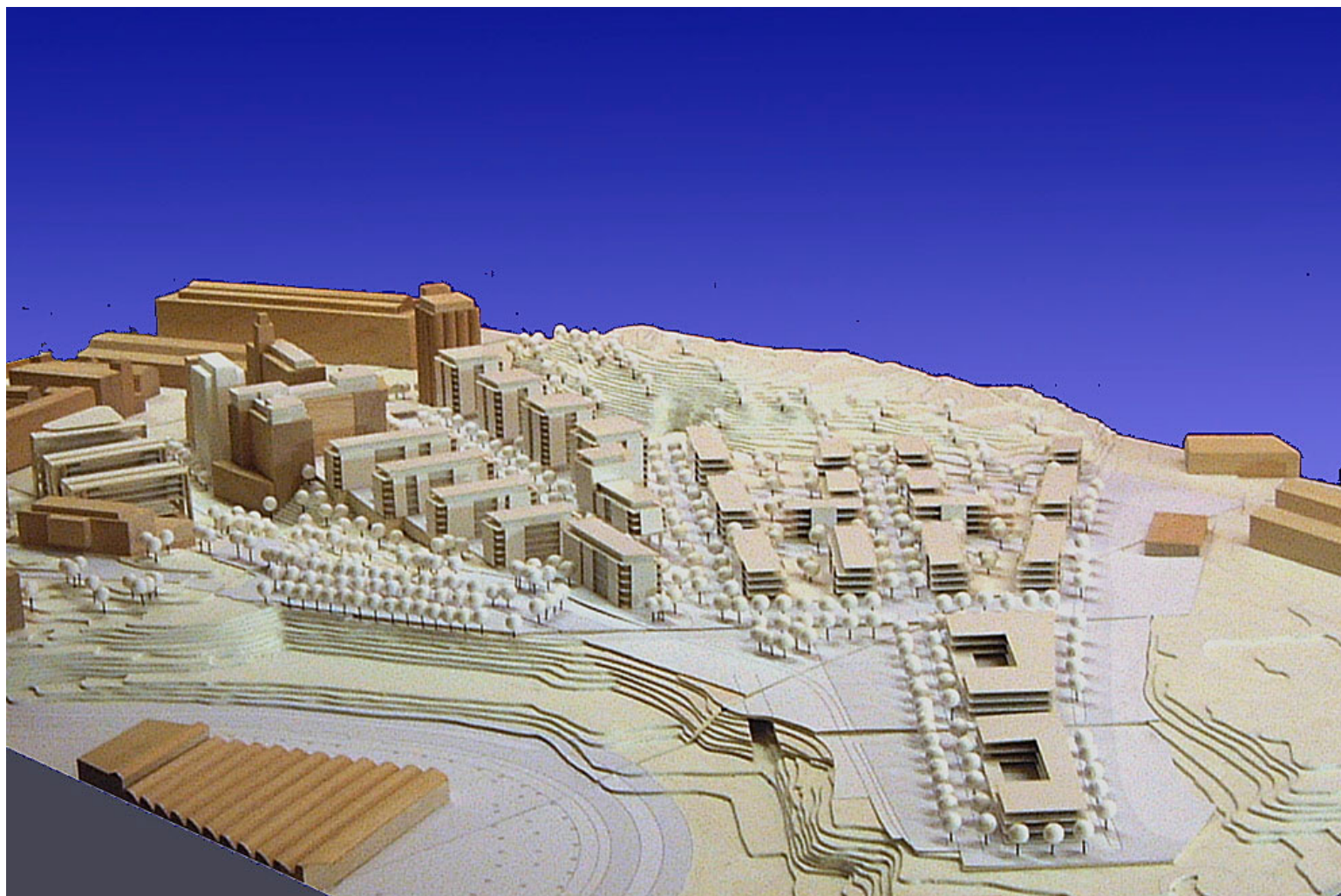


BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER VID SÄTERIGATAN



PROGRAM

STADSBYGGNADSKONTORET I GÖTEBORG DECEMBER 2004

Omslag: Modellbild över programområdet
Gösta Rydvall, Göteborgs Stadsbyggnadskontor

PROGRAMMETS INNEHÅLL

	Sid
SAMMANFATTNING	1
SYFTE	2
FÖRUTSÄTTNINGAR	5
BESKRIVNING AV OMRÅDET	9
HAMNBANAN	10
FÖRSLAGETS HUVUDSTRUKTUR	12
GEOTEKNIKSKA FÖRUTSÄTTNINGAR	21
TEKNISK FÖRSÖRJNING	21
MILJÖPÅVERKAN	23

BILAGOR

PM Risker och markanvändning
Överdäckning av hamnspåret vid Bratteråsberget.
Det Norske Veritas AB 02-04-23

Bilaga 1

Rapport: Sannegården 7:5 och Sannegården 734:9
Begränsad fas 1 inventering avseende yttre miljö.
WSP 2003-03-10

Bilaga 2



Program för
BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER VID SÄTERIGATAN
inom stadsdelen Sannegården i Göteborg

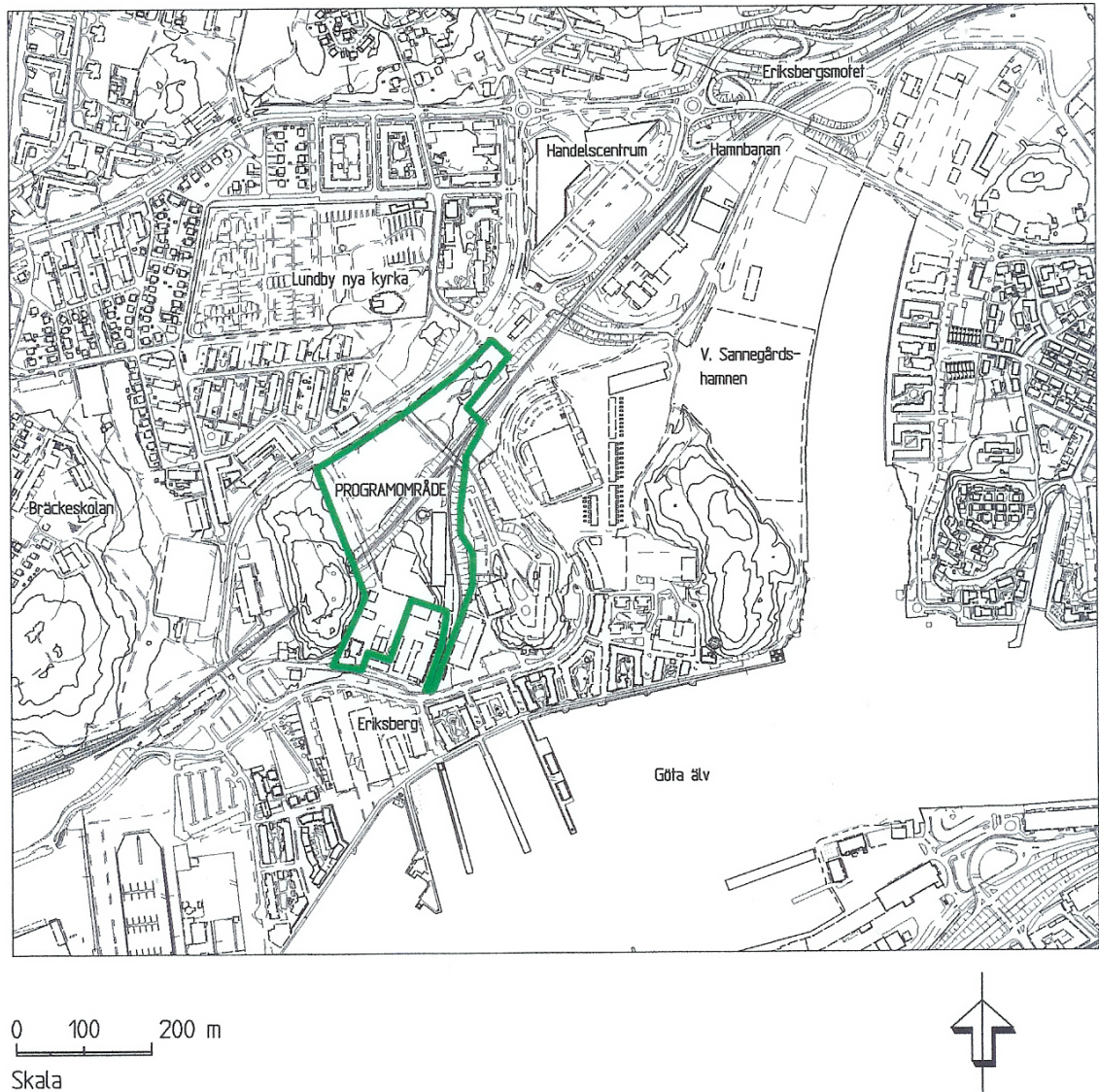
SAMMANFATTNING

Göteborgs kommun äger marken utmed Säterigatans södra sida mellan Bratteråsgatan och Celsiusgatan. Fastighetskontoret föreslår att området används för bostäder. Det aktuella området utgörs till största delen av en parkeringsplats som inte längre används. I översiktsplanen är marken avsatt för idrottsändamål och verksamheter. Idrotts- och föreningsnämnden har samtyckt till att man prövar området för bostadsbebyggelse.

Hamnbanan, som är transportled för farligt gods passerar genom programområdet. I samband med detaljplanearbetet för Juvelkvarnen på Eriksberg har idén väckts att bygga en överdäckning av Hamnbanan som förlängning av den befintliga tunneln genom Bratteråsberget. Detta skulle ge möjlighet att bygga bostäder nära järnvägen. Överdäckningen skulle också förta den avskärande verkan järnvägen har på omgivningen. Ett sammanhängande bostadsområde kunde skapas från Säterigatan i norr till Eriksbergsgatan i söder. Gångvägar och grönstråk skulle binda samman det inre av Lundby med vattnet och kajstråket vid Eriksberg.

Representanter för Banverket Västra regionen och Räddningstjänst har deltagit i samrådsmöten angående överdäckningen och funnit idén lämplig att pröva i ett programförslag. Det Norske Veritas har gjort en värdering av möjligheterna för bättre markanvändning genom en överdäckning av järnvägen och framfört, att en riskanalys skall utföras för att säkerställa tunnelkonstruktion, omgivningspåverkan och säkerhet vid användning.

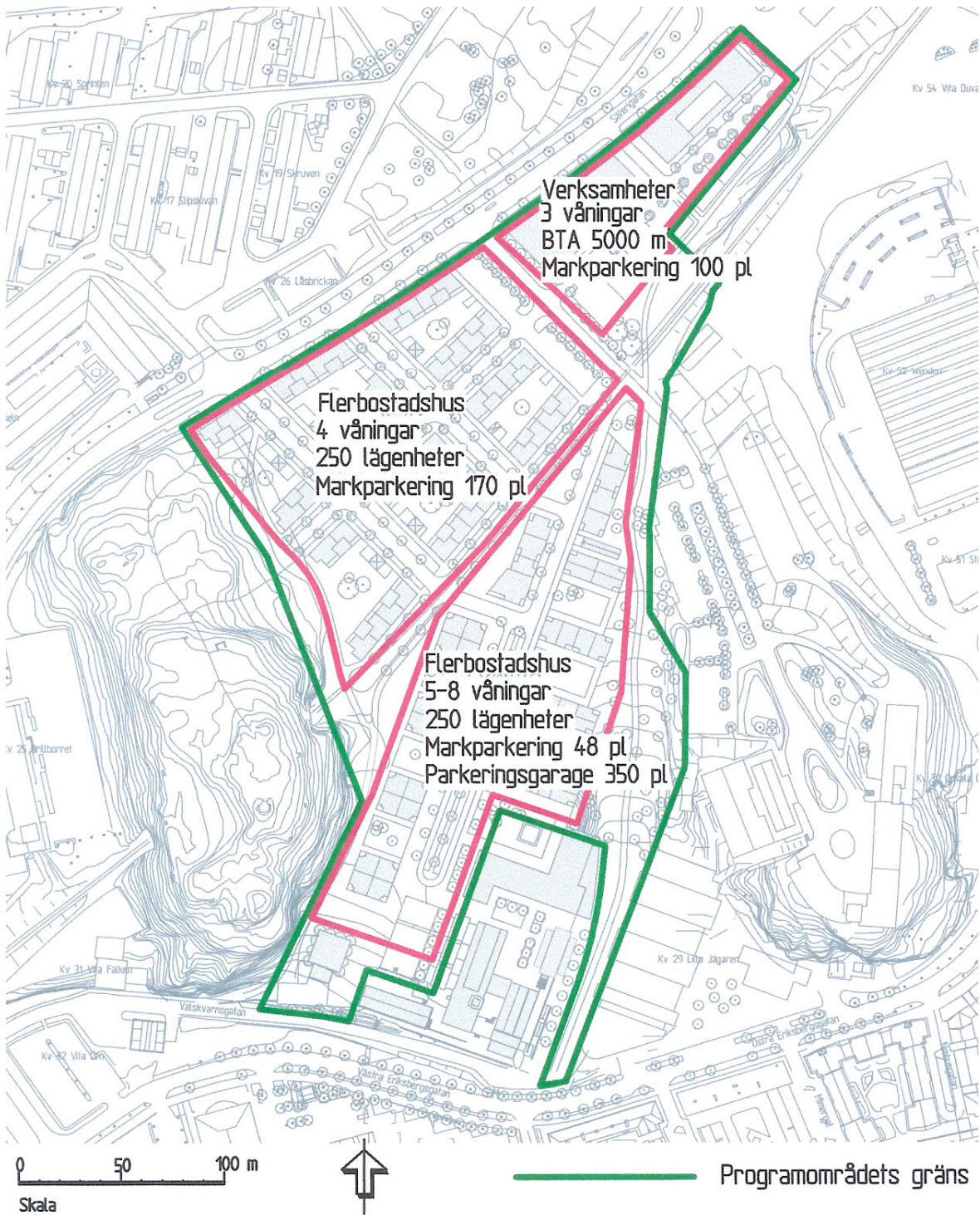
JM AB har option på den befintliga kvarnanläggningen. Fastighetskontoret och JM AB har tillsammans låtit White och Semrén & Månsson Arkitektkontor skissa på hur området skulle kunna bebyggas med bostäder och kontor. För att utjämna befintliga nivåskillnader föreslås garage ordnade i suterrängvåningar under bebyggelsen i den södra delen. Den norra delen ansluter i skala till den lägre bebyggelsen norr om Säterigatan. Här prövas markparkering, vilket till viss del styr exploateringen. Arkitektskisserna ligger till grund för programförslaget.



Figur 1. Översikt. Programområdet förenar Lundby med Eriksberg och Norra Älvstranden.

SYFTE

Programmet syftar till att skapa ett sammanhängande bostadsområde, med visst inslag av verksamheter, från Säterigatan i norr till Eriksbergsgatan i söder. För att åstadkomma detta föreslås en överdäckning av Hamnbanan som förlängning av tunneln genom Bratteråsberget. Ett preliminärt reservat som möjliggör en framtida utbyggnad av Hamnbanan med dubbelspår har lagts in i programmet. Avsikten är att programmet skall utgöra underlag för en kommande detaljplan. I detaljplaneskedet skall järnvägsreservatets utbredning och exakta läge studeras vidare.



Figur 2. Programområdet vid Säterigatan – nytillskott:

- Bostäder: ca 500 lägenheter
- Verksamheter: ca 5000 m² BTA
- Markparkering: ca 320 pl.
- Parkeringsgarage: ca 350 pl.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Läge och omfattning

Programområdet är beläget på Norra Älvstranden ca 3 km väster om Göteborgs centrum. (Figur 3). Det sträcker sig från Eriksbergsgatan i söder till Säterigatan i norr. Bratteråsberget bildar gräns i väster och bebyggelsen vid Celsiusgatan gräns i öster. En flik av området når fram till bensinstationen för Statoil i nordost. Den totala arealen uppgår till cirka 60.000 m².

Marken utmed Säterigatan samt järnvägsområdet är i kommunens ägo, medan Juvelkvarnen ägs av Kvarn AB Juvel. JM AB har option på att få köpa kvarnfastigheten. Området med de äldsta kvarnbyggnaderna ingår inte i programområdet, utan omfattas av en särskild detaljplan som nyligen färdigställts.

Översiktsplan

I översiktsplanen för Göteborgs kommun 1999 och i den detaljerade översiktsplanen för Norra Älvstranden som godkändes av kommunfullmäktige 1990 föreslås att området vid Säterigatan används för idrottsändamål t.ex. en bollplan. (Figur 4). För den södra delen av programområdet föreslås bevarad markanvändning i form av ett industri- och verksamhetsområde.

Hamnbanan, som korsar området i sydvästlig riktning bör enligt översiktsplanen rustas upp samt elektrifieras. Detta för att tillgodose de krav som ställs på den som anslutningsbana till Göteborgs Hamn och industrierna på västra Hisingen. Utrymme bör reserveras för senare utbyggnad av banan med dubbelspår.

Hamnbanan är av riksintresse och utgör transportled för farligt gods. Enligt kommunens översiktsplan fördjupad för sektorn ”Transporter med farligt gods” från 1998, föreslås en långsiktig robust ram kring järnvägar och huvudvägar som utgör transportled för farligt gods. Längs järnvägar skall ett bebyggelsefritt område på 30 meter upprätthållas. Fram till det bebyggelsefria området medges tät och stabil kontorsbebyggelse. Sammanhållen bostadsbebyggelse medges fram till 80 meter från järnvägen. Om man kan visa genom en riskanalys och säkerhetstekniska åtgärder att de grundläggande kraven på säkerhet i översiktsplanen uppfylls kan man bygga närmare spåret än den fysiska ramen anger.

Detaljplan

För större delen av området finns gällande detaljplaner (aktnr FII 3175 lagakraftvunnen år 1967, EII 2213 från 1937 och 2486 från 1943). Enligt detaljplanerna är marken utmed Säterigatan avsatt för parkering och garage för de anställda vid Eriksbergs varv och kvarnen Tre Lejon. Centralt i området är ett ca 60 meter brett järnvägsreservat utlagt för Hamnbanan. Marken söder om järnvägen utgör industrimark. En mindre del av marken vid Celsiusgatan i sydost omfattas inte av någon detaljplan. Juvelkvarnens äldsta byggnader ligger utanför programområdet och omfattas av detaljplan FII 4748 från 2004. Byggnaderna skall bevaras och användas för bostadsändamål. Parkering föreslås under ett första skede ordnad som markparkering inom det aktuella programområdet.

HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

A	ALLMÄNT ÄNDAMÅL
C	CENTRUM
B	BOSTÄDER
BV	BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER
VB	VERKSAMHETER OCH BOSTÄDER
V	VERKSAMHETER
Y	IDROTT
P	PARK
N	CAMPING, UTMHUSSCEN MM
W	VATTENOMRÅDE
F	FÄRJELÄGE
TH	HAMNOMRÅDE
T	TRAFIKOMRÅDE
G	GASLEDNING
a,b	SE DELOMRÅDEN
⊙	KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLA MILJÖER
---	TRAFIKRESERVAT
---	INDUSTRISPÅR
---	UTREDNINGSOMRÅDE



Figur 4. Utsnitt ur Detaljerade översiktsplan för Norra Älvstranden från 1990. Programområdet är betecknat som idrottsområde och verksamhetsområde.

Fornlämningar

Marken utmed Säterigatan har i sin norra del rymt fornlämningar i form av gravar från bronsåldern och järnåldern. I samband med att området användes som grustag försvann det mesta av fornlämningarna. Marken har sedan iordningstänkts (år 1999) med gräsytor och en gångstig. Kvar av fornlämningarna finns en skålgrop i en berghäll och rester av en boplatz från yngre stenåldern. Detta skall bevaras och ett parti med ca 10 meters radie hållas öppet kring skålgropen. "Sannegårdsmonumentet" med bautastenarna vid Lundby nya kyrka, utgör fornlämning som skyddas enligt fornlämningslagen. Den ligger utanför programområdet och berörs inte av den tänkta bebyggelsen. För att bättre förstå sambandet mellan fornlämningarna skall ett stråk hållas öppet och visuell kontakt finnas mellan bautastenarna och berghällen med skålgropen.



Figur 5. Juvelkvarnen vid 1930-talets början. Bratteråsgatan fortsatte vid den tiden fram till Valskvarnsgatan. KF:s Bildarkiv / Lindholm Restaurering AB.

Kulturhistoria

Juvelkvarnen uppfördes 1914 som handelskvarn av AB Mårten Pehrsons Valskvarn och förlades med egen kaj vid hamninloppet till Göteborg. En järnvägslinje drogs fram för att underlätta de transporter till kvarnen som inte skedde med fartyg. 1925 såldes anläggningen till Kooperativa förbundets dotterföretag Tre Lejon. Verksamheten expanderade och nya byggnader tillkom i olika etapper. 1950 uppgick antalet anställda vid kvarnen till ca 140 personer. Namnet ”Juvelkvarnen” fick anläggningen 1990. Kvarnen stängdes i maj 2001 då all verksamhet upphörde.

Juvelkvarnen är kulturhistoriskt värdefull och finns med i kommunens bevaringsprogram. Merparten av de äldre kvarnbyggnaderna utanför programområdet kommer att bevaras.

Inom programområdet finns tre av kvarnens byggnader; en mindre verkstadsbyggnad, ”silo IV”, samt ett höglager. Därtill finns ett par enkla garagelängor och förrådsbyggnader i plåt. Kvarngården har tidigare varit bebyggd med två bostadshus och en verkstadsbyggnad. Av detta finns endast verkstadsbyggnaden från 1921 kvar. Denna är uppförd i två våningar. Fasaderna är av liggande träpanel i faluröd kulör. Byggnaden kommer troligen att tas bort i samband med att ny bebyggelse tillkommer. Detsamma gäller garagelängorna och förrådsbyggnaderna.



Figur 6. Silo IV vid Eriksbergsgatan bildar ett karaktäristiskt inslag i stadsbilden och bör om möjligt bevaras.

Silo IV i anläggningens västra del ritades 1951 av arkitekten Olof Thunström och byggdes helt i betong i funktionalistisk anda. Den innehåller 16 cylindriska celler med en diameter på ca 5 m vardera samt ett elevatortorn i elva våningar. Silon är sedan 1996 vitputsad. Byggnaden utgör ett karaktäristiskt inslag i stadsbilden och kvarnmiljön, men står idag oanvänd. Stadsbyggnadskontoret anser att silon är värdefull att behålla, både ur stadsbildssynpunkt och på grund av sin speciella arkitektur. JM AB är tveksamma till ett bevarande av ekonomiska skäl och med hänsyn till de blivande lägenheternas kvalitet. Lägenheterna blir så speciella att de kan bli svåra att avyttra. I programmet tas inte slutgiltig ställning till om silobyggnaden skall behållas. Kontoret och JM AB är överens om att detta behöver undersökas vidare i kommande detaljplan.

Höglagret i områdets östra del har fasader av plåt och tillkom 1985-1992. Arkitekt för byggnaden är Arkitekturkompaniet. Lagerbyggnaden är såld till Dagab, som planerar att montera ner och flytta den till annan plats.

BESKRIVNING AV OMRÅDET

Programområdet består idag av två delar som är åtskilda från varandra genom Hamnbanan; den norra delen utmed Säterigatan och den södra delen med Juvelkvarnen. Järnvägen löper i en ca 7 meter djup ravin i syd-västlig riktning och går i en tunnel genom Bratteråsberget. Förbindelse mellan de båda delområdena finns via två broar över järnvägen; en vid Bratteråsgatan i väster och en vid Celsiusgatan i öster.

Utmed Säterigatan är marken relativt plan och utgörs i väster av en stor asfaltyta. Området planlades som parkering för de anställda vid Eriksberg och Juvelkvarnen, men står efter nedläggning av varvet tämligen outnyttjat. Marken norr om Celsiusgatan har tidigare utgjort upplagsplats för schaktmassor m.m. Dessa är numera borttagna och marken har iordningställts med en gångväg och gräsyta. Vid Celsiusgatan finns en mindre parkeringsplats för besökande i området. Marken ligger relativt högt, på nivån ca +25,5 m och med utsikt över bebyggelsen vid Västra Sannegårdshamnen.

Juvelkvarnen med sina massiva tegelbyggnader ligger på en platå söder om järnvägen mellan Bratteråsberget i väster och berget med Celsiusgatan i öster. En ravin skiljer kvarnterrassen från berget i öster. Ravinen bildades i samband med att man under lång tid hämtade grus från området, vilket efterlämnat djupa sår i terrängen. Nivåskillnader på 7-10 meter har därigenom skapats mellan platån och ravinens botten, som ligger på nivån ca + 16,0 m. Ett industrispår från Hamnbanan till kvarnanläggningen är förlagt i botten på ravinen.



Figur 7. Marken vid Säterigatan är relativt flack och har tidigare använts som grustag. I den norra delen finns en fornlämning som kommer att bevaras.

Väster om programområdet höjer sig Bratteråsberget med grönska omväxlande med kala partier. Berget är värdefullt från stadsbildssynpunkt och kan bli en attraktiv friyta för lek och rekreation. Från bergets övre del har man utsikt över älven och hamninloppet i väster samt mot centrala staden i öster. Sluttningen mot nordost är tämligen flack och här finns en stig som gör det möjligt att bestiga berget. Stigen behöver dock röjas från sly och förbättras så att tillgängligheten till området ökar. Östra sidan av Bratteråsberget är klädd med lövträd såsom ek och bok. I övrigt är vegetationen inom programområdet sparsam och består endast av mindre lövträd, främst björk i ravinen utmed järnvägen.



Figur 8. Hamnbanan löper i en ravin genom programområdet och delar detta i två delar.

HAMNBANAN

Hamnbanan passerar genom programområdet i en ravin och går därefter in i en tunnel genom Bratteråsberget. Den enkelspåriga banan utgör en viktig transportlänk för gods mellan Göteborgs ytterhamnar och industrierna på Hisingen samt övriga delar av Sveriges järnvägsnät. Banan är av riksintresse som den enda spårlänken mellan det nationella järnvägsnätet och riksintresset Göteborgs Hamn. Den ägdes ursprungligen av Göteborgs Hamn, men är numera i Banverkets ägo. Järnvägsområdet upplåts av kommunen med servitut.

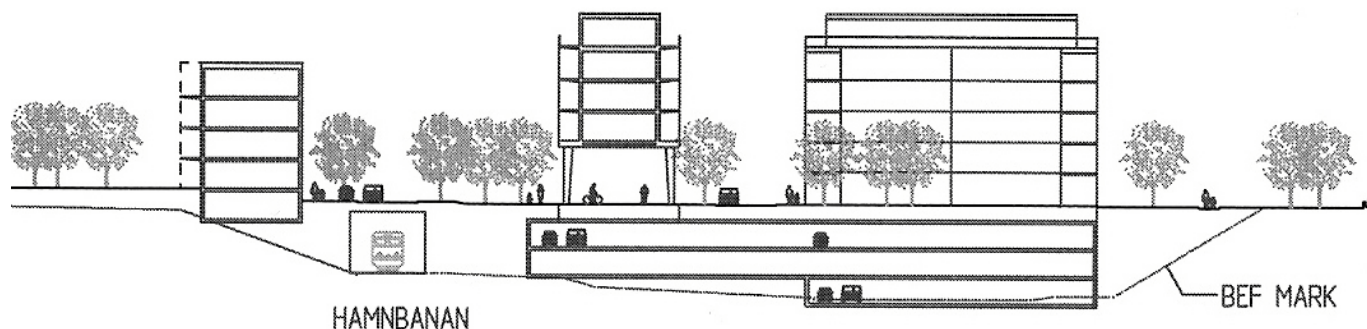
Hamnbanan trafikeras idag av ca 70 tåg per dygn varav alla är godståg. På järnvägen transporteras årligen ca 6,7 miljoner ton gods, av detta är ca 5% farligt gods. En elektrifiering av järnvägen har nyligen utförts. Efter elektrifieringen räknar man med en fördubbling av trafiken. Ca 30% av Skandinavians import och export går idag via hamnen och prognosen är att dessa transporter kommer att fördubblas inom 10-20 år. En prognos baserad på nuvarande trafik visar att kapacitetstaket på hamnbanan nås omkring år 2009. Redan inom en 5-årsperiod kan således kapaciteten på Hamnbanan behöva förstärkas.

I översiktsplanen för Göteborg föreslås ett reservat för att järnvägen i framtiden skall kunna byggas ut med dubbelspår. Det är för tidigt att säga att banan inom programområdet kan förbli enkelspårig, även om dubbelspår skulle byggas ut med andra delar av banan. Enligt Banverket behöver därför utrymme reserveras för en eventuell dubbelspårutbyggnad. Diskussioner förs också om ett nytt läge för en järnväg till ytterhamnarna och industrierna på Hisingen. Den nuvarande banan skulle då antingen tas bort eller byggas om för persontrafik till Torslanda. I programmet har ett preliminärt område för dubbelspår lagts in. (Se sid 17.) I detaljplaneskedet skall reservatets utformning med hänsyn till spårgeometri och intrång på den föreslagna bebyggelsen närmare utredas. Dubbelspår kräver troligen en ny tunnel genom Bratteråsberget.

På Hamnbanan forslas även farligt gods. Enligt kommunens översiktsplan fördjupad för sektorn ”Transporter med farligt gods” från 1998, föreslås en långsiktig robust ram kring järnvägar och huvudvägar som utgör transportled för farligt gods. Om man kan visa genom en riskanalys och säkerhetstekniska åtgärder att de grundläggande kraven på säkerhet i översiktsplanen uppfylls kan man bygga närmare spåret än den fysiska ramen anger.

I programmet föreslås att man utför en ca 290 meter lång överdäckning av järnvägen från Bratteråstunneln i väster och ca 60 meter förbi Celsiusgatan i öster. På bägge sidor av tunnelöverbyggnaden sker en utfyllnad av marken med jordmassor. Ingen bebyggelse är tänkt att uppföras på själva överdäckningen, men där kan finnas behov av en bilgata. Bostadshus förläggs på ömse sidor av tunneln. Deras exakta läge blir beroende av hur reservatet för dubbelspår utformas. Detta skall studeras vidare i detaljplaneskedet.

Överdäckningen skall utformas så att den uppfyller Banverkets bestämmelser och föreskrifter ”BVH 585.30 Säkerhet i järnvägstunnlar” samt ”BVS 585.40-BV Tunnel”. Överdäckningen skall vara av sådan beskaffenhet att en riskanalys visar att ställda krav på säkerhet uppfylls och att det går att bygga bostäder närmare spåren än vad som anges i översiktsplanen. En värdering av möjligheterna att förlänga Bratteråstunneln med en överdäckning har gjorts av Det Norske Veritas (bilaga 1). I denna uttalas att en överdäckning innebär att man förflyttar risken under mark och kan använda det frigjorda området under vissa förutsättningar. Dessa förutsättningar avser i första hand tunnelkonstruktion, omgivningspåverkan och säkerhet vid användning. Därtill måste en riskanalys för projektet utföras.



Figur 9. Sektion genom Hamnbanan med den tänkta överbyggnaden och intilliggande bostadshus.



Programillustration.

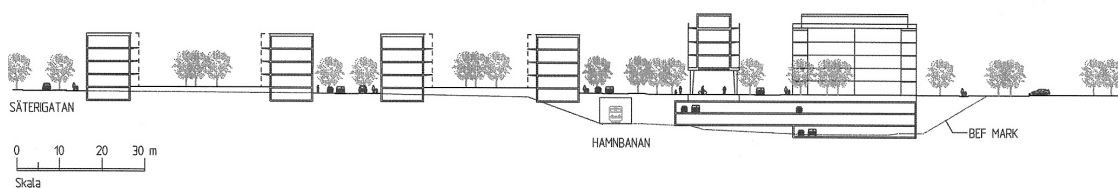
FÖRSLAGETS HUVUDSTRUKTUR OCH INNEHÅLL

Bostadsområdet

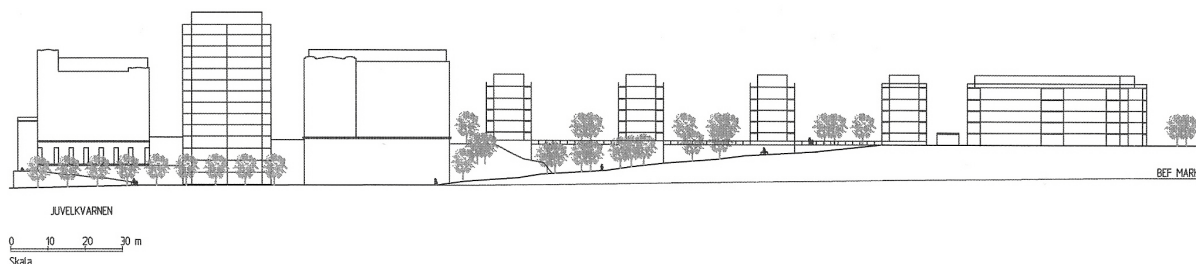
På den flacka marken mellan Bratteråsberget och Celsiusgatan kan ett bostadsområde skapas. Genom överdäckning av järnvägen återskapas kontakten mellan bebyggelsen vid Säterigatan och älvstranden. De nivåskillnader som uppstått i terrängen, då man hämtade grus i området och drog fram järnvägen utjämnas genom överdäckningen. Bostadshus med underliggande garagevåningar samt utfyllnader i området minskar nivåskillnaderna mot söder och gör det lättare att nå ner till kajstråket och vattnet.

Utmed Säterigatan föreslås bostadshus i fyra våningar. Bebyggelsen får en skala som ansluter till den befintliga bebyggelsen på gatans norra sida. Byggnaderna samlas kring öppna gårdar, som bildar kvarter med mellanliggande bostadsgator. Gårdarna vänder sig mot Bratteråsbergets naturområde i sydväst och sluter sig mot den mer bullriga Säterigatan. Två ”halva” kvarter avslutar bebyggelsen mot Bratteråsberget i söder. Själva överdäckningen av järnvägen lämnas fri från bebyggelse, men kan eventuellt utgöra entrégata till bostadskvarteren. Området beräknas rymma ca 250 lägenheter, vilka är tänkta att upplåtas med hyresrätt.

I anslutning till Juvelkvarnen skapas en bebyggelse som till volym och skala knyter an till kvarnens mäktiga byggnader. Husen ligger strikt ordnade kring ett stort centralt rum. Detta innehåller områdets nya tillfartsväg med en trädplantering i mitten. Gatan avslutas i norr med en öppen plats överbyggd av ett bostadshus upplyft ett par våningar från marken. Byggnaderna på gatans östra sida utgörs av lamellhus i 5-6 våningar, ställda tvärs mot gatans riktning så att utblickar ges mot öster. Husen är placerade på ett däck med underliggande suterängvåningar innehållande garage. Utmed Bratteråsberget placeras fyra punkthus som till formen påminner om den befintliga silo IV. Dessa byggnader blir 8 våningar höga med en indragen takvåning. Mellan punkthusen kan man uppleva Bratteråsbergets grönska. Totalt beräknas ca 250 lägenheter rymmas också i denna del av området. I programförslaget tas inte slutgiltig ställning till om silo IV skall behållas. Detta kommer att utredas vidare i detaljplaneskedet.



Tvärsektion genom Säterigatan och Hamnbanan.



Längdsektion genom området från Eriksbergsgatan till Celsiusgatan.



Området vid Juvelkvarnen. Vy mot norr längs den nya allén.



Området vid Juvelkvarnen. Vy från punkthusen mot lamellhusen i öster.



Området norr om Hamnbanan. Vy från en av de planerade bostadsgatorna med Bratteråsberget i fonden.

Kontor och verksamheter

För den norra delen av programområdet föreslås två slutna kvarter med kontors- eller alternativt byggnader för ej störande verksamheter. Byggnaderna blir i tre våningar. De placeras på ett avstånd av 30- 40 meter från Hamnbanan. Mot järnvägen förläggs parkeringsplatser. I norr lämnas ett område fritt kring den befintliga berghällen med fornlämningen. Total bruttoarea för kontorsbebyggelsen beräknas bli ca 5000 m². Antalet verksamma i området kan uppgå till 100-150 personer.

Förskola och skola

Förskola finns i Krokängsparken ca 400 meter väster om Säterigatan samt i Kyrkbyn. En integrerad förskola är nyligen färdigställd i Herrgårdsparken öster om programområdet. För att möta det ökade behovet av platser som den planerade bostadsbebyggelsen medför ges möjlighet att inrymma en förskola i bottenvåningen på någon av byggnaderna vid Bratteråsberget. Förskolan bör dimensioneras för två avdelningar och ha en inhägnad lekyta i anslutning till naturområdet.

Närmast belägna skola är Bräckeskolan ca 500 meter väster om bostadsområdet. En ny skola håller också på att byggas i Herrgårdsparken vid Östra Sannegårdshamnen. Det finns även planer på en skoltomt vid det framtida bostadsområdet i Västra Eriksberg. Vid Celsiusgatan ligger Donnergymnasiet. Ett flertal gymnasieskolor samt högskola finns på Lindholmen inom cykelavstånd från programområdet.



Figur 10. Utsikt från Bratteråsberget över planområdet och Ramberget i norr.

Friytor

Bratteråsberget är ett betydelsefullt naturområde i anslutning till programområdet och skall bevaras som sådant. Berget skall göras mer lättillgängligt genom att en ny gångväg anordnas utmed dess norra sida. Stigar skall röjas så att man lättare kan nå de övre delarna av berget. En större lekplats samt en liten bollplan bör anordnas vid Bratteråsberget eller i områdets östra del.

I programområdets östra del planeras en ny gång- och cykelväg samt ett mindre grönområde i anslutning till denna. Marken fylls ut så att en måttlig lutning bildas mot sydväst. Grönområdet kan fungera som lek- och solplats under sommaren och som kälkbacke snöiga vintrar. Närlekplatser och sittplatser med planteringar kommer att ordnas på bostadsgårdarna och mellan de planerade lamellhusen.

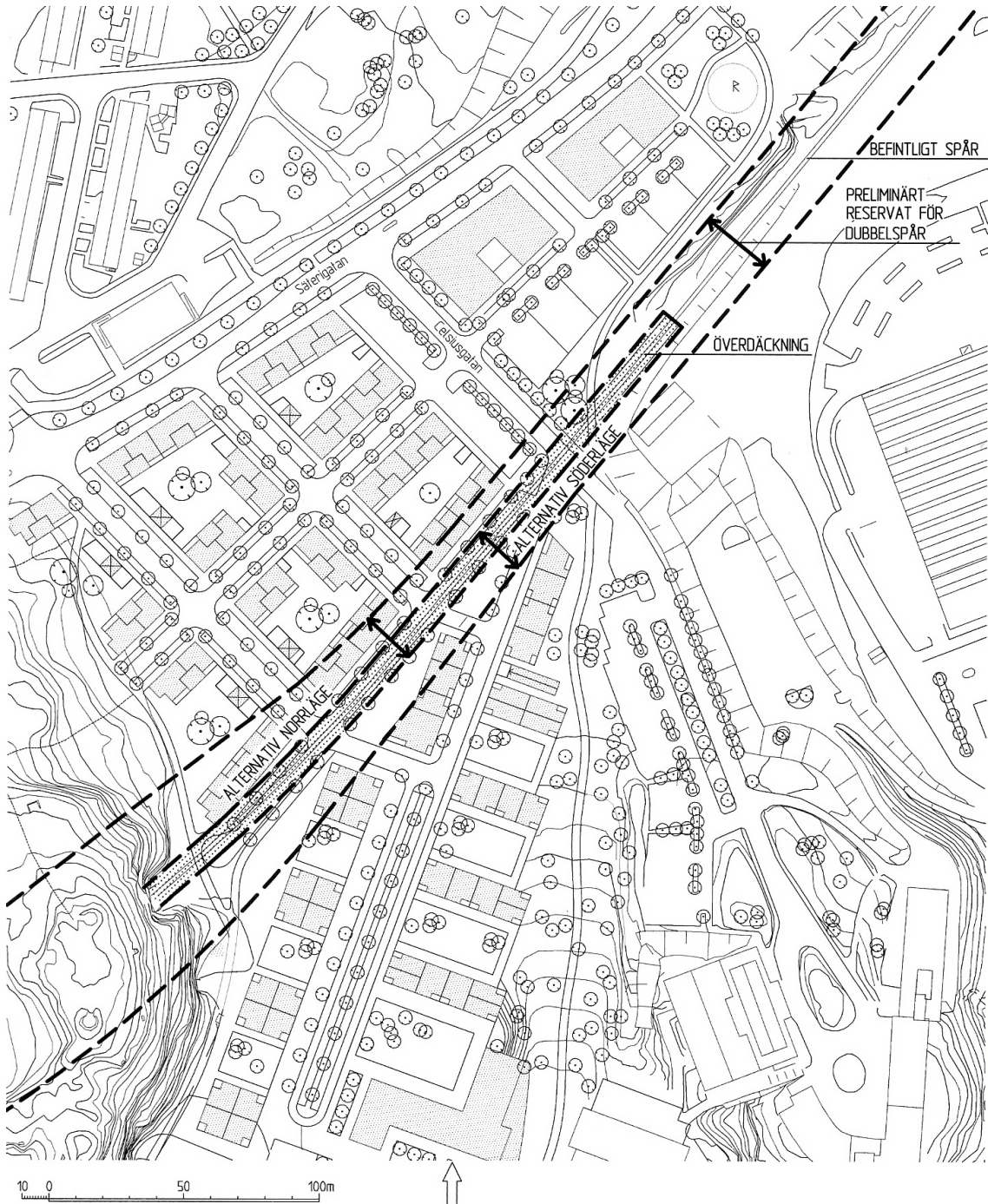
Rekreationsområden i programområdets närhet utgörs av Bratteråsparken, Sörhallsparken och Krokängsparken.

Idrottsområde

I översiktsplanen finns ett idrottsområde inlagt vid Säterigatan, inom programområdets nordvästra del. Idrotts- och föreningsnämnden har samtyckt till att detta utgår som idrottsområde och att marken vid Säterigatan provas för bostadsändamål.

Reservat för Hamnbanan

Hamnbanan passerar genom programområdet. I översiktsplanen framhålls att ett reservat skall finnas som ger möjlighet att i framtiden bygga ut banan med dubbelspår. Ett preliminärt reservat för dubbelspår har därför lagts in i programmet. Möjlighet ges att förlägga ett nytt spår antingen norr om det befintliga spåret, eller söder om detta. I detaljplaneskedet skall närmare undersökas på vilken sida det slutgiltiga reservatet skall förläggas. Detta är beroende av bl.a. spårgeometri och utformning av tunneln genom Bratteråsberget. Den tänkta bebyggelsens omfattning kan påverkas i olika hög grad av reservatets läge.



Figur 11. Två alternativa reservat redovisas för framtida dubbelspår. I detaljplaneskedet skall utredas vilket reservat som är lämpligast att behålla.

Gator

Med bil når man programområdet från Säterigatan. Säterigatan är idag utformad för att fungera som en smidig tillfartsgata till bostadsområdena vid Västra Eriksberg. Gatan är dimensionerad för hastigheten 50 km/tim och trafikeras även av bussar. Utmed dess nordvästra sida löper en gång- och cykelväg separerad från gatan av en grönnremsa.

I programförslaget prövas om det skulle vara möjligt att ge Säterigatan en annan karaktär som stadsgata med bostadshus förlagda intill gatan. Övergångsställen utförs förhöjda för att gående skall kunna korsa gatan på ett säkrare sätt och för att få ner bilarnas hastighet. Vid huvudgångstråket vid busshållplatsen bör ljussignaler övervägas. Angöringsfickor placeras utmed gatan så att bilar får möjlighet att stanna till framför bostadshusen. Säterigatan får på så vis en prägel av bostadsgata där man färdas i ett lugnare tempo och hastigheten sänks till 30 km/tim.

Från Säterigatan når man genom Bratteråsgatan och Celsiusgatan angöringsgatorna inne i området. Bratteråsgatan rätas upp mot nordost och ger på så vis utrymme för en rad bostadshus utmed berget. De nya gatorna ligger på kvartersmark och bildar ett rutnät som gör det möjligt att "sila" genom området. Endast Celsiusgatan utgör allmän plats. En ny utfart skapas eventuellt mot Säterigatan för den mellersta angöringsgatan. Gatorna utformas för en högsta hastighet av 30 km/tim. Gångbanor och parkeringsplatser utförs på båda sidor av gatorna. Avsikten är att parkeringsbehovet för denna del av området skall kunna tillgodoses genom markparkering utmed gatorna.

Centralt i programområdet ligger en ny gata av högre dignitet vilken utgör tillfartsväg för bostäderna i Juvelkvarnen och för de nya byggnaderna i anslutning till denna. Från gatan når man också de planerade källargaragen under lamellhusen i den östra delen av området. Gatan utformas med en trädplantering i mitten och bildar ett huvudstråk för bebyggelsen runt kvarnen.

Parkering

Göteborgs parkeringsnorm för det s.k. "mellanområdet" har varit utgångspunkt för beräkning av parkeringsbehovet:

- Kontor 0,50 bilplatser / sysselsatt
- Övriga verksamheter 13 bilplatser / 1000 m² BTA
- Bostäder inkl besöksplatser 0,70 bilplatser / lägenhet

Med hänsyn till samnyttjande bedöms behovet kunna reduceras med ca 15% vilket motsvarar tillägget för den så kallade planeringsnormen.

Avsikten är att i sluttningen på platsen för det nuvarande höglagret för Juvelkvarnen uppföra garage med flera suterrängvåningar och ovanpå dessa förlägga lamellhus. (Figur 2). Garagen kommer att nås uppifrån via den nya centrala gatan. I garagen skall bilplatser finnas för de bilar som genereras av bostäderna i programområdets sydöstra del inklusive planerade bostäder och kontor i den ombyggda Juvelkvarnen. Beräknat efter att antalet lägenheter i detta

område uppgår till ca 500, behöver garagen rymma ca 350 bilplatser. Besöks-parkering med ca 50 bilplatser anordnas utmed den nya gatan centralt i området.

Bostadsområdet norr om Hamnbanan planeras lösa parkeringsbehovet genom markparkering. Totalt beräknas utrymme ges för ca 170 bilplatser, vilket i det närmaste motsvarar behovet (175 bilplatser) för de ca 250 planerade lägenheterna. Angöringsgatorna mellan bostadskvarteren rymmer parkering på båda sidor om gatan, huvudsakligen i form av parkering längs med gatan. Vid husgavlarna förekommer parkering vinkelrätt mot gatan. I anslutning till Celsiusgatan anordnas en parkeringsplats för ca 30 bilar. För att minska störningarna för de boende är bostadshusens bottenvåning upplyft ca 1 meter från marken.

Verksamhetsområdet beräknas omfatta ca 5000 m² BTA vilket medför ett parkeringsbehov av 80-100 bilplatser. Dessa föreslås ordnade som markparkering utmed järnvägen i nordost.

Gång- och cykelvägar

Huvudstråk för gång- och cykeltrafik finns utmed Säterigatans och Eriksbergsgatans norra sidor. (Figur 11). Bostadsområdets gator utformas med gångbanor som ansluter till dessa huvudstråk vid Celsiusgatan och Valskvarnsgatan. Utmed den ”nya” Bratteråsgatan skall en gång- och cykelväg anordnas fram till busshållplatsen och det befintliga övergångsstället vid Säterigatan. Denna gång- och cykelväg blir skolväg från bostadsområdet till Bräckeskolan. Övergångsstället vid Säterigatan bör därför utföras förhöjt och eventuellt även vara signalreglerat. En ny gångväg i form av promenadväg föreslås i naturområdet utmed Bratteråsbergets östra sida från Säterigatan till Valskvarnsgatan.

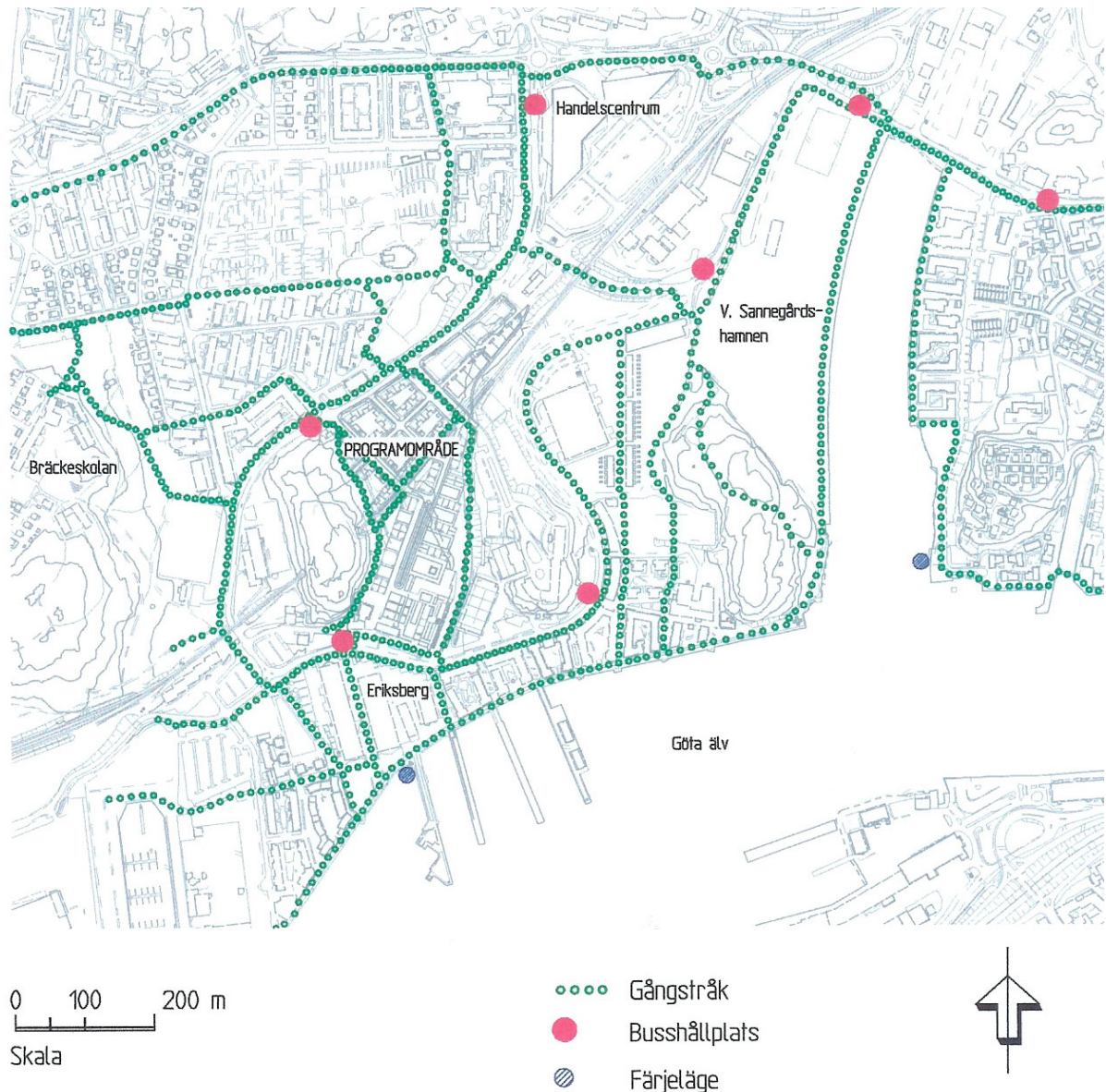
Ett genomgående gång- och cykelstråk på allmän plats planeras i den uppfyllda ravinen i programområdets östra del från Celsiusgatan till Eriksbergsgatan. Detta kan även förbinda bostadsområdet med Nordviksgatan och Eriksbergs handelscentrum.

Som komplement till huvudstråken finns utmed samtliga gator i området trottoarer som gör det möjligt att ströva fritt mellan kvarteren. Breda gångytor är tänkta i anslutning till lamellhusen och punkthusen i områdets södra del. Ett tryggt gångstråk bildas på så sätt utmed den nya centrala gatan i bostadsområdet och fortsätter utmed Celsiusgatan fram till Säterigatan där ett övergångsställe bör anordnas. Detta länkar samman bebyggelsen på Säterigatans norra sida med bostadsområdet på den södra sidan och med Eriksberg. Från det centrala gångstråket finns det möjlighet att ta sig ner mellan de gamla kvarnbyggnaderna till Valskvarnsgatan och busshållplatsen.

Kollektivtrafik

Säterigatan och Eriksbergsgatan trafikeras av flera busslinjer, bland annat stom-busslinjen från Eketrögatan till Högsbo via centrala staden. Hållplatser finns i direkt anslutning till programområdet vid Bratteråsgatan och Valskvarnsgatan.

Älvsnaabben har hållplats vid Eriksberg 200- 300 meter söder om Juvelkvarnen.



Figur 11. Viktiga gångstråk i anslutning till programområdet.

Vision Lundby

Vision Lundby är ett långsiktigt samverkansprojekt för utveckling av nya trafik- och transportlösningar, som är effektivare ur miljösynpunkt. Genom "Vision Lundby" finns olika alternativ för resande och transporter, t.ex. samåkning och samdistribution. Statoilstationen vid Säterigatan - Nordviksgatan rymmer en bilpool, som är ett miljövänligt och bekvämt alternativ för tillgång till bil.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Undergrunden i den norra delen av området består av sand och grus. I områdets östra del har 5-10 meter av sanden grävts bort i en täkt. I nordvästra delen täcks sanden av någon meter lera, som i sin tur täcks av svallsand. Det är osäkert hur långt in i området leran täcker sanden. Det kan vara så att sandtäktens gräns åt väster och norr beror på att lertäcket börjar där. Sanden kan vara löst lagrad. Bergytan inom området ligger mellan +20 och ± 0 . Vid östra och västra sidan går berget i dagen. Under området går en spillvattentunnel i ost-västlig riktning.

Spårområdet i sydost och marken öster därom är utfylld med ca 3 meter fyllning på lera, vars mäktighet ökar snabbt till 20 meter. Bergytan stupar under leran i 45–50 graders lutning.

Vid uppfyllnad till ursprunglig marknivå kring järnvägen skall fyllningen utföras med pålningsbara massor. Massorna utlägges skiktvis och packas väl. Om byggnader kan grundläggas på fyllningen, eller om grundförstärkning krävs, får avgöras efter att fyllningen är klar, så att dess bärighet kan bedömas. Eventuellt kan spillvattentunneln under området vara ett hinder för pålning över tunneln. Inom ett 30 meter brett tunnelområde är lägsta schaktdjup till +15,0 meter.

Enligt den rapport avseende yttre miljö, som utförts av WSP 2003-03-10 (bilaga 2), är det troligt att området vid Säterigatan har fyllts ut i stor omfattning. Det kan inte uteslutas att massor för utfyllnaden kan vara förorenade alternativt att deponering har förekommit i samband med utfyllnaden. En markmiljöundersökning skall utföras för att fastställa markens beskaffenhet.

Marken inom programområdet är normalradonmark. Byggnader där människor vistas mer än tillfälligtvis skall utföras med radonskyddande konstruktion.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Dricksvatten-, spillvatten- och dagvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät i Valskvarnsgatan och Säterigatan. För anslutning av dricksvatten och spillvatten till Säterigatan krävs en utbyggnad av det allmänna ledningsnätet på en sträcka av 300 meter till en kostnad av ca 1,2 Mkr. Detta är nödvändigt för anslutning av norra delen av programområdet. En dricksvattenledning i Bratteråsvägen behöver läggas om när gatan flyttas. Förbindelsepunkter för fastigheter inom programområdet upprättas vid Valskvarnsgatan och Säterigatan.

Kapaciteten på ledningsnätet för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A2; VAV:s publikation P 83. Möjlighet finns att ansluta sprinkler med begränsad kapacitet på ledningsnätet i södra delen av programområdet. Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +58 m. Önskas högre vattentryck skall detta ordnas och betalas av fastighetsägaren. Det allmänna avloppsnätet i Valskvarnsgatan är utformat som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Avloppsnätet inom

kvartersmark skall utformas med ett separat ledningssystem för dag- och dräneringsvatten och ett separat ledningssystem för spillvatten. Dag- och dräneringsvatten skall tas om hand lokalt genom i första hand fördröjning i stenmagasin och i andra hand avledning till allmän dagvattenledning i Valskvarnsgatan eller Säterigatan. Lägsta höjd på färdigt golv för att anslutning med självfall skall tillåtas skall vara 0,3 m över höjd på gata i förbindelsepunkt med hänsyn till risken för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Programområdet korsas av en regional tunnel för avledning av spillvatten. Ett 30 meter brett tunnelområde med lägsta schaktdjup till +15,0 meter skall reserveras för denna.

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

Värme

Fjärrvärmeledning finns inom det aktuella området. Det föreslagna området med flerfamiljshus och kontor kan erhålla värme i form av fjärrvärme som ansluts till en befintlig ledning i Västra Eriksbergsgatan eller i Säterigatan.

El och tele

En högspänningskabel är förlagd runt området och Juvelkvarnen. I samband med att Bratteråsgatan flyttas och ny bebyggelse tillkommer i områdets östra del måste befintliga kablar flyttas eller tas bort. Nya ledningar för elkraft föreslås förlagda i den nya Bratteråsgatan fram till en ny nätstation. Från stationen kan ledningarna dras i den nya gatan ”allén” fram till Celsiusgatan. De gamla ledningarna runt kvarnkomplexet utgår.

Befintliga telekablar är förlagda på nordvästra sidan av Säterigatan och utmed Bratteråsgatans västra sida. Telekablar finns även förlagda utmed industrispåret i programområdets östra del samt på södra sidan av Eriksbergsgatan. I samband med att Bratteråsgatan får en ny sträckning föreslås nya ledningar för tele förlagda i den nya Bratteråsgatan.

Optokabel och tomrör är förlagda utmed Säterigatans sydöstra sida. Optokablar finns även utmed Celsiusgatan och Eriksbergsgatan. Det finns möjlighet till opto-fiberanslutning för den nya bebyggelsen.

Gasledning

Utmed Säterigatans södra sida finns en gasledning. Vid markarbeten m.m. skall hänsyn tas ledningen. I övrigt beräknas ledningen inte ha någon inverkan på den föreslagna bostadsbebyggelsen.

Avfall

En anläggning med sopsug för källsorterat avfall finns vid Valskvarnsgatan. Möjlighet finns att ansluta bostadshusen till anläggningen.

MILJÖPÅVERKAN

Riksintresse

Hamnbanan är en järnväg av riksintresse och utgör transportled för farligt gods. Genom den föreslagna överdäckningen skall möjlighet ges att använda banan i samma utsträckning som idag och med den utökning av trafiken som planerats i samband med elektrifiering av banan. Ett reservat har avsatts för en eventuell framtida utbyggnad av Hamnbanan med dubbelspår. En riskanalys måste utföras för att visa att de grundläggande kraven på säkerhet i översiktsplanen uppfylls genom överdäckningen och att man kan bygga bostäder närmare spåren än de i översiktsplanen angivna avstånden. Riskanalysen skall även omfatta omgivningspåverkan avseende buller, vibrationer och elektromagnetisk strålning.

Göteborgs Hamn med sin farled är av riksintresse för sjöfarten. Hamnens verksamhet är beroende av god infrastruktur. Genom att möjlighet ges att bygga ut Hamnbanan med dubbelspår tillgodoses hamnens behov av järnvägstransporter.

Även Lundbyleden (E6.21) är av riksintresse. Leden är belägen ca 700 meter norr om programområdet och beräknas inte påverka den tänkta bebyggelsen.

Buller

Enligt riksdagsbeslut bör vid nybyggnad av bostäder ekvivalent ljudnivå från trafikbuller utomhus inte överskrida 55 dB(A) vid fasad. Maximal bullernivå på uteplats bör inte överskrida 70 dB(A). Inomhus får ekvivalent ljudnivå vara högst 30 dB(A) och maximal ljudnivå nattetid högst 45 dB(A). Vid spårbunden trafik får ekvivalent ljudnivå vid fasad uppgå till 60 dB(A), men vid uteplats till högst 55 dB(A).

På grund av att Hamnbanan är mycket tungt trafikerad har omgivningen höga ekvivalenta ljudnivåer. Om det sker en överdäckning av järnvägen kommer bullerstörningarna från järnvägen att minska och bostadsområdet beräknas klara riktvärdena för buller från järnvägen.

Säterigatan beräknas år 2010 ha en trafikmängd av ca 7000 fordon per årsmedeldygn. Om hastigheten på gatan sänks till 30 km/tim beräknas bullernivån vid de planerade bostadshusens fasader mot gatan uppgå till ca 60 dB(A) ekv. Behålls nuvarande hastighet 50 km/tim beräknas motsvarande bullernivå bli 62 dB(A) ekv. vid fasad. Bullervärdet vid fasader inne i området beräknas inte överstiga 55 dB(A) ekv. eftersom byggnaderna mot gatan verkar avskärmande på trafikbullret. Bostadslägenheter som vetter mot Säterigatan skall utföras genomgående och minst hälften av boningsrummen samt uteplatser förläggas mot den tysta gårdssidan. Fasader mot Säterigatan skall ljudisoleras så att man klarar riktvärden för ekvivalent och maximal ljudnivå inomhus.

Programförslaget beräknas bidra med en trafikökning om ca 1700 fordon per årsmedeldygn på Säterigatan. Detta väntas inte ge någon märkbar ökning av ljudnivåerna vid Säterigatan eller Lundbyleden. Andelen tunga transporter minskar i förhållande till om Juvelkvarnen behålls för verksamheter.

Luft

Miljökvalitetsnormen (MKN) skall enligt Miljöbalken iakttas vid planering och planläggning. Kommunala planer enligt plan- och bygglagen får inte meddelas i strid mot normerna. Av de gällande MKN är det ”halten av kvävedioxid (NO₂) för skydd av människors hälsa i tätorter” som är av intresse för detta program. MKN för NO₂ riskerar främst att överskridas i närheten av de mest trafikerade lederna, däribland Lundbyleden i Göteborg. Detta gäller både vid nollalternativet och vid genomförande av programförslaget. En väl utbyggd kollektivtrafik ger bästa förutsättningarna för att minska luftföroreningarna från trafiken. Programområdet har god tillgång till kollektivtrafik och ligger nära hållplatser för buss och färja, vilket talar för minskat bilberoende.

Markföroreningar

I den rapport avseende yttre miljö, som utförts av WSP 2003-03-10 (bilaga 2), har ett antal platser inom programområdet identifierats där det är ökad risk för att påträffa markföroreningar. Vid de befintliga garagen och verkstaden för Juvelkvarnen kan finnas oljekolväten, lösningsmedel och tungmetaller. Kring järnvägsspåret i öster finns risk för att påträffa oljekolväten, PAH:er och tungmetaller. Vid asfalterade ytor utmed Säterigatan kan enligt rapporten finnas oljekolväten, tungmetaller och PAH-haltig asfalt.

En fördjupad markmiljöundersökning skall utföras för hela programområdet, så att beslut kan tas om hur man skall förfara med eventuellt förorenade massor. Det är viktigt att i ett tidigt skede klargöra föroreningarnas omfattning och kunna planera för transporter samt slutligt omhändertagande av förorenade jordmassor. Marken skall innan den bebyggs med bostäder klara Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning, vilket bedöms vara genomförbart.

Skyddsrum

Programområdet är beläget utanför skyddsrumsområde. Inga krav ställs idag på att skyddsrum skall inrymmas i den planerade bebyggelsen.

GENOMFÖRANDE

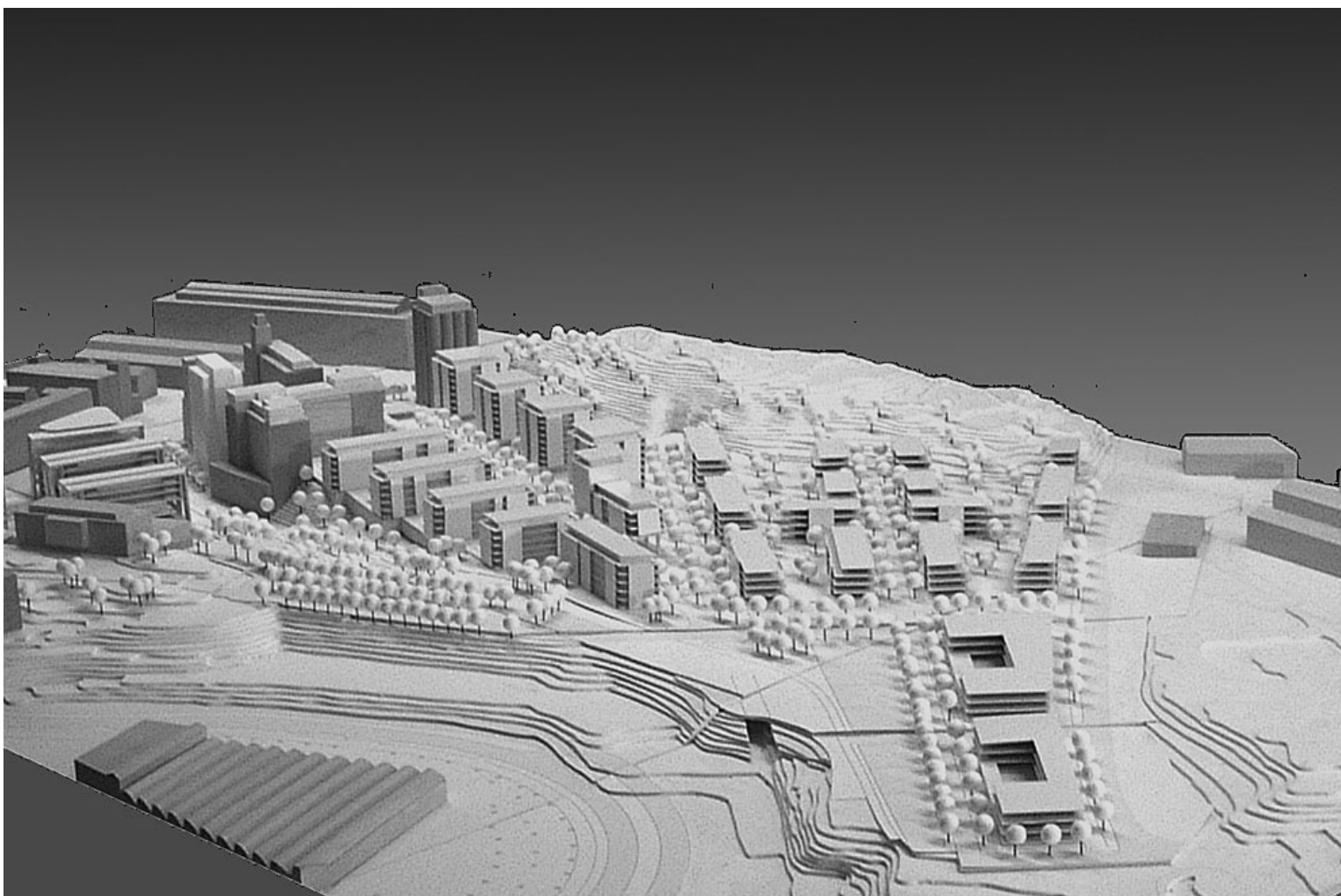
Den viktigaste genomförandefrågan är hur stor exploatering som krävs för att kunna finansiera överdäckningen av Hamnbanan. Programområdet innehåller ett nytillskott av ca 500 bostäder, varav 250 bostadsrätter och 250 hyresrätter. Exploateringen är avpassad så att man för hyresrätterna skall klara parkeringsbehovet genom markparkering. Kostnaden för överdäckning av Hamnbanan beräknas bli i storleksordningen 30 Mkr. Fastighetskontoret bedömer att den kostnad som varje lägenhet skall bära är rimlig.

Maj Britt Olsbo
Planchef

Jöran Bellman

Eva Frykberg

BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER VID SÄTERIGATAN



PROGRAM SAMRÅDSREDOGÖRELSE

STADSBYGGNADSKONTORET I GÖTEBORG DECEMBER 2004



**Program för
BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER VID SÄTERIGATAN
inom stadsdelen Sannegården i Göteborg**

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

GENOMFÖRANDE

Byggnadsnämnden beslöt den 2 mars 2004 att genomföra samråd för programmet. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogade lista över samrådskrets, bilaga 1. Förslaget har vidare varit utställt på Stadsbyggnadskontoret, på Lundby Stadsdelshus och på Älvstrandens bibliotek under tiden 10 mars till 27 april 2004.

SAMMANFATTNING

De flesta remissinstanser är positiva till förslaget med en överdäckning av Hamnbanan, som möjliggör att bostäder kan byggas närmare järnvägen. Det är också positivt att bostadsområdena utmed Säterigatan därigenom knyts bättre samman med Norra Älvstranden.

Banverket, Länsstyrelsen m.fl. framför dock att mark måste reserveras för ett framtida dubbelspår utmed hela Hamnbanan. Det reservat för Hamnbanans utveckling, som redovisas i den gällande översiktsplanen för norra Älvstranden behöver ligga kvar i nuvarande läge.

Park- och naturnämnden anser att exploateringen av området är för hög och att man måste planera för mer friytor. Kulturnämnden samt partierna fp, kd och m i Fastighetsnämnden, understryker vikten av att silo IV bevaras för framtiden.

Stadsbyggnadskontoret har efter programsamrådet lagt in ett preliminärt reservat för dubbelspår i programmet. I det fortsatta detaljplanearbetet skall reservatets omfattning utredas noggrannare och dess läge med hänsyn till spårgeometri, bebyggelse m.m. studeras vidare. I programmet tas inte ställning till om ett framtida spår skall förläggas norr eller söder om befintligt järnvägsspår. Detta skall undersökas vidare i detaljplaneskedet. Banverket har vid förnyad kontakt godkänt det preliminära reservatet. Övriga synpunkter framförda under programsamrådet är av sådan art, att de till största delen kan beaktas i det fortsatta detaljplanearbetet.

KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M M

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden tillstyrker programmet.

Fastighetskontoret meddelar i sitt tjänsteutlåtande, att den norra delen av programområdet från Säterigatan t o m järnvägsområdet, ägs av kommunen. Fastighetsnämnden har inte lämnat någon markanvisning på den kommunägda marken.

Det kan finnas markföroreningar inom programområdet. En översiktlig miljöteknisk markundersökning har därför beställts för det område som ägs av kommunen. Provtagningar är gjorda, men analyserna är ännu inte klara.

Genomförandet av programmet förutsätter att en ca 300 meter lång och 10 meter bred överdäckning görs av järnvägen. En riskanalys behöver utföras för att säkerställa tunnelkonstruktion, omgivningspåverkan och säkerhet vid användning.

Det förutsätts i programmet att Hamnbanan förblir enkelspårig inom programområdet, även om dubbelspår skulle byggas utmed andra delar av banan. Banverket önskar att utrymme reserveras för ett eventuellt dubbelspår. Om kommunen skulle planera för dubbelspår hela vägen skulle ett bredare område behöva undantagas från bebyggelse.

Fastighetskontoret anser att programmet utgör ett bra underlag för fortsatt planering av området. Det är viktigt att skapa förutsättningar för byggande av nya bostäder i attraktiva lägen.

De kostnader och intäkter som ett genomförande av programförslaget innebär kommer att hanteras i det fortsatta planarbetet.

Till fastighetsnämndens protokoll bifogas två skrivelser från (fp), (kd) och (m). I den första skrivelsens framförs att programmet har många kvaliteter, men att det som idag saknas på Norra Älvstranden är publika platser dit folk vill gå och träffas. Det finns inga små torg. Vad finns att göra efter klockan 19.00 på kvällen? Området bör planeras så att även barnfamiljer lockas att flytta dit. Området skulle också må bra av ett antal studentbostäder. Då skulle gator och torg befolkas på ett helt annat sätt än idag. De nya områdena på Norra Älvstranden måste få mer attraktiva mötesplatser och möjligheter att få in olika verksamheter som attraherar folk att komma dit. Programmet måste innehålla tankar och möjligheter att få en levande stadsdel dygnet runt.

I den andra skrivelsen från (fp), (kd) och (m) framförs att enligt en tidigare antagen detaljplan skall Juvelkvarnen byggas om till bostäder. Det kräver enligt exploatören, att silobyggnaderna måste rivas. När nu programmet utarbetas för denna del av Norra Älvstranden är det ett starkt önskemål, att hänsyn tas till den kvarvarande, fristående silobyggnaden (silo IV) och att denna bevaras. Det bör helst komma till uttryck i form av ett rivningsförbud i kommande detaljplan.

Stadsbyggnadskontoret

Efter programsamrådet har samtal förts med Banverket där även fastighetskontoret medverkat, angående utbyggnad av Hamnbanan med dubbelspår. Ett preliminärt reservat för dubbelspår har lagts in i programförslaget. Reservatets bredd ger möjlighet att förlägga ett nytt spår antingen norr eller söder om det befintliga spåret. Vid det fortsatta detaljplanearbetet skall utredas hur ett dubbelspår lämpligast placeras med hänsyn till spårgeometri m.m. Den skisserade bebyggelsen berörs till en del av reservatet men avsikten är att reservatets bredd efter närmare studier skall kunna minskas och bebyggelsens läge eventuellt justeras något.

Bostadsområdet skall utformas så att det även lockar barnfamiljer. Hyresrätterna som planeras utmed Säterigatan är tänkta att fungera för yngre familjer. Studentbostäder kan bli aktuella i kvarteret som gränsar till Juvelkvarnen i öster (Centrala Eriksberg). Kontoret samtycker till att det är önskvärt att blanda bostadsbebyggelsen med verksamheter som kan locka folk. Det finns tankar om både ett kvarn-muséum och möteslokaler i bottenvåningen på den gamla Juvelkvarnen närmast Eriksbergsgatan. Problemet är att få verksamheterna lönsamma.

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att silo IV bör bevaras. I det fortsatta detaljplanearbetet får ställning tas till om ett rivningsförbud skall införas för silon.

Göteborg Energi AB, Fjärrvärme/Distribution

Huvudalternativet för att försörja det aktuella området med fjärrvärme är att anslutning sker till befintligt nät i Säterigatan. Den tänkta anslutningspunkten är belägen i nordöstra hörnet av grusplanen väster om Säterigatan.

Stadsbyggnadskontoret

I detaljplaneskedet kommer vidare att undersökas hur fjärrvärmeanslutning för bostäderna kan ske på lämpligaste sätt.

Göteborg Energi AB, Gasdistribution

En markförlagd naturgasledning finns inom planområdet. I övrigt finns inget att erinra mot programförslaget.

Stadsbyggnadskontoret

Naturgasledningen är förlagd på södra sidan av Säterigatan. I detaljplaneskedet kommer hänsyn att tas till denna ledning.

Göteborg Energi Nät AB

Elnätet kommer att byggas ut med stationer och ledningar i takt med att byggnationen sker. Det är önskvärt att eventuella etapper planeras, så att ledningsnätet kan byggas ut på ett rationellt sätt.

I områdets östra del längs industrispåret finns viktiga högspänningsledningar. Dessa önskas säkrade i det kommande detaljplanearbetet. Genom planområdet löper även en högspänningskabel, som får läggas om i samband med att en ny nätstation byggs. Denna ledning matar även en kundstation som finns i den befintliga kvarnbebyggelsen.

Stadsbyggnadskontoret

I detaljplaneskedet kommer möjlighet ges för Göteborg Energi AB att medverka, så att en utbyggnad av elnätet sker på lämpligt sätt. Hänsyn kommer då också att tas till de aktuella högspänningsledningarna.

Göteborg Energi GothNet AB

GothNet AB är intresserade av att bli informerade längre fram i planarbetet angående schakter, el- och fjärrvärmeanslutning. Rör kan då förläggas och bredband samt IT-tjänster levereras om intresse finns. Befintliga optokablar och rör inom området redovisas på bifogad karta.

I övrigt finns inget att erinra mot programmet.

Göteborgs Hamn AB

Göteborgs Hamn (GHAB) är beroende av god infrastruktur. Hamnbanan är därvid en nödvändig livsnerv för hamnen. GHAB förutsätter att de åtgärder och den bebyggelse som inryms i programhandlingen inte får några negativa konsekvenser för kapaciteten på Hamnbanan vare sig under planområdets exploatering eller fortsatta förvaltning.

I övrigt har GHAB inte några synpunkter på programförslaget.

Stadsbyggnadskontoret

Avsikten är att största möjliga hänsyn skall tas till den befintliga Hamnbanan vid utbyggnad av området. Hur detta skall ske kommer att behandlas i detaljplanens genomförandebeskrivning. Ett preliminärt reservat för framtida dubbelspår har efter samråd med Banverket m.fl. tagits med i programmet.

Idrotts- och Föreningsnämnden

Idrotts- och föreningsnämnden tillstyrker förslaget till program och översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande i ärendet.

Programområdet är i översiktsplanen avsatt för idrottsändamål och verksamheter, men ytan används idag till parkering. Vid tidigare kontakter har förvaltningen ställt sig positiv till, att Fastighetskontoret exploaterar denna yta under förutsättning att Idrotts- och föreningsnämnden får ekonomisk och praktisk möjlighet att förädla en bollplan, som ligger i anslutning till Krokängsparken strax utanför det område programmet avser. Genom att där etablera konstgräs samt ordna belysning

och parkering, kan nyttjandet ökas avsevärt. Därmed skulle behovet av idrottsytan vid Säterigatan minska.

Idrotts- och föreningsnämnden har inga invändningar mot förslaget under förutsättning att det i samband med en exploatering sker en förädling av bollplanen vid Krokängsparken. Nämnden ser dessutom positivt på att området kring Juvelkvarnen sammanlänkas med området utmed Säterigatan, eftersom det skapar en närhet från Norra Älvstranden till de idrottsytor som finns norr om området.

Stadsbyggnadskontoret

Kontoret samtycker till att bollplanen vid Krokängsparken rustas upp så att den kan utnyttjas bättre. Utformningen av bollplanen och intilliggande parkering bör dock ske i samråd med Park- och naturförvaltningen.

Kulturnämnden

Kulturnämnden understryker vikten av att silo IV bevaras dels med tanke på platsens identitet och dels med tanke på stadsbilden. Svårigheter i arbetet med f.d. Juvelkvarnens anpassning till nya funktioner har inneburit att samtliga silorör i anslutning till kvarnanläggningens sydostfasad måste rivas. Silobyggnad IV har ett stort identitetsvärde både för den tidigare verksamheten på platsen och för stadsbilden. Kulturnämnden finner därför att ett bevarande av silobyggnaden är nödvändigt.

Kulturnämnden framhåller att de två sydligaste punkthusen mellan Bratteråsberget och kvarnen bör utgå ur programmet. Detta på grund av att ytan mellan kvarnbyggnaden och Bratteråsberget alltid har hyst en låg bebyggelse, vilket har framhävt kvarnens plats i området. Möjligheten att uppleva platsens kulturhistoriska värde förutsätter, att kontakten med Bratteråsberget, den friliggande silobyggnaden och kvarnanläggningen kvarstår.

Stadsbyggnadskontoret

Kontoret delar Kulturnämndens uppfattning att silobyggnaden är värdefull att bevara såväl ur stadsbildssynpunkt som för förståelse av den tidigare kvarnverksamheten på platsen.

Kvarngården behålls som öppen yta. Den befintliga verkstadsbyggnaden samt garagen tas bort. Punkthusens skala stämmer överens med skalan för silo IV. De höga kostnaderna för att genomföra projektet med överdäckning av järnvägen kräver ett effektivt utnyttjande av marken vilket inte är förenligt med slopandet av två av punkthusen. Möjligen kan man i detaljplaneskedet undersöka om avståndet mellan silobyggnaden och det närmaste punkthuset kan ökas något.

Kyrkonämnden, Svenska kyrkan i Göteborg / Kyrkorådet i Lundby församling

Programmet ger för Lundby församling viktig information i arbetet med planering för framtiden. Informationen i remisshandlingen är av stor vikt i planerings- och utvecklingsarbetet både i fråga om ekonomi, organisation och personella resurser.

Kyrkorådet ser positivt på utbyggnaden av området och att lokaler för olika verksamheter finns med i planen, så att det finns möjlighet för församlingen att eventuellt hyra lokal vid älvstranden.

Miljönämnden

Tillstyrker programförslaget med följande synpunkter:

Miljökvalitetsnormer

Översiktsplanen anger att programområdet skall användas för idrottsändamål respektive industri och verksamheter. Området planeras nu för cirka 250 bostadslägenheter, vilket är en mindre del i utbyggnaden av norra Älvstranden. En förutsättning för fortsatt planarbete är att miljökvalitetsnormerna iakttas. I programförslaget nämns åtgärder i form av en väl utbyggd kollektivtrafik, tillgänglighet till bilpooler och ett visst antal parkeringsplatser.

Buller

Beräknad ljudnivå från biltrafiken överskrider de riktvärden som finns. Även om hastigheten på Säterigatan begränsas till 30 km/tim kommer ekvivalent ljudnivå vid bostadsfastighet att uppgå till ca 60 dB(A). Miljöförvaltningen anser att ljudnivåerna måste redovisas närmare och förslaget bearbetas ytterligare för att kunna avgöra om det finns godtagbara lösningar.

Övrigt

I programhandlingen anges att frågorna om markföroreningar samt risker och störningar från Hamnbanan kommer att bearbetas vidare. Miljöförvaltningen anser att det också är viktigt att utreda hur man kan säkra möjligheten att i framtiden ordna ett eventuellt dubbelspår för persontågstrafik.

Stadsbyggnadskontoret

Överdäckningen av Hamnbanan innebär en bättre närmiljö i form av mindre buller från järnvägen och bättre kontakt mellan områdena på ömse sidor av banan. I stället för verksamheter i området byggs huvudsakligen bostäder, vilket medför minskad tung trafik och mindre bullerstörningar för den närmaste omgivningen. En fungerande kollektivtrafik finns i området, vilket minskar bilberoendet för de boende. En del av de boende kommer troligen att ha sina arbetsplatser ordnade på Hisingen, varför trafikökningen på de stora lederna samt älvförbindelserna kan bli begränsad.

I samband med att detaljplan utarbetas för området skall en bullerutredning utföras för att klargöra ljudnivåerna vid de planerade och befintliga bostäderna. Bostäderna skall utformas så att en godtagbar ljudnivå erhålls inomhus och vid uteplatser. Planbestämmelser skall införas för att säkerställa detta.

En markmiljöundersökning har påbörjats för att utröna vilka föroreningar som finns i marken och hur man skall ta hand om eventuellt förorenade jordmassor.

Efter programsamrådet har ett preliminärt reservat för dubbelspår lagts in i programmet. I samband med att detaljplan upprättas skall reservatets utformning och läge studeras vidare med avseende på spårgeometri och påverkan på den planerade bebyggelsen.

Park- och naturnämnden

Programområdet innehåller ca 500 lägenheter och 5 000 m² verksamhetsyta. Ca 200 lägenheter tillkommer i Juvelkvarnsområdet. Ytterligare bebyggelse kommer troligen att ske på en granntomt till Juvelkvarnen, där det idag finns ett p-däck.

Byggnationen är omfattande och Park- och naturförvaltningen menar att man inte tillräckligt planerat in friytor av olika slag i planen. Förvaltningen saknar ytor för lek och bollspel. Vidare anser man att grönytor och andra små platser måste ingå som en del i den gestaltade planen, kontakten med Bratteråsberget bör bli bättre, förskolan bör få en avsatt tillräcklig yta för sin verksamhet och möjligheten för den omfattande gatuträdsplanteringen bör undersökas noggrant.

Gårdarna är inte stora, vilket gör att behovet av allmänna friytor ökar. De miljöer programmet hänvisar till för utevistelse är Bratteråsberget i väster och en sänka mellan blivande och befintlig bebyggelse i öster. Berget har stora kvaliteter som landmärke, utsiktsplats och promenadplats. Sänkan har inte så stora kvaliteter, annat än som förbindelselänk. En omgestaltning bör göras där sänkans grönyta förflyttas in i området, så att grönskan kan bli ett tillskott i miljön och inte en baksida.

Regeringen har satt upp 15 st miljömål, varav ”god bebyggd miljö” är ett sådant miljömål. Länsstyrelsen i Västra Götaland har försökt beskriva vad en god bebyggd miljö innebär. Man skriver bland annat: ”Öka antalet gröna miljöer i städerna. Dessa höjer skönhetskänslan och förbättrar det lokala klimatet och luftkvaliteten samt ger goda möjligheter till rekreation och lek.” Detta bör man ta fasta på.

I översiktsplanen ligger en del av området som idrottsmark. Det bör fortfarande finnas en yta, om än mindre, som ger möjlighet till bollspel av olika slag. Det är viktigt att ytor för rörelselek finns med i planeringen, med tanke på barns alltmer stillasittande liv.

Förvaltningen hävdar sedan lång tid att Krokängsparkens bollplan bör flyttas. Förvaltningen har tidigare föreslagit att bollplanen flyttas till det idrottsområde som i och med detta program försvinner. En sådan flyttning är vad vi förstår inte längre möjlig, men en mindre yta för bollspel bör ändå kunna rymmas i det forna idrottsområdet.

För denna stora mängd lägenheter behövs en större lekplats innehållande gungställning, rutschkana, klätterlek m.m. Lekplatsen behöver inte vara i kommunal ägo, utan kan ingå i en gemensamhetsanläggning. Inom rimligt avstånd (ca 200 meter) bör en grön oas finnas med utrymme för promenader och solbelysta sittplatser.

Förslaget är rikt illustrerat med gatuträd. Mellan dessa föreslås parkeringar. En grundlig undersökning om möjligheten att ge rimliga livsbetingelser för gatuträden bör ingå i den vidare planeringen. Förvaltningen föredrar att träden planteras i sammanhängande gräsremsor på vissa huvudgator. En relativt stor del av marken är uppbyggd på överdäckningar. De tekniska och ekonomiska förutsättningarna för att göra dessa gatuplanteringar bör utredas i ett tidigt skede. Det är troligt att träden kommer att utvecklas olika beroende på var de planteras. En bilaga om gatuträd bifogas.

En förskola i bottenvåningen på något bostadshus kommer i konflikt med de boendes krav på en lugn bostadsgård. Förskolepersonalen behöver en instängslad yta för att kunna hantera stora barngrupper. En yta för dagisgård bör därför avsättas i kommande planer. Samtidigt måste man skapa en lugn miljö för de boende.

Kontakten med Bratteråsberget bör betonas mer och bergets utformning tas med i vidare planering. I hörnet Säterigatan/Bratteråsgatan ligger ett hus i vägen för en entré till berget.

Programmet innebär att förvaltningen får ökade driftskostnader för den mark (allmän plats/natur) som överförs till park- och naturnämnden. De ekonomiska konsekvenserna bör därför beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet. Bratteråsberget ligger utanför planområdet, men är av mycket stor betydelse. Berget behöver iordningställas och medel för detta måste reserveras i planens kalkyler.

Stadsbyggnadskontoret

I detaljplaneskedet skall grönyterna studeras vidare och deras användning preciseras. Möjlighet bör finnas att avsätta plats för en mindre bollplan i området. En lekplats med redskap kan anordnas i anslutning till Bratteråsberget, eller i programområdets östra del. Såväl berget som sänkan i öster kan ge utrymme för sittplatser och promenader.

Den redovisade möjligheten att inrymma barnstuga i bottenvåningen på ett bostadshus är i första hand ett sätt att tillgodose ett tillfälligt ökat behov av barnstugeplatser. Enligt Stadsdelsförvaltningen kan barnstugan i bostadshusets bottenvåning accepteras, om en tillräckligt stor inhägnad lekyta avsätts i anslutning till barnstugan. Detta skall göras vid detaljplaneläggningen.

Kontoret delar uppfattningen att pengar bör avsättas för att iordningställa Bratteråsberget med gångstigar m.m. så att det blir mer lättillgängligt. Berget rymmer fina partier som är väl lämpade för lek och avkoppling. En röjning och upprepning innebär att naturområdet kan utnyttjas betydligt bättre än idag och bli en tillgång för det tänkta bostadsområdet.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten framför att det är av synnerlig vikt att en riskbedömning görs med avseende på en eventuell överdäckning av Hamnbanan. I övrigt finns inget att erinra från räddningsteknisk synpunkt.

Stadsbyggnadskontoret

I samband med att detaljplan tas fram för området kommer en riskbedömning att göras i samråd med Räddningstjänsten.

Stadsdelsnämnden i Lundby

Stadsdelsnämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande samt skrivelse från (s), (v), (mp), (m) och (fp) som sitt yttrande.

Förvaltningen framför följande:

Vi tycker att programmet är en bra utgångspunkt för fortsatt detaljplanearbete. Det är bra att det tillskapas bättre samband mellan älvstranden och övriga Lundby i denna del.

Vi har inga invändningar mot att det i översiktsplanen angivna utrymmet för idrottsändamål som bollplan tas i anspråk för bostäder, men det är viktigt att ytorna och lokalerna vid bollplanen i anslutning till Krokängsparken kan användas och utvecklas för att kunna ta hand om de barn och ungdomar som flyttar in i området. Eriksbergs IF bedriver ett bra arbete med detta idag och det är viktigt med bra förutsättningar för detta fortsättningsvis.

De boendes behov av friytor inom planområdet, med möjlighet till egna aktiviteter som bollspel m.m. för de äldre barnen, bör beaktas i kommande detaljplanearbete. Vi vill också framhålla att det inte byggs så att huskropparna skymmer Bratteråsberget, som är en viktig kvalitet för att göra bostadsområdet attraktivt.

Det är bra att programmet utgår från att Säterigatans karaktär behöver ändras till stadsgata med 30 km/tim, både utifrån trafiksäkerhetsskäl och då det underlättar rörligheten mellan områdena.

En god planeringen av bostadsområdet påverkar de boendes upplevelse av trygghet. Vi ser särskilt risker för att man bygger in lösningar som kan skapa upplevelse av otrygghet i delen närmast kvarnen. Det är viktigt att detta uppmärksammas och bevakas under den fortsatta detaljplaneringen.

En förskola i området måste kunna utformas så att en säker utemiljö kan ordnas. Det innebär bland annat behov av en inhägnad gård. Verksamheten måste även i övrigt kunna utformas så att den inte upplevs störande av hyresgästerna. Vi är därför tveksamma till en förskola i bottenplanet på ett hyreshus. I första hand bör man undersöka möjligheterna att etablera en fristående förskola.

I området behöver det planeras in möjligheter med service för funktionshindrade. Stadsdelsnämnden Backa har resursnämndsansvar för denna planering på Hisingen. Vi bedömer att det är viktigt att de ges möjlighet att vara med från början av planeringen.

Utvecklingen av Norra Älvstranden och detta område innebär att behovet av att omlokalisera Hamnbanan kommer att göra sig alltmer påmint.

I skrivelsen från partierna s, v, mp, m och fp framhålls att partierna är positiva till nödvändig förtätning av bostäder då bostadsbristen är stor. Det är samtidigt angeläget att tillräckliga ytor bevaras för grönområden och rekreation i form av boll- och lekplaner. Förtätning innebär att bostäder och trafik kommer närmare varandra ytmässigt. Det kan ge risk för ökade trafikolyckor. Mot bakgrund av detta måste hastigheten begränsas på Säterigatan och omkringliggande gator. Hastighetsbegränsande åtgärder måste därför ske. Det är viktigt att åtgärderna sker med andra farthinder än bulor, då dessa innebär risk för skador för både färdtjänstresenärer och övriga.

Överdäckning av Hamnbanan kan endast accepteras om alla säkerhets- och riskfaktorer noggrant bedöms och utvärderas.

Stadsbyggnadskontoret

Bollplanerna vid Krokängsparken förutsätts finnas kvar och rustas upp, eller eventuellt ersättas med andra bollplaner i stadsdelen. I detaljplanen kommer ytor för lek och eventuellt även för någon mindre bollplan att redovisas. Utrymme beräknas finnas i anslutning till Bratteråsberget, men kan också komma att beredas i programområdets centrala del.

Byggnaderna har förlagts så att det ges möjlighet till utblickar mot Bratteråsberget och kontakten med berget behålls.

Väl belysta gångbanor planeras utmed de nya gatorna och i anslutning till de gamla kvarnbyggnaderna. För att uppnå större känsla av trygghet bör gångbanorna förläggas i kontakt med de planerade bostäderna. Trygghets- och säkerhetsfrågorna skall uppmärksammas vid detaljplaneringen.

Möjlighet att reservera plats för en fristående förskola kommer att undersökas i detaljplaneskedet. Om förskolan placeras i bottenvåningen på ett flerbostadshus kommer en inhägnad lekyta att avsättas för förskolan. Även möjlighet att planera serviceboende för funktionshindrade kommer att undersökas i detaljplaneskedet.

Efter programsamrådet har ett reservat för dubbelspår för Hamnbanan lagts in i programmet. Banverket har meddelat att de önskar behålla möjligheten att bygga ut Hamnbanan med dubbelspår i framtiden. Detta stämmer överens med översiktsplanen. Det finns också tankar om spårbunden persontrafik till bostadsområdena i Torslanda och Amhult, om Hamnbanans godstrafik i framtiden skulle komma att omlokaliseras. Detta sammantaget gör att man bör reservera mark för dubbelspår till dess frågan om järnvägens framtid har klarats ut. Reservatets bredd och läge skall undersökas vidare i detaljplaneskedet.

Trafikkontoret

Angöring till området kommer att ske från Säterigatan. I programmet finns förslag att ansluta området med fyra gator mot Säterigatan och sänka hastigheten till 30 km/tim för att bl.a. hålla nere bullervärdena. Säterigatan utgör idag och skall i framtiden vara en länk mellan Ivarsbergsmotet/Västra Eriksbergsgatan till han-

delscentrum och mot Sannegården/Lindholmen via Nordviksgatan. Genomfartstrafik genom Eriksbergsområdet via Östra Eriksbergsgatan skall minimeras enligt intensjoner i tidigare planläggningar. Säterigatan trafikeras även med stombuss till Eketrägatan. Trafikkontorets grundinställning är att god framkomlighet måste finnas på Säterigatan genom att 50 km/tim bibehålls och att tillfart till området bör begränsas till de två gator som finns idag, Bratteråsgatan och Celsiusgatan.

Parkering är föreslagen att ske i garage och som markparkering på kvartersmark. I dagsläget har många bil och kräver tillgång till parkeringsplats, även om kollektivtrafik eller cykel utnyttjas för vardagliga resor. I den fortsatta planläggningen bör man därför se över om eventuella reservtytor måste finnas för ett större parkeringsbehov än normens ”mellanområde”.

Nya gång- och cykelstråk förbinder området med Eriksberg. En förbindelse bör även skapas mot Handelscentrum på östra sidan av Säterigatan, så att man ej behöver korsa gatan för att ta sig dit.

Kollektivtrafikförsörjning och mindre än 300 meters avstånd till hållplatser ger goda förutsättningar för kollektivåkande.

Riktlinjer för buller vid fasad och uteplats kommer att överskridas med byggnation så nära Säterigatan. Detta är ett problem som ofta återkommer vid förtätning och nybyggnad i stadsmiljö. Inom kommunen pågår diskussion om fasadåtgärder, ”tyst sida” med genomgående lägenheter, krav på sovrumspacering m.m. för att totalt kunna sammanväga boendekvaliteter med hänsyn till buller. Trafikkontoret hänvisar i stort till Miljöförvaltningens ställningstagande i dessa frågor, så att kontoret som väghållare ej blir ålagd, att utföra bullerdämpande åtgärder i framtiden. Trafikmängden kommer förmodligen att bli högre i framtiden än vad som redovisas, vilket måste beaktas vid beräkning av framtida buller. Trafikökningen från planområdet medför även ökat buller för några befintliga fastigheter längs Säterigatan vilket bör framgå vid beskrivning av buller.

Stadsbyggnadskontoret

Förslaget att minska hastigheten på Säterigatan till 30 km/tim har överlag mottagits positivt. Den lägre hastigheten innebär att säkerheten i området ökar och att kontakten mellan bebyggelsen på ömse sidor om gatan underlättas samtidigt som bullernivåerna minskar. I detaljplaneskedet bör därför gatans utformning närmare studeras ihop med Trafikkontoret. Målet bör vara en god framkomlighet även om hastigheten sänks. Antalet utfartsgator mot Säterigatan kan då komma att ändras.

Parkeringsbehovet kan studeras vidare under detaljplaneskedet, men i princip bör den föreslagna normen vara gällande med utgångspunkt från det goda kollektivtrafikläget.

Möjlighet finns att förlägga en gång- och cykelväg även på östra sidan av Säterigatan. Detta skall studeras vidare vid detaljpaneläggning av området.

Bullerberäkning skall utföras för området och bebyggelsen skall utformas i enlighet med denna och i samråd med Miljöförvaltningen. Trafikökningen för befintli-

ga bostäder kommer då också att beaktas. Med hänsyn till att hastigheten på Säterigatan föreslås sänkt, är förhoppningen att bullervärdena för befintliga bostäder inte kommer att öka nämnvärt.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden avstår från att avge yttrande över programförslaget.

Va-nämnden

Dricksvatten- dagvatten- och spillvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät i Valskvarnsgatan och Säterigatan. För anslutning av dricksvatten- och spillvatten till Säterigatan krävs en utbyggnad av det allmänna ledningsnätet på en sträcka av 300 meter till en kostnad av ca 1,2 Mkr. Detta är nödvändigt för anslutning av norra delen av planområdet. Förbindelsepunkter för fastigheter inom planområdet upprättas vid Valskvarnsgatan och Säterigatan.

Kapaciteten på ledningsnätet för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A2; VAV:s publikation P 83. Möjlighet finns att ansluta sprinkler med begränsad kapacitet på ledningsnätet i södra delen av planområdet.

Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +58 m. Önskas högre vattentryck skall detta ordnas och betalas av fastighetsägaren.

Det allmänna avloppsnätet i Valskvarnsgatan är utformat som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Avloppsnätet inom kvartersmark skall utformas med ett separat ledningssystem för dag- och dräneringsvatten och ett separat ledningssystem för spillvatten.

Dag- och dräneringsvatten skall tas om hand lokalt genom i första hand fördröjning i stenmagasin och i andra hand avledning till allmän dagvattenledning i Valskvarnsgatan eller Säterigatan.

Plankartan skall kompletteras med bestämmelse om att lägsta höjd på färdigt golv för att anslutning med självfall skall tillåtas, skall vara 0,3 m över höjd på gata i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Planområdet korsas av en regional tunnel för avledning av spillvatten. Planen skall kompletteras med ett 30 meter brett tunnelområde enligt ritning, bilaga 1. Inom tunnelområdet skall ett lägsta schaktdjup till +15,0 m gälla. Planen berör en dricksvattenledning i områdets västra del. För att undvika kostsam omläggning av vattenledningen bör programmet anpassas till befintlig ledning i Bratteråsgatan samt till detaljplan för Juvelkvarnen på Eriksberg.

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

Stadsbyggnadskontoret

Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta detaljplanearbetet. Det kan dock bli aktuellt att flytta Bratteråsgatan och den aktuella dricksvattenledningen för att ge utrymme för bostadshus i anslutning till Bratteråsberget.

STATLIGA VERK, MYNDIGHETER OCH BOLAG

Banverket

Banverket meddelar att Hamnbanan idag trafikeras av ca 70 tåg per dygn varav alla är godståg. På Hamnbanan transporteras årligen ca 6,7 miljoner ton gods, av detta är 5% (ca 335 000 ton) farligt gods.

Banverket anser att programförslaget har många kvaliteter ur stadsmiljösynpunkt. Programmet kan dock för närvarande inte läggas till grund för fortsatt detaljplanering. I sin nuvarande utformning är det inte acceptabelt, eftersom det på ett olämpligt sätt begränsar samhällets handlingsfrihet i frågan om den framtida utvecklingen av Göteborgs Hamn.

Hamnbanan är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Banverket bedömer att programmet med nuvarande utformning negativt påverkar dagens utnyttjande och framtida utveckling av banan. Att anta en detaljplan baserad på programmet skulle därför medföra påtaglig skada på riksintressena Hamnbanan och Göteborgs Hamn.

Göteborgs Hamn är Nordens största hamn och av väsentlig betydelse för näringslivet lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Ca 30% av Skandinavien import och export går idag via hamnen och prognosen är att dessa transporter kommer att fördubblas inom 10-20 år. Att möjliggöra denna tillväxt är enligt hamnen nödvändigt för att svara mot kraven från industri och handel. Arbetet med att möjliggöra hamnens tillväxt pågår bl.a. genom arbetet med översiktsplanen för Göteborg, fördjupad för Ytterhamnsområdet.

Transporterna till hamnen sker idag på väg, järnväg och i viss utsträckning via sjöfart. Det är en självklarhet att hamnens verksamhet och transporterna till och från hamnen utvecklas i linje med de av riksdagen beslutade nationella miljömålen och målen för transportpolitiken - *"att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet."* Att öka järnvägens marknadsandel för hamnens transporter har betydelse ur yteffektivitets- och miljösynpunkt. Transporter på järnväg är energieffektiva och innebär begränsade utsläpp i förhållande till vägtrafik. En fortsatt stark tillväxt av järnvägstransporter till hamnen har därför stor betydelse för regionens luftkvalitet.

Hamnbanan är den enda spårlinken mellan det nationella järnvägsnätet och Göteborgs hamn. Antalet tåg på Hamnbanan har ökat snabbare än tidigare beräknat, vilket sannolikt innebär att en kapacitetshöjning på Hamnbanan eller i alternativa lägen behövs snabbare än beräknat. En prognos baserad på nuvarande trafik visar

att kapacitetstaket på Hamnbanan nås någon gång kring år 2009. Redan inom en 5-årsperiod kommer kapaciteten på Hamnbanan att behöva förstärkas. Frågan hur detta skall lösas har hittills studerats i översiktsplanen, men ännu inte inom ramen för den lagstadgade planeringsprocessen för byggande av järnväg. I dagsläget är därför underlaget inte tillräckligt för att ta ställning till om det ur ett helhetsperspektiv är lämpligt att längs vissa delar av Hamnbanan begränsa möjligheten att bygga dubbelspår. Därtill är det först efter fördjupade studier möjligt att avgöra om ett andra spår skall gå norr eller söder om nuvarande spår. Det kan dessutom i framtiden visa sig intressant att använda ett dubbelspår i Hamnbanans sträckning för snabbspårvägs- alternativt pendeltågstrafik mot Amhult och Torslanda.

Sammanfattningsvis anser Banverket att det reservat för Hamnbanans utveckling som redovisas i den gällande översiktsplanen för norra Älvstranden behöver ligga kvar i nuvarande läge. Det är först efter det att regeringen prövat ett nytt läge efter genomförd järnvägsutredning som nuvarande reservat eventuellt kan utgå. Banverket kommer därför att under andra halvåret 2004 påbörja studier av järnvägs-systemet på Hisingen.

Banverket har som tidigare framförts inte något emot överdäckningen ur hälsa och säkerhetssynpunkt. Erfarenheten är att dessa frågor är hanterbara och liknande projekt har genomförts i andra delar av landet. Banverket delar bedömningen att det är nödvändigt att ta fram en riskanalys. Banverkets bestämmelser om tunnlar och säkerhet i tunnlar måste också beaktas.

Banverket anser det som självklart att kostnader för överdäckningen skall ligga på kommunen.

Stadsbyggnadskontoret

Kontoret noterar att Banverket inte har något principiellt emot en överdäckning av Hamnbanan och den föreslagna bebyggelsen. En riskanalys kommer att utföras under detaljplaneskedet. Banverkets bestämmelser om tunnlar och säkerhet i tunnlar kommer också att beaktas.

Frågan om hur mycket mark som skall reserveras för ett eventuellt framtida dubbelspår är av fundamental betydelse för detaljplanen. Efter samrådet har därför diskussioner förts med Banverket och en överenskommelse har nåtts om att i programförslaget redovisa ett preliminärt reservat för dubbelspår. Reservatets bredd ger möjlighet att förlägga ett nytt spår antingen söder eller norr om det befintliga spåret. I detaljplaneskedet skall den lämpligaste placeringen av dubbelspår utredas närmare med avseende på spårgeometri, tunnel genom Bratteråsberget, ny bebyggelse m.m. Avsikten är då att reservatets bredd skall kunna minskas.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inget att erinra mot förslaget.

Länsordningpolisen

Polismyndigheten i Västra Götaland har inget att erinra emot programmet. Myndigheten kommer att granska kommande detaljplan från trafik- och brottsförebyggande synpunkt. Närpolisens synpunkter bifogas för kännedom.

Närpolisen meddelar att ur ordningssynpunkt finns inget att erinra emot förslaget. När det gäller skalskydd för fastigheterna, butiker och andra verksamheter samt andra åtgärder för att förhindra brott, är det av största vikt att polismyndigheten ges möjlighet, att delta i detta förebyggande arbete i planeringsstadiet, i första hand avseende stöldbrott, men även vad avser platser i anslutning till fastigheterna, för att förhindra brott mot liv och hälsa. Detta gäller även för parkeringsytor, parkeringsplatser, garage i och omkring området. Tyvärr kan närpolisområdet se en trend av ökad brottslighet i närliggande områden.

Stadsbyggnadskontoret

Trygghets- och säkerhetsfrågorna kommer att beaktas i detaljplaneskedet och vid projekteringen av byggnaderna i området. Polismyndigheten kommer att få möjlighet att delta i detaljplaneprocessen.

Länsstyrelsen Västra Götaland

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1§ PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av ett program till en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas. Nedanstående synpunkter under rubriken ”Motiv för bedömningen” skall dock beaktas.

Det är berömvärt att kommunen försöker att återskapa kontakten mellan bebyggelsen vid Säterigatan och Norra Älvstranden. Genom de föreslagna åtgärderna blir Bratteråsbergets grönområde mer tillgängligt.

Hamnbanan är av riksintresse genom att den utgör en länk mellan det nationella järnvägsnätet och riksintresset Göteborgs Hamn. Att anta en detaljplan baserad på programmet skulle medföra påtaglig skada på båda riksintressena. En fortsatt utveckling av järnvägstransporterna till hamnen måste möjliggöras och det reservat för Hamnbanans utveckling som redovisas i den gällande översiktsplanen för Norra Älvstranden måste därför ligga kvar. Enligt Banverket kan det uppstå kapacitetsbrist på Hamnbanan redan inom 5 år.

Ett sätt att undvika att riksintressena för Hamnbanan och Göteborgs Hamn påtagligt skadas är att de kvarter som föreslås över Hamnbanans reservat utgör en andra etapp vid en exploatering. I första etappen kan man bygga en överdäckning med plats för endast ett spår. När det blir aktuellt att bygga dubbelspår anlägger man ytterligare en tunnel. Därefter kan man bygga de sista kvarteren rakt över själva överdäckningen.

Länsstyrelsen anser att hälsa- och säkerhetsaspekterna i samband med en överdäckning av Hamnbanan är hanterbara. En särskild riskutredning bör dock utföras. Banverkets bestämmelser om tunnlar och säkerhet i tunnlar måste också beaktas.

Vid en överdäckning utgör tunnelmynningen den mest riskfyllda platsen. Därför är det av stor vikt att man beaktar de skyddsavstånd som riskutredningen kommer fram till är nödvändiga i anslutning till tunnelmynningen.

Länsstyrelsen befärar inte att mellankommunal samordning blir olämplig, eller att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas.

En del av den mark som föreslås för bostäder är i översiktsplanen avsatt för idrottsändamål. Förslaget tar alltså i anspråk ett planerat grönområde. Länsstyrelsen anser dock att Bratteråsbergets ökade tillgänglighet och de gröna ytor som skapas i samband med genomförandet av planen kompenserar detta.

Förslaget bör tydligare kopplas till Vision Lundby. Kanske kan parkeringsnormen minskas till 0,5 bilplatser per lägenhet. Vad innebär en exploatering av området för den framtida kollektivtrafiken?

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

Stadsbyggnadskontoret

Efter programsamrådet har ett preliminärt reservat för dubbelspår avsatts i programförslaget. I samband med detaljplanläggning av området skall närmare undersökas hur reservatet lämpligast skall utformas med hänsyn till spärgeometri, ny tunnel / breddning av tunneln genom Bratteråsberget, ny bebyggelse o.s.v. Banverket har vid förnyad kontakt accepterat detta förfarande och reservatets preliminära läge.

Kontoret ställer sig tveksamt till möjligheten att bygga ut området i etapper, men skall undersöka detta vidare. Det kan innebära svårigheter bland annat med att fördela kostnaderna mellan de olika etapperna.

I den riskutredning som skall utföras för projektet, kommer lämpliga skyddsavstånd att anges för bebyggelse i anslutning till tunnelmynningen. Skyddsavstånden skall beaktas i den kommande detaljplanen.

I detaljplaneskedet kan kopplingen till "Vision Lundby" förtydligas. Det är dock tveksamt om parkeringsnormen bör minskas till 0,5 bilplatser/lägenhet. För få parkeringsplatser kan skapa problem med oönskad markparkering utmed gatorna och på gårdarna, vilket är en miljömässig nackdel. (Jämför även yttrande från Trafiknämnden.)

Den utökade bebyggelsen medför att underlaget för kollektivtrafiken ökar. Det bidrar till att kollektivtrafiken på sikt kan utökas t.ex. genom förbättrade turer för Älvsnaabben, som är ett uppskattat och miljövänligt sätt att färdas kollektivt.

TeliaSonera

TeliaSoneras befintliga nät inom det aktuella området framgår av bifogad karta. Det består bl.a. av lokalkablar för befintliga byggnader och kan efter beställning anpassas till eventuellt ändrad byggnation.

Det finns även optokablar i Celsiusgatan. TeliaSonera utgår från att kablarna kan vara kvar i befintligt läge. Eftersom kablarna är placerade inom kvartersmark skall eventuella ändringar av TeliaSoneras anläggningar debiteras berörd fastighetsägare/exploatör. För övrigt har TeliaSonera inget att erinra.

Vägverket

Lokalgatorna kommer att utformas för högst 30 km/tim, vilket är helt i enlighet med nollvisionen och bra ur bullersynpunkt. Att få god efterlevnad av den planerade hastighetssänkningen på Säterigatan är viktigt och i kommande detaljplan bör det därför preciseras hur efterlevnaden skall uppnås.

Beräkningen att lägenheterna kommer att generera ca 1 700 fordon/årsmedeldygn på Säterigatan är rimlig. Med de goda och ambitiösa satsningarna på kollektivtrafik och nya transportlösningar kan trafikmängderna eventuellt bli mindre. Det är viktigt att i kommande detaljplan redovisa hur trafikökningen påverkar Eriksbergsmotet.

Under rubriken Riksintressen bör även Lundbyleden (E6.21) redovisas då den ligger i närheten av programområdet.

Riktvärden för bullernivåer kan bli svåra att uppnå längs Säterigatan. En riktlinje som brukar tillämpas är att den sammanlagda bullernivån från både bullrig och tyst sida inte får överstiga 110 dB(A). Hur man uppnår detta bör redovisas i kommande detaljplan.

De planerade gång- och cykelvägarna visar på en god ambition för alternativ till biltransporter. För att närmare klarlägga säkerhet och tillgänglighet m.m. på gång- och cykelvägar krävs en noggrannare redovisning av dessa i kommande detaljplan.

Stadsbyggnadskontoret

Avsikten är att ge Säterigatan en utformning som stämmer överens med den på gatan föreslagna hastigheten 30 km/tim. Detta kommer att studeras vidare och redovisas i detaljplaneskedet. Då skall även den beräknade trafikökningen vid Eriksbergsmotet redovisas.

En bullerberäkning skall utföras för de föreslagna bostäderna. Med utgångspunkt från denna skall förslag till bostadsutformning och planering av uteplatser tas fram och preciseras i detaljplanen.

Gång- och cykelvägarna kommer att förtydligas och redovisas mer detaljerat i detaljplaneskedet.

Västtrafik Göteborgsområdet AB

Vi yttrar oss härmed över programmet ur kollektivtrafiksynpunkt. Vi anser att möjligheten att bygga ut Hamnbanan till dubbelspår bör hållas öppen. Vi kan idag

inte veta något om förutsättningarna att inrätta pendeltågstrafik till Västra Hisingen och vi kan heller inte göra några förutsägelser om de trafikala villkoren. Generellt gäller dock att enkelspårdrift ger reducerad kapacitet och låsningar för tidtabellen. Det kommer säkert att finnas andra hänsyn och begränsningar vid tidtabellskonstruktionen. Enkelspåret kan då bli en extra belastning.

I övrigt har vi inga erinringar mot programförslaget.

Stadsbyggnadskontoret

Efter programsamrådet har ett reservat för dubbelspår för Hamnbanan lagts in i programmet. Banverket har meddelat att de önskar behålla möjligheten att bygga ut Hamnbanan med dubbelspår i framtiden. Det stämmer överens med översiktsplanen. Det finns också tankar om spårbunden persontrafik till bostadsområdena i Torslanda och Amhult, om Hamnbanans godstrafik i framtiden skulle komma att omlokaliseras. Detta gör att mark bör reserveras för dubbelspår till dess frågan om järnvägens framtid har klarats ut. Reservatets bredd och läge skall undersökas vidare i detaljplaneskedet.

SAKÄGARE

HSB Göteborg Byggruppen

Vi har inget att erinra mot programförslaget.

ÖVRIGA

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Göteborg vill att föreslagen bebyggelse utformas så att ett säkerhetsavstånd möjliggör dubbelspår längs Hamnbanan. Anledningarna är:

- Möjlighet till effektiv pendeltågsförbindelse får inte byggas bort. Om Hamnbanan flyttas från älvstranden bör möjlighet att använda järnvägen för pendeltågstrafik finnas kvar. Dubbelspårig pendeltågstrafik ger effektiva och snabba transporter för boende och arbetande i de expansiva områdena på norra älvstranden, Volvo, Torslanda och för anslutning till norra skärgården. Programområdets mitt skulle kunna bli ett framtida transportsentrum för Eriksbergsområdet med anslutning till stombuss/framtida spårvagn.
- I utredning av Västlänken föreslås anslutningar för pendeltåg till Torslanda utmed Hamnbanan. Denna helhetslösning för Göteborgsregionens pendeltågstrafik bör inte stängas.
- Att inte reservera för dubbelspår ger låsning för framtiden. Framförhållning på minst 50 år måste finnas vid planering av bostadsområden.

- Planerad bebyggelse strider mot översiktsplanens förslag till reservat för dubbelspår längs Hamnbanan. Banverket önskar att utrymme reserveras för en eventuell dubbelspårutbyggnad av banan. Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att det är nödvändigt för att möjliggöra hållbara transporter i framtiden.

Stadsbyggnadskontoret

Efter programsamrådet har förslaget reviderats och ett preliminärt reservat för dubbelspår lagts in i programmet. I samband med detaljplaneläggning skall reservatets utformning studeras närmare med avseende på spårgeometri, bebyggelse m.m. En framtida möjlighet att införa pendeltågstrafik till Torslanda tas inte bort genom programförslaget.

Hyresgäster boende på Håkansgatan 1-3-5 / Lillemor Skogsqvist

Hyresgästerna bor i tre olika fastigheter, som gränsar ut mot Stålhandskegatan från Eriksbergsmotet till rondellen Stålhandskegatan-Säterigatan. De framför att gatusträckan är hårt belastad av trafik. Inga farthinder har utförts inom den aktuella delen av vägen. Fastigheterna ligger ca 7 meter från gatan och utsätts för mycket buller och smuts från vägen.

Nu utreds om ytterligare ca 500 bostäder kan byggas vid Säterigatan. Hyresgästerna motsätter sig inte detta, men vill att ett bullerplank uppförs på en sträcka av ca 60 meter utmed Stålhandskegatan. Även ett farthinder behöver anläggas. Ljudnivån anses ha ökat efter att köpcentret i betong byggdes för COOP m.fl. Ljuden från gatan studsar mellan husen. Om ett bullerplank och farthinder införs menar hyresgästerna att de skulle få en bättre boendekvalitet och därmed bättre livskvalitet.

Stadsbyggnadskontoret

En bullerberäkning kommer att utföras för de planerade nya bostäderna. Det är då lämpligt att även beräkna / mäta bullervärdena vid befintliga bostäder. Om bullervärdena överstiger riktvärdet för trafikbuller vid befintliga bostäder bör lämpliga åtgärder vidtas för att minska störningarna. Detta kommer att ske i samråd med Trafikkontoret.

ÄNDRINGAR

Efter programsamrådet har ett preliminärt reservat för dubbelspår för Hamnbanan lagts in i programmet. Programmet tar inte ställning till om ett nytt spår skall förläggas norr eller söder om det befintliga järnvägsspåret. Detta skall undersökas vidare i kommande detaljplanearbete. Avsikten är att reservatets bredd då skall kunna minskas, så att den tänkta bebyggelsen påverkas så litet som möjligt.

Maj Britt Olsbo
Planchef

Jöran Bellman

Eva Frykberg

SAMRÅDSKRETS**Bilaga 1**

0 = har ej lämnat skriftliga synpunkter

1 = har lämnat skriftliga synpunkter, inget att erinra/har erinringar vilka tillgodosetts

2 = har lämnat skriftliga synpunkter, har erinringar vilka ej tillgodosetts

KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M.M.

	Samråd
Fastighetsnämnden	1
Göteborg Energi AB	1
Göteborg Energi Nät AB	1
Göteborg Energi GothNet AB	1
Göteborgs Gatu AB (kdm)	0
Göteborgs Hamn AB	1
Idrotts- och föreningsnämnden	1
Kretsloppsnämnden	0
Kulturnämnden	2
Kyrkonämnden	1
Miljönämnden	1
Namnberedningen	0
Park- och naturnämnden	2
Räddningstjänsten i Storgöteborg	1
Stadsdelsnämnden i Lundby	1
Trafiknämnden	1
Utbildningsnämnden	0
Vatten- och avloppsnämnden	1

STATLIGA VERK, MYNDIGHETER OCH BOLAG

Banverket, Västra banregionen	1
Lantmäterimyndigheten i Göteborg	1
Länsordningspolisen	1
Länsstyrelsen	1
Postens Produktion	0
Svenska Kraftnät	0
Telia AB Networks Skanova	1
Vägverket Region Väst	1
Västtrafik Göteborgsområdet AB (kdm)	1

SAKÄGARE

(Hämtas från fastighetsförteckning)

HSB Byggruppen Göteborg	1
-------------------------	---

BOSTADSRÄTT SINNEHAVARE, HYRESGÄSTER, BOENDE

Hyresgästföreningen Regionen i Västra Sverige	0
---	---

ÖVRIGA

Gbg Kristna Samarbetsråd	0
Handikappföreningens Samarbetsorgan	0
Industriföreningen i Sannegården	0
Naturskyddsföreningen i Göteborg	1
Hyresgäster på Håkansgatan 1-3-5 / Lillemor Skogqvist	2