage och parkeringsdäck (Liljewall AB).

Planillustrationen visar att det finns mycket begränsat utrymme för markparkering i de smala kvarteren. Med hänsyn till att detaljplanen uppmuntrar till lokaler i entréplan möjliggörs gatuparkering. I den södra delen prövas även att planlägga för privat, tvärsädd parkering söder om Orgelgatan medan det blir allmän, längsgående parkering längs den norra delen av gatan. Privat gatuparkering kan vara svår att utläsa som sådan. Fördelen är att tvärsädd gatuparkering ger fler platser och gästparkering är enklare att anordna på markparkering.

Entrénära handikapparkering för de befintliga byggnaderna avses anläggas på bostadsgårdarna, vid gavlarna som vetter mot Mandolingatan.

Parkeringsgaragen ger sammanlagt plats för 700 parkeringsplatser. Tillsammans med illustrerade markparkeringar och parkeringsdäck i kvarter C uppnås inom planområdet 966 parkeringsplatser varav 5 handikappplatser på västra sidan. Det är ca 100 platser under det antal parkeringställen för detaljplan rekommenderar. Antalet parkeringsplatser som behövs i bygglovsskedet bedöms fortfarande kunna klaras.

Det är målet med fler bostäder i service och kollektivtrafiknära lägen samt målsättningen att skapa inbjudande gaturum med aktiva bottenvåningar som medför att parkeringstalet för detaljplan är svårt att nå. Frölunda torg är ett av Göteborgs stora kraft-

samlings områden med omfattande service och en stark nod för kollektivtrafiken. I avvägningen mellan fler bostäder, attraktivt gaturum och parkering enligt p-tal har bedömningen i planförslaget gjorts att ett visst avsteg från parkeringstalet är acceptabelt i givet läge. Frågan kommer fortsätta att studeras till granskningen.

Västerleden och trafikstrategin

Västerleden är av riksintresse för kommunikation och går genom södra mellanstaden, och Trafikverkets uppgift är att tillsammans med Länsstyrelsen värna statens intressen i förhållande till kommuner och exploatörer. I dagsläget bedöms översiktligt byggvolymen i delar av södra mellanstaden uppgå till ca 5 000 nya bostäder till 2022, samtidigt som ett genomförande av Dag Hammarskjölds boulevard sammantaget kan addera ca 20 000 nya bostäder, arbetsplatser och verksamhetsyta. Om Dag Hammarskjöldsleden inte byggs om till boulevard beräknas 10 000 bostäder kunna tillkomma längs leden. I Högsbo planeras för 3 000-5 000 bostäder. Västerleden, som är av riksintresse för kommunikation, går genom detta område och idag använder 55 000-60 000 fordon Västerleden varje dag. Under delar av dygnet är det trångt i körfälten och svårt att ta sig fram.

På grundvalar av beskrivningen ovan har Göteborgs Stad genom trafikkontoret påbörjat ett arbete för att hantera problematiken. Arbetet ska bedrivas enligt den process Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting och Boverket har arbetat fram för åtgärdsvalsstudier som bygger på fyra steg: initiera, förstå situationen, pröva tänkbara lösningar samt forma och rekommendera åtgärder. Ett inledande möte hölls mellan Staden och Trafikverket i juni 2015. Målet med arbetet är att Göteborgs Stad och Trafikverket ska finna samsyn i planeringen av nybyggnation och trafikåtgärder i södra mellanstaden på ett sådant sätt att detaljplaner kan antas utan att påverka riksintresset för Västerleden negativt. Syftet med åtgärdsvalsstudien är att undersöka hur Göteborgs Stads ambitioner om stadsutveckling i södra mellanstaden påverkar de statliga lederna, framförallt Västerleden, samt att föreslå åtgärder för att säkerställa att de utpekade riksintressena tillgodoses.

Viktiga frågor att hantera inom arbetet är att utreda vilken påverkan Stadens utbyggnadsambitioner faktiskt kan förväntas ha på det statliga vägnätet, givet olika scenarion för färdmedelsfördelning. Både en klassisk framskrivning av trafikmängder behöver göras, likväl en mer resonerande prognos som baserar sig på områdets specifika förutsättningar. Vidare behöver arbetet leda till att definiera när riksintresset Västerleden kan anses tillgodosett, utifrån till exempel trafikmängder (per dygn och maxtimme), vilka transporter som ska premieras, reell hastighet och restidsosäkerhet.

Primärt är det effekten av stadsutveckling i södra mellanstaden (Frölunda-Högsbo) som ska analyseras, medan ytterligare stadsutveckling i ett större omland analyseras schematiskt. Avgränsningen i trafiksystemet däremot har en något större utbredning, från Järnbrottsmotet i söder till Rödastensmotet i norr (med redovisning av hur stora flöden som fortsätter på fastlandet respektive till Hisingen). Den tidsmässiga aspekten av analysen föreslås ha två horisontår: år 2022 då BoStad2021 och andra närstående projekt anses utbyggda, och år 2035 då större stadsomvandlingar som Dag Hammarskjölds boulevard kan vara genomförda.

I framtagandet av detaljplaneförslaget arbetas aktivt med kommunens trafikstrategi.

Planområdet ligger i direkt anslutning till hållplatserna Frölunda torg och Positivgatan. Förutsättningarna för att resa kollektivt är jätte bra. Genom utbyggnad av de lokala gång och cykelstråken inom planområdet som kopplar till de angränsande övergripande stråken och kollektivtrafikhållplatserna underlättas resmöjligheterna med mer hållbara resalternativ.

Planområdet ligger i direkt anslutning till ett av stadens starkaste kraftsamlingsområden och lokala centrum. Här finns ett stort utbud av allmän och kommersiell service. I detaljplanen möjliggörs för verksamheter med centrumändamål i upp till två plan och det säkerställs en möjlighet till senare omvandling till lokaler genom en lägsta våningshöjd i bottenplan. En ny förskola kommer byggas inom gångavstånd, planarbetet löper parallellt.

Med en ny gatusektion för Mandolingatan ökar flexibiliteten och rörelsemöjligheterna för gående och cyklister. Det planeras tydligt utformade övergångsställen för att öka trafikanternas uppmärksamhet i viktiga korsningspunkter. Det ska öka trafiksäkerheten och tryggheten.

Barriäreffekten av spårvägen och de sammanlänkande skivhusen luckras upp genom en ny allmän gångväg från Mandolingatan till Positivparken och en gångfartsgata mot Marconigatan. Bebyggelsen på östra sidan av Mandolingatan delas in i minst fyra kvarter vilket skapar variation i gaturummet och minskar monotonin. Detta bidrar till ett attraktivare gaturum och inbjuder till lägre hastigheter.

Upplevelsen av området som präglas av bilarna på de stora, öde parkeringsplatserna och den breda körbanan minskar till förmån för gående och cyklister med den nya stadsgatan.

Tillgänglighet och service

Området är relativt platt vilket underlättar för personer med rörelsenedsättning.

Tillgängligheten med kollektivtrafik är mycket god och ökar genom att gångvägnätet blir finmaskigare och upplevelsen av barriärer minskar. Kollektivtrafiken till/från Frölunda torg väntas öka i framtiden.

Tillgänglighet till service är också mycket god kring Frölunda torg och kommer kunna kompletteras med verksamheter inom planområdet även om det inte är ett direkt krav med lokaler i entréplan.

Förskola

I det inledande planarbetet har flera alternativ till placering av en ny förskola studerats. I beslutet har fastighetskontoret, lokalsekretariatet, lokalförvaltningen, park och naturförvaltningen samt stadsdelsförvaltningen involverats. En placering har eftersträvat i anslutning mot Positivparken för synergieffekterna med parken. Med anledningen av att det behövdes minst 6 avdelningar och det ställer krav på 4200 m² gårdsyta samt tekniska svårigheter att inkludera förskolan i befintliga skivhus har det inte varit möjligt att inkludera förskolan inom planområdet. En placering i anslutning till

Frölunda Kulturhus prövas nu i separat planärende för att tillmötesgå det behov som planens bostäder skapar.

Vegetation och friytor

Trädallé

Allén längs Mandolingatan bibehålls som funktion med två trädrader. Träden på den västra sidan, de rödlistade almarna, kommer stå kvar och detaljplanen stärker skyddet genom krav på marklov för fällning av almar. Träden på östra sidan, 30 st. hästkastanjer, kommer tas ner och avses ersättas med lika många nya träd i linje med gatuparkeringen enligt nedan. Frågan studeras vidare tillsammans med gatuutformningen. Biotopskyddsdispens kommer sökas.



Befintlig trädallé.

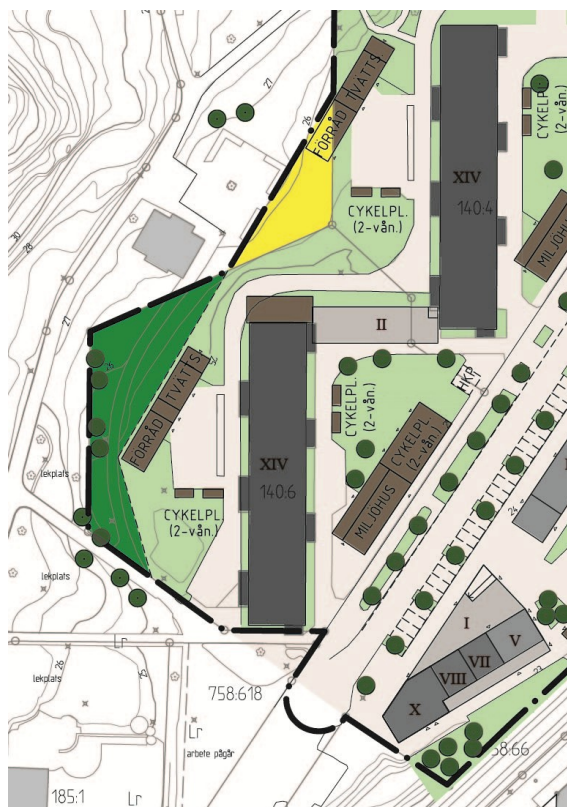


Kommande trädallé (Liljewall AB)

Rekreation

I förslaget till detaljplan sker en del förändringar mot parken. Bostadskompletterande byggnader tillåts som delvis kommer rama in bostadsgårdarna mer och tydliggöra gränsen mellan de privata gårdarna och den allmänna parken. När Positivparken gjordes om 2012 var tanken att skapa en flytande övergång mellan bostadsgårdarna och parken men boenden har upplevt de öppna gårdarna som otrygga på kvällstid. Målet är att överblickbarheten ska förbli. Detaljplanen tillåter endast bebyggelse mot parken i den omfattning som illustrerats. Byggnaderna kan komma att bidra till att fler boenden rör sig på gårdarna även på kvällstid och därmed ökar tryggheten med sin närva-

ro. En fortsatt dialog kring utformningen kommer föras med park och naturförvaltningen.



Det sker viss markreglering mot Positivparken. Regleringen motsvarar mer hur marken upplevs och används. Gångvägen som leder in i parken från Mandolingatan i söder övergår från kvartersmark till parkmark (grönt) medan kilen mellan husgrunden och bostäderna överförs till kvartersmark (gult).

Illustration över markregleringen vid parken. Grön yta övergår från kvartersmark till parkmark, gul yta övergår från parkmark till kvartersmark.

Sociala aspekter

Detaljplanen öppnar upp fler gång och cykelförbindelser som utökar valet av gångväg och minskar barriäreffekterna spårvägen och skivhusen ger. Den nya gångvägen mot stadsparken bedöms skapa bättre orienterbarhet till parken och ökat flöde av människor vilket kan leda till större trygghet.

Med gångväg på båda sidor av Mandolingatan och tydliga korsningspunkter kan en trygg trafikmiljö skapas för alla trafikanter.

Bostäderna och eventuella lokaler medför fler platsbildningar för möten. Extra hänsyn behöver tas till utformningen söder om Orgelgatan så att ytan med transformatorstationerna inte blir skräpig och upplevs som otrygg. Fler människor kommer röra sig längs gatorna och ökar trygghetsupplevelsen genom sin närvaro. Tvättstugor på gårdarna kan också medföra att fler rör sig på bostadsgårdarna mot parken och att tryggheten ökar. Utformningen av komplementhusen kring de befintliga skivhusen är viktig för att inte skapa gränser med slutna fasader och öka otryggheten.

Bebyggelsen på östra sidan minska ”betongkänslan” när de stora, öde markparkeringarna bebyggs. Bostadsformen kommer vara hyresrätter vilket redan är den dominerande boendeformen i området men behovet av hyresrätter är stort.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) ska eftersträvas om möjligt. Ju närmare källan som vatten fördröjs, infiltrerar eller evaporerar (avdunstar) desto bättre är det. Det innebär att lösningar med gröna tak och öppna markytor föredras.

En dagvattenutredning har gjorts för det aktuella området. Utredningen visar att en hantering av dagvattnet är möjlig. Vissa förutsättningar har ändrats under processens gång men slutlig lösning redovisas och granskas inför startbeskedet. Andelen garage inom planområdet har ökat sedan dagvattenutredningen gjordes. Det leder till att nödvändig magasineringsvolym och det totala flödet ökar något. När utredningen gjordes stod inte klart att planområdet i nordost kommer ansluta till gata istället för grässlant mot spårvagnsspåren. Utredaren föreslår därför anläggande av rör och underjordiskt magasin eller svackdike istället för det i utredningen föreslagna makadamdiket. Alternativt kan det vid anläggandet av stadsgatan användas skelettjord och trädplantering för att ta hand om dagvatten samt få till en god grogrund för träd längs gatan. Avvattningen från skelettjorden kopplas då till eventuellt befintligt magasin. Dagvattenutredningen kommer kompletteras med en föroreningsutredning för dagvattnet.

Exploatören avser arbeta aktivt med sedumtak och växtbäddar. Sedumtak (ett växttak med fetknops- och mossväxter) och växtbäddar kan både fördröja och rena dagvatten. De generella fördelarna med att ha gröna ytor är att dessa dels saktar ner hastigheten på avrinningen, och dels sänker temperaturen på omgivande ytor tack vare avdunstningen. Särskilt i stadsmiljö är det viktigt att minska temperaturhöjningarna som uppstår på grund av så kallade värmeöar. Låter man förorenat dagvatten rinna över vegetationsytor sker även en rening utav främst närsalter.

Parkeringar och ytor mot gatumark föreslås avvattnas via brunnar och till traditionellt dagvattenmagasin alternativt inspekterbara dagvattenkassetter. Från dagvattenmagasin leds vatten med begränsat flöde ut på det allmänna dagvattennätet. Dränering ska kopplas direkt mot dagvattenservis.

Öppna hårdgjorda ytor som betongplattor, smågatsten och armerat grus har fördelen att de släpper igenom en större andel dagvatten än t ex asfalt. Dagvattnet rinner då ner i överbyggnaden som fungerar som en fördröjning utan att extra system behöver anordnas. På så sätt minskar också eventuella grundvattensänkningar som kan orsaka sättningar.

Vatten och avlopp

Kompletterande ledningsutbyggnad för spillvatten behöver göras. Detaljplanens genomförande medför att två vattenledningar måste flyttas. Den södra kan flyttas till ledningsstråket markerat med u på plankartan. Den norra kan förläggas i Orgelgatan alternativt i gångfartsgatan.

Dricksvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät som finns utbyggt i befintliga lokalator inom området. Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A2; VAV publikation P 83. Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +77 m, höjdsystem RH2000.

Avloppsnätet inom kvartersmark skall utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Anslutning till allmänt spillvattennät och dagvattennät kan ske till ledningsnät som finns utbyggt i lokalgator.

Värme

Uppvärmning avses ske med fjärrvärme. Kapaciteten på fjärrvärmen kommer behöva ökas. Fjärrvärmeledningen som korsar kvartersmarken i norr behöver flyttas och läggas i föreslagen gångfartsgata.

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. Befintlig teleledning kommer ligga i gångfartsgatan.

En flytt eller inbyggnad av transformatorstationerna har övervägts för att undvika intrycket av baksida i korsningen Mandolingatan – Orgelgatan. En flytt har bedömts vara för dyr och en inbyggnad i bostadshus är svårt med hänsyn till tillgängligheten till transformatorerna och ledningarna. Befintliga transformatorstationer föreslås ligga kvar i befintligt läge. Vid en ombyggnad bör mer hänsyn tas till gestaltningen.

Avfall

Miljörum/-hus ska anordnas mot gata. Sopbilarnas möjlighet att stanna i direkt anslutning till miljörum/-hus och utan att skada almarna ska beaktas.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

Delar av planområdet är sättningskänsligt utan åtgärder. Se sida 15 och/eller de geotekniska utredningarna.

Markmiljö

Den översiktliga miljötekniska markundersökningen visar att fastigheten Järnbrott 186:3 bör ses som ställvis föroreningspåverkad dvs. med halter över gränsvärden som anges i faktablad 135 från Miljöförvaltningen i Göteborg.

Asfalt med stenkoltjära samt eventuell tjärindränkt makadam med mera som erhålls vid schaktarbeten ska behandlas som avfall och det ska tas till lämpliga mottagningsanläggningar med avseende på föroreningsinnehåll. Någon detaljerad avgränsning av den påträffade förekomsten av tjärasfalt har inte genomförts i framtagna undersökning och lämpligen genomförs en kompletterande provtagning av asfalt för att mer detaljerat studera utbredningen av påträffad asfalt med stenkoltjära.

I det ytliga fyllnadsmaterialet under asfalten på fastigheten Järnbrott 186:3 har föroreningar av bland annat PAH påträffats. De kan eventuellt ha påverkats av stenkoltjära från överliggande asfalt. Utredaren rekommenderar att en kontrollprovtagning på ytligt underlagrat fyllnadsmaterial efter att asfaltbeläggning har avlägsnats/sanerats på fastigheten Järnbrott 186:3, alternativt innan eller i samband med detta arbete. Detta

utförs för att få en bättre bild av föroreningsinnehåll i fyllnadsmassor och på så sätt ge ytterligare underlag för hur den ska hanteras.

En anmälan enligt 28 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ska lämnas in till den lokala tillsynsmyndigheten i god tid innan arbetet påbörjas. Schakt i förorenad jord är anmälningspliktig.

Buller

En bullerutredning har upprättats enligt 4 kap 33a § (ÅF-Infrastructure AB okt 2015). Utredningen finns som bilaga till detaljplanen. I detaljplanen finns planbestämmelser om buller med riktvärden för ljudnivåer. Dessa riktvärden överensstämmer med riktvärden i "Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader" (2015:216). Definitioner och förklaringar till riktvärdena som finns i Förordningen om trafikbuller gäller även för planbestämmelserna om buller.

Riktvärdena anger 55 dBA ekvivalent ljudnivå (medelljudnivån under ett dygn) vid fasad och max 70 dBA. Riktvärdet ska klaras för minst hälften av bostadsrummen.

Då Marconigatan och Mandolingatan har en hastighet på 50 km/h så beräknas de ekvivalenta ljudnivåerna mot Marconigatan att uppgå till 55-63 dBA, vilket överskrider riktvärdet 55 dBA. Fasader mot Mandolingatan beräknas få ljudnivåer om 55-58 dBA. Innergårdar kommer ha ljudnivåer som klart underskrider 55 dBA i normalfallet. Planlösningarna för lägenheter mot Marconigatan och Mandolingatan behöver planeras så att minst hälften av rummen orienteras mot gårdarna.

Det finns fasader där lägenheter inte kan nå en ljudskyddad sida (<55 dBA). Utan bullerreducerande åtgärd i spårvagnsspåret och ett antagande av konstant trafikmängd längs hela Mandolingatan krävs vissa avvikelser från riktvärdena vid byggnad närmast Frölunda torg, i sydväst. En reducering av ljudemissionen från spårvagnstrafiken genom annan beläggning (-3 dB) skulle kunna lösa detta överskridande. Då får fasad mot spårvägen ljudnivåer under 55 dBA. Då Mandolingatan är en återvändsgata och merparten av parkeringarna föreslås ligga i den norra delen av planområdet skulle en annan trafikfördelning längs Mandolingatan (halvering på den södra delsträckan) också innebära att kraven klaras.

Bullersituationen kommer studeras mer i detalj till granskningen. Kvartersstrukturen är fördelaktig för att nå en acceptabel ljudmiljö och både innergårdar och de bullerskyddade rekreatiomsområdena i planområdet direkta närområde medför bra boendekvaliteter.

Fastighetsindelning

Gällande fastighetsindelningsbestämmelser enligt nedan upphör att gälla när planen vinner laga kraft.

- Fastighetsindelningsbestämmelsen (Tomtindelning) ingår i kvarteret 140-takspånet i Järnbrott akt 1480K-III-5184 antagen 1960-07-21 (upphör att gälla för fastigheterna Järnbrott 140:1, Järnbrott 140:2, Järnbrott 140:3 och Järnbrott 140:4).
- Fastighetsindelningsbestämmelsen (Tomtindelning) ingår i kvarteret 140-takspånet i Järnbrott akt 1480K-III-5301 antagen 1961-10-12 (upphör att gälla för fastigheten Järnbrott 140:6).

- Fastighetsindelningsbestämmelsen (Tomtindelning) ingår i kvarteret 139-fläktrummet i Järnbrott akt 1480K-III-5200 antagen 1960-08-05 (upphör av gälla för fastigheten Järnbrott 139:1).

Fastighetsindelningen, u-områden, mm, framgår av plankartan.

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

Exploatören ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom kvartersmark.

Anläggningar utanför planområdet

Programmet för Frölunda där bland annat stadsutveckling utmed Marconigatan ingår (öster om planområdet) påverkar planområdets utbredning österut. I programmet diskuteras förslag för ombyggnad av Marconigatan.

Söder om planområdet ska en vändplan anläggas som finansierats inom detaljplan för utveckling av handel och bostäder vid Frölunda torg, antagen 2006-09-05. Utbyggnaden av vändplanen kommer att ske innan utbyggnaden av gator och bostäder inom planområdet.

Drift och förvaltning

Exploatören ansvarar för drift och förvaltning av anläggningar inom kvartersmark.

Kommunen, genom trafiknämnden, ansvarar för förvaltning av mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats (gata samt gång- och cykelväg).

Kommunen, genom park- och naturnämnden, ansvarar för förvaltning av mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats (park, gångväg mellan Mandolingatan och Positivparken).

Fastighetsrättsliga frågor

Tidigt samråd har hållits med lantmäterimyndigheten.

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Kommunen får en skyldighet att lösa in mark som är planlagd som allmän platsmark, gång- och cykelväg, park och gata, inom fastigheterna Järnbrott 758:71, Järnbrott 140:2, Järnbrott 140:3, Järnbrott 140:6 och Järnbrott 186:3.

Exploatören avstår mark som är planlagd för allmän plats utan ersättning.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning skall ske i enlighet med detaljplanen.

Fastighetsreglering kommer att ske för förändring av allmän platsmark.

Befintliga rättigheter kan komma att omprövas, nya rättigheter kan behöva upprättas.

Före beviljande av bygglov skall erforderlig fastighetsbildning vara genomförd.

Gemensamhetsanläggningar

Gemensamhetsanläggning för parkering kan komma att bildas.

Servitut

Fastigheten Järnbrott 758:71 belastas av avtalsservitut (14-IM1-63/1440.1) för parkeringsplats till förmån för Järnbrott 140:1, Järnbrott 140:2, Järnbrott 140:3, Järnbrott 140:4 och Järnbrott 140:6 vilket kan komma att omprövas.

Fastigheten Järnbrott 186:3 belastas av avtalsservitut (14-IM1- 63/1442.1) för parkeringsplats till förmån för Järnbrott 140:1, Järnbrott 140:2, Järnbrott 140:3, Järnbrott 140:4 och Järnbrott 140:6 vilket kan komma att omprövas.

Fastigheten Järnbrott 140:2 belastas av avtalsservitut (14-IM1-96/25502.1) för tvättstuga m.m. till förmån för Järnbrott 140:1 vilket ska upphävas.

Fastigheten Järnbrott 140:3 belastas av avtalsservitut (14-IM1-94/45396.1) för tvättstuga m.m. till förmån för Järnbrott 140:2 vilket ska upphävas.

Fastigheten Järnbrott 140:3 belastas av avtalsservitut (14-IM1-94/45397.1) för tvättstuga m.m. till förmån för Järnbrott 140:4 vilket ska upphävas.

Fastigheten Järnbrott 140:6 belastas av avtalsservitut (14-IM1-94/45413.1) för tvättstuga m.m. till förmån för Järnbrott 140:4 vilket ska upphävas.

Fastigheten Järnbrott 140:1 belastas av avtalsservitut (14-IM1-96/26463.1) för vattenledning m.m. till förmån för Järnbrott 140:2 vilket ska upphävas.

Fastigheten Järnbrott 140:2 belastas av avtalsservitut (14-IM1-96/25503.1) för vattenledning m.m. till förmån för Järnbrott 140:3 vilket ska upphävas.

Fastigheten Järnbrott 140:4 belastas av avtalsservitut (14-IM1-96/25512.1) för vattenledning m.m. till förmån för Järnbrott 140:6 vilket ska upphävas.

Fastigheten Järnbrott 140:4 belastas av avtalsservitut (14-IM1-96/25510.1) för avloppsledning m.m. till förmån för Järnbrott 140:3 vilket ska upphävas.

Servitut 14-IM1- 98/24081.1 för vatten och avloppsledningar till förmån för Järnbrott 758:66 belastar Järnbrott 140:4 kan komma att omprövas.

Ledningsrätt

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas för 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.

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

Allmänna ledningar, inom områden markerade med **u** på plankartan, kan säkerställas med ledningsrätt.

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

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 genomförandeaftalet.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Berörda fastigheter inom planområdet som ägs av kommunen är Järnbrott 758:66 och Järnbrott 139:1. Berörda fastigheter inom planområdet som ägs av Bostads AB Poseidon är Järnbrott 140:1, Järnbrott 140:2, Järnbrott 140:3, Järnbrott 140:4, Järnbrott 140:6, Järnbrott 186:3 samt Järnbrott 758:71.

Fastighetsrättsliga konsekvenser kommer att redovisas i granskningshandlingen.

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Arrendeavtal (AL-2014-0081) för fordonsparkering samt hyresavtal (HL-2014-0019) för lokal på fastigheten Järnbrott 139:1 ska sägas upp till 2018-12-31.

Arrendeavtal (AL-1992-0045) för transformatorstation med Göteborg Energi Nät AB på fastigheten Järnbrott 758:66 berörs.

Avtal mellan kommun och exploatör

Innan detaljplanen antas ska avtal tecknas mellan kommunen och exploatören angående genomförandet av planen.

Avtal om fastighetsbildning kommer att upprättas mellan kommunen och exploatören.

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 Energi-koncernens 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

Befintlig allé inom planområdet omfattas av biotopskydd, denna kommer på östra sidan att avverkas för att möjliggöra planerad bebyggelse. Ersättning med samma

antal träd som avverkas avses planteras. Ansökan om dispens från biotopskyddet kommer att lämnas in under det fortsatta planarbetet.

Preliminär tidplan

Samråd: andra kvartalet 2016

Granskning: fjärde kvartalet 2016

Antagande: första kvartalet 2017. Antagandet skulle med denna tidplan, med godkännande av Bostads AB Poseidon, ske innan genomförandetiden för befintlig plan gått ut.

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

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. Då planarbetet ingår i BoStad2021 (Jubileumssatsningen), är målet att bostäderna ska vara inflyttningsklara under 2021.

Överväganden och konsekvenser

Nollalternativet

Ett nollalternativ innebär utbyggnad enligt gällande detaljplaner. Det vill säga att det inte får ske kompletteringar på västra sidan av planområdet och att marken på östra sidan kan bebyggas med flerbostadshus i tio våningar medan de nordöstra kvarteret förblir parkeringsändamål med möjlighet till parkeringsdäck i två våningar.

Nollalternativet innebär att staden och dess invånare går miste om ett exceptionellt läge för förtätning med fler bostäder och en mer stadsmässig karaktär som saknas i Frölunda. Planförslaget medför mer än en fördubbling av antalet bostäder i förhållande till gällande planer. Färre människor skulle därför få möjlighet att bo intill ett stadsdelscentrum med fullt serviceutbud, nära kollektivtrafik och annan infrastruktur. Marconigatan skulle få sämre förutsättningar för en stadsmässig karaktär då planområdets angränsande kvarter skulle bebyggas med garage. Föreslagna nya gångförbindelser mellan Marconigatan, Mandolingatan och Positivparken skulle inte genomföras och barriärerna bestå.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

En förvaltningsintern workshop har genomförts med fokus på sociala aspekter och barnperspektiv. Därutöver har fastighetsägaren haft öppet hus för kringboende med dialog

kring projektet. Både befintlig situation som konsekvenser och förslag har diskuterats och slutsatserna sammanställs nedan. Beskrivningarna utvecklas efter information från grannar och andra berörda som yttrar sig i samrådet.

Sammanhållen stad

Huvudtemat är att motverka segregationen, och en nyckelfråga är att överbrygga fysiska eller mentala barriärer.

Frölunda torg är en mötesplats för många människor från hela Göteborg. Kollektivtrafiken mot centrum är mycket god men bristfällig för resor söderut.

Framkomligheten med cykel är god i området. Detaljplanens nya allmänna stråk ökar rörelsealternativen och minskar barriäreffekten spårvägen och de sammanlänkande skivhusen ger. De långa gångstråken idag bryts upp. Uppdelningen i minst fyra separata kvarter på östra sidan bidrar till en variation i stadsrummet som minskar de mentala avstånden.

Hyresbostäder är redan den dominerande upplåtelseformen inom närområdet men detta styrs av markägoförhållandena. Det finns även ett stort behov av hyresrätter i Göteborg. Prisnivåerna kommer troligen vara högre för de nya bostäderna än för de befintliga. Prisskillnaderna kan vara positivt för en blandning av boenden men nya grannar kan medföra oro för förändringen hos de befintliga hyresgästerna.

Samspel

Temat behandlar den fysiska miljöns förutsättningar för att skapa tillit och delaktighet. Vilka förutsättningar har platsen/området att stödja jämställt och jämlikt samspel?

En stor fördel för de boende inom planområdet, för sociala möten och barnens utveckling, är tillgången på både kvalitativ park och naturområde. Utformningen av gårdarna mot parken och placeringen av komplementbyggnader är mycket viktig för att inte minska parkens kvalitet och riskera att öka en upplevd otrygghet

Kring Frölunda torg finns flera mötesplatser både allmänna, kommunala och kommersiella. Ungdomar hänger gärna vid torget eller åker in till Slottsskogen. I detaljplanen skapas mer av halvprivata och halvoftentliga gårdar. Det kan underlätta för personliga möten och kontakter mellan de boende mer än på de befintliga gårdarna som har en mycket offentlig karaktär. Gaturummets utformning blir viktig för möten mellan bostadsområden. De utökade kopplingarna mellan Positivparken och Marconigatan kan öka tryggheten i parken när det finns fler vägval.

Vardagsliv

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

Planområdet ligger med gångavstånd till all den närservice Frölunda torg har att erbjuda, inklusive livsmedelsbutiker, förskola och skola. Fler boenden utökar underlaget för olika serviceinrättningar. Ombyggnaden av Mandolingatan medför säkra gång- och cykelförbindelser mellan bostadsområdena. De halvprivata gårdarna på östra si-

dan och gårdarna mot Positivparken utgör säkra lekplatser för barn utan direkt koppling till bilgator.

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.

Det finns en stark lokal identitet kring Frölunda torg. De nya kvarteren på östra sidan av Mandolingatan kan komma att upplevas som egna enklaver i området genom sin kvartersstruktur som skiljer sig från de skulpturala höghusen i parkmiljö. Husen kommer bidra med sin egen karaktär till området och eventuellt även bli en referenspunkt genom sin särart. De nya kvarteren kan komma att upplevas både inkluderande med öppnare entréväningar som exkluderande genom de upphöjda, halvprivata innejårdarna. Utformningen av gaturummet är viktigt för mötet mellan grannar och skapandet av vi-känsla.

Hälsa och säkerhet

Hälsobegreppet handlar om att främja jämlik och god livskvalitet samt att skydda från olyckor och annan negativ påverkan. Uppmuntran och möjliggörande för fysisk aktivitet utomhus behövs i närmiljön.

Detaljplanens genomförande främjar i sig inte någon fysisk aktivitet men området ligger nära Positivparken och Ruddalen med flera sportmöjligheter som inbjuder till fysisk aktivitet för de boende. Dessutom finns träningsmöjligheter vid torget och i badhuset alldeles i närheten. Gatuutformningen bör underlätta även för barn att själva ta sig till Positivparken och till andra gårdar.

Utbyggnaden enligt detaljplanen bidrar till ökad tillgänglighet till Positivparken genom nytt gångstråk och en tryggare miljö med fler ögon på gatan.

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 mm. Planområdet ligger inom influensområdet för Västerleden, i övrigt berörs inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen.

Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den ur 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.

Att möjliggöra för bostäder och centrumändamål i ett strategiskt bra läge ur tillgänglighets-, kommunikations- och servicesynpunkt bedöms ligga väl i linje med kommunens mål om en hållbar utveckling och minskat bilberoende.

Behovsbedömning

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

Störst negativa miljökonsekvens är att detaljplanen medför att flera träd inom kvarteretsmark behöver tas ner. Alla träd som bidrar till den dubbelsidiga allén avses dock ersättas i ny gatusektion. Positivt är bl.a. att markföroreningarna saneras och marken får ett effektivt utnyttjande. Kommunen har bedömt att området ur allmän synpunkt är lämpligt för bostadsutbyggnad och att detaljplanen inte medför någon betydande miljöpåverkan.

Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda. Detaljplaneförslaget medger endast en 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 beaktas särskilt.

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

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

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

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämmd med länsstyrelsen 2015-10-23. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

Avstämning av planförslaget har gjorts mot de lokala miljömålen. Planen bidrar till kommunens övergripande målsättning att komplettera och bygga staden inåt. Antalet bostäder nära god kollektivtrafik, befintlig infrastruktur, service och tillgång till rekreationsområden, kan öka med upp till 600 lägenheter.

Området får en god bebyggd miljö genom att komplettera med bostäder utifrån befintlig struktur. Bebyggelsen medför inte särskilt stora miljöeffekter och klimatpåverkan är begränsad. Marken är delvis förorenad av asfalten på befintliga parkeringar men kommer saneras. Riktvärden för luftkvalitet och bullernivåer klaras med små avvikelser genom genomgående lägenheter.

Naturmiljö

Naturmiljön påverkas främst genom att flera träd behöver tas ner. Befintliga hästkastanjer på parkeringen, som anses vara en del av alléstrukturen ersätts inom gaturummet. Detta förtydligas med planbestämmelse både inom användningen gata som inom parkeringsändamålet. Övriga träd inom kvartersmark som berörs avses ersättas av exploatören. Detta regleras inte i detaljplanen.

Kulturmiljö

Kvartersstrukturen som föreslås bryter med bebyggelsestrukturen i området som till stor del består av höga solitära byggnader. Kvartersstruktur anses idag ge ett gaturum som upplevs tryggare och mer belevat. Kvartersstrukturen kan bättre hantera bullerstörningar och skapar halvprivata gårdar med tryggare lekmiljöer för mindre barn. Utifrån detta bedöms brottet i bebyggelsestrukturen berättigat.

Påverkan på luft och vatten

Den goda kollektivtrafiken och de stora serviceutbudet i anslutning till planområdet är de bästa förutsättningarna för att de boende inte ska vara beroende av bil och att trafiknivåerna begränsas så långt som möjligt.

Dagvattenhanteringen studeras vidare. Fördröjning ska ske inom kvartersmarken.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Kommunens investeringsekonomi

Fastighetsnämnden får inkomster i form av markförsäljning och utgifter för fastighetsbildningsåtgärder.

Trafiknämnden får utgifter för anläggandet av allmän plats, gata och gång/cykel, vilket täcks av exploateringsbidrag samt kan komma att få utgifter till följd av åtgärdsvalsstudien, se nedan under ekonomiska konsekvenser för exploatören.

Park- och Naturnämnden får utgifter för anläggande av allmän plats, gångväg mellan Mandolingatan och Positivparken, vilket täcks av exploateringsbidrag.

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

Lokalnämnden bedöms inte få några utgifter till följd av detaljplanen.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Fastighetsnämnden bedöms inte få några kostnader till följd av detaljplaneförslaget.

Trafiknämnden får kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar samt för skötsel och underhåll av allmän plats, gata, gång- och cykelväg, m.m.

Park- och Naturnämnden får kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar och för skötsel och underhåll av park samt gångväg mellan Mandolingatan och Positivparken.

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

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Exploatören får kostnader för utbyggnad inom kvartersmark, markköp/markkupplåtelse, anläggningsavgifter, bygglov, flytt av ledningar, lantmäteriför rättning.

Exploatören får kostnader i form av exploateringsbidrag för utbyggnad av allmän plats, gata, gång- och cykelväg, gångväg mellan Mandolingatan och Positivparken.

Resultatet av pågående åtgärdsvalsstudie från Trafikverket, ÅVS, kan komma att medföra att åtgärder behöver göras på såväl Västerleden som på det kommunala gatunätet. I granskningsskedet ska dessa eventuella åtgärder så långt möjligt beskrivas och dess finansiering klargöras. Kostnader kan komma att belasta kommunen samt exploatören.

Överrensstämmelse med översiktsplanen

Planförslaget är i överensstämmelse med översiktsplanen.

För Stadsbyggnadskontoret

Karoline Rosgardt
Planchef

Maria Lejon
Projektledare
BoStad2021

Janna Bordier
Plankonsult,
Norconsult AB

För Fastighetskontoret

Magnus Uhrberg
Tf Enhetschef

Mikaela Löndén
Exploateringsingenjör