

Detaljplan för Järnvägstunnel och Bostäder vid Säterigatan



**Samrådshandling
November 2014**

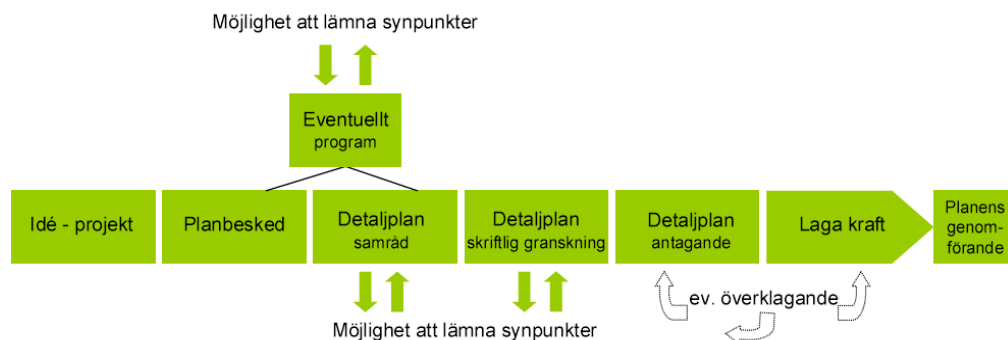


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

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:

Karolina Örneblad, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 19 88

Petter Frid, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 15 70

Johanna Kirudd, Fastighetskontoret, tfn 031-368 10 73

Henrik Rönnqvist, Trafikkontoret, tfn 010-505 47 13

Samrådstitid: 5 november – 16 december 2014

Öppet hus

Välkommen på öppet hus onsdag 26 november kl 17-19, samt onsdag 3 december kl 17-19, i Klubbstugan vid Krokängsplanen, Säterigatan 15



Göteborgs Stad

Planhandling

Samråd

Datum: 2014-11-03

Diarienummer SBK: 0532/13
Handläggare SBK Karolina Örneblad
tel: 031-368 19 88
karolina.orneblad@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 500-5156/13
Handläggare FK Johanna Kirudd
Tel: 031-368 10 73
johanna.kirudd@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för Järnvägstunnel och Bostäder vid Säterigatan inom stadsdelen Sannegården i Göteborg

Detaljplanen är upprättad enligt PBL (2010:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar:

- Miljökonsekvensbeskrivning, Sweco, 2014-11-03
- Grundkarta
- Illustrationsritning
- Program med samrådsredogörelse
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Förteckning över samrådskrets

Utredningar:

- Riskbedömning för detaljplan, Sweco, 2014-10-15
- Trafikbulerutredning, Sweco, 2014-11-03
- Geoteknisk utredning för detaljplan, Norconsult
- Markteknisk undersökningsrapport, Norconsult

Innehåll

SAMMANFATTNING:	5
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	5
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	5
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	6
<i>Avvikelser från översiktsplanen</i>	6
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	7
<i>Syfte</i>	7
<i>Läge, areal och markägoförhållanden</i>	7
<i>Planförhållanden</i>	8
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	10
<i>Fornlämningar och kulturhistoria</i>	12
<i>Sociala aspekter och service</i>	14
<i>Trafik och parkering</i>	14
<i>Teknik</i>	15
<i>Störningar</i>	15
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	16
<i>Bebyggelse</i>	18
<i>Trafik och parkering</i>	21
<i>Friytor</i>	24
<i>Sociala aspekter, tillgänglighet och service</i>	25
<i>Teknisk försörjning</i>	25
<i>Övriga åtgärder</i>	26
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	29
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	29
<i>Fastighet</i>	32
<i>Erhåller mark</i>	32
<i>Avstår mark</i>	32
<i>Markanvändning</i>	32
<i>Avtal</i>	33
<i>Dispenser och tillstånd</i>	35
<i>Tidplan</i>	35
<i>Genomförandetid</i>	35
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	36
<i>Nollalternativet</i>	36
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	36
<i>Miljökonsekvenser</i>	37
<i>Ekonomiska konsekvenser</i>	39
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	41

Sammanfattning:

Planens syfte och förutsättningar

Planens syfte är att möjliggöra att **Hamnbanan förläggs i tunnel** och att en **sammanhängande bebyggelse** kan skapas från Säterigatan i norr till Östra Eriksbergsgatan i söder.

Området är idag obebyggt och används i delar som upplag. Hamnbanan som är en godstransportled, och även angiven som led för farligt gods, passerar genom planområdet. Hamnbanan skär i sin nuvarande sträckning på ett olyckligt sätt av Norra Älvstranden från resten av Lundby.

Trafikverket har beslutat att i delar bygga ut Hamnbanan till dubbelspår och att lägga den del som berör planområdet i tunnel. Detta ger möjligheten att skapa ett sammanhängande stadsområde där Eriksbergsområdet binds samman med övriga delar av stadsdelen Lundby. Parallellt med detaljplanearbetet tar Trafikverket fram en järnvägsplan för järnvägsområdet.

Planens innebörd och genomförande



Planområdets avgränsning samt illustration av planförslaget

Planen möjliggör för cirka 840 bostäder (bostadsrätter och hyresrätter), cirka 1 000 m² verksamhetsyta, en förskola, parkområden och nya gator. Bebyggelsens höjd planeras till 4-7 våningar.

Färdigställande och inflyttning av flertalet planerade bostäder kan ske först när Hamnbanans tunnelutbyggnad inom området är klar vilket beräknas till cirka år 2021.

Överväganden och konsekvenser

Ett samrådsunderlag av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram till detaljplanen, finns bifogad planhandlingarna. Miljöaspekter som tas upp är risker av transporter med farligt gods, elektromagnetiska fält, markföroreningar, geoteknik, hydrologi, arkeologi och buller.

Skyddsåtgärder mot bullerstörning av bostäder samt riskreducerande åtgärder föreslås.

Förslaget har som ett viktigt syfte att binda ihop områden som idag är avskurna från varandra. Nya stråk och ny bebyggelse skapas för att uppnå detta.

Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov.

Avvikelser från översiktsplanen

Kommunens översiktsplan anger bebyggelseområde med grön- och rekreationsområde. Planförslaget följer översiktsplanen.

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Planens syfte är att möjliggöra att **Hamnbanan förläggs i tunnel** och att en **sammanhängande blandad bebyggelse** kan skapas från Säterigatan i norr till Östra Eriksbergsgatan i söder.

Syftet med att förlägga Hamnbanan i tunnel är dels att öka kapaciteten på Hamnbanan, dels att minska de faktiska och upplevda avstånden i området för gående och cyklister. Ett sammanhängande område kan skapas där Eriksberg binds samman med övriga delar av stadsdelen Lundby.

Syftet med den tillkommande blandade bebyggelsen är att öka tätheten på människor i området och stärka lokal service och bidra med fler bostäder och verksamheter. Syftet är också att skapa tydliga stråk genom området och att den nya bebyggelsen upplevelsemässigt blir en naturlig övergång mellan den befintliga bebyggelsen i Lundby kyrkby och området utmed älvstranden. Planen innebär att cirka 840 bostäder (bostadsrätter och hyresrätter), minst 1 000 m² verksamhetsyta och en förskola kan byggas och att parkområden och nya gator kan anläggas.

Läge, areal och markägoförhållanden



Orienteringskarta. Aktuell planområde markerat med gul cirkel, angränsande pågående planprojekt markerade med streckad orange linje.

Planområdet är beläget vid Norra Älvstranden cirka 3 km väster om Göteborgs centrum. Det sträcker sig från Valskvarnsgatan i söder till Danaplatsen i norr och från Bratteråsberget i väster till Östra Eriksbergsgatan i öster. En flik av området når fram till bensinstationen för Statoil i nordost och öster om Nordviksgatan.

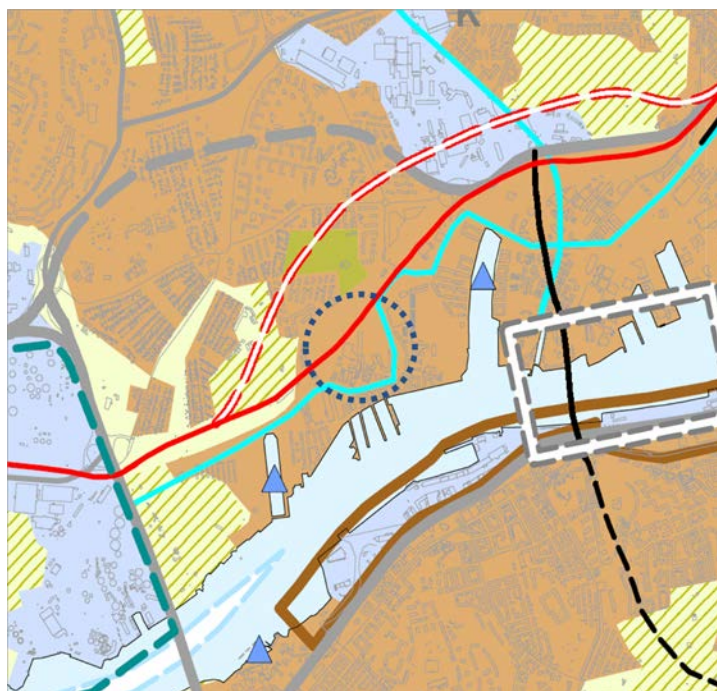
Planområdet omfattar cirka 10 hektar. Marken utmed Säterigatan samt järnvägsområdet är i kommunens ägo. Ungefär hälften av kommunens mark är markanvisad till Bostadsbolaget för bostadsbyggnation. Marken i östra delen av planområdet ägs av Älvstranden Utveckling AB och JM AB äger marken för den gamla kvarnen mellan Bratteråsberget och Bratteråsbacken.

Kommunen har med arrende upplåtit en del av Sannegården 734:9 till Älvstranden Utveckling AB för upplag av massor. Fastigheten Sannegården 26:1 upplåts med tomträtt till Skärgårdens Byggt teknik AB.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Planförhållanden

Översiktsplan, 2009



Utdrag ur översiktsplanen. Aktuellt område markerat med blå streckad cirkel.

Kommunens översiktsplan anger bebyggelseområde med grön- och rekreationsområde. Genom området går Hamnbanan som är av riksintresse för kommunikation liksom angiven som led för farligt gods. Ett markreservat finns för en flytt av Hamnbanan. Ett markreservat finns också för spårväg i Östra Eriksbergsgatan.

Strategi för utbyggnadsplanering, 2013

Planområdet ligger inom det som kallas Mellanstaden. För Mellanstaden har en strategi för utbyggnadsplanering tagits fram. Förutom att möjliggöra fler bostäder är ett av syftena att få till en enklare vardag för fler. Detta ska genomföras med bland annat satsning på tyngdpunkter med en högre täthet och funktionsblandning som kan stärka utbudet av service. I Eriksberg saknas ett bra utbud av service. Eriksbergs köpcentrum markeras ut som potentiell tyngdpunkt. För Eriksberg anges ett antal utvecklingsmöjligheter: Avgörande är hur Hamnbanan och Lundbyleden hanteras – en fortsatt diskussion om överdäckning/tunnel är viktig. Komplettering bör fokusera på att öka funktionsblandningen i området. Platser med centrumfunktioner bör tydliggöras.

Hamnbanan

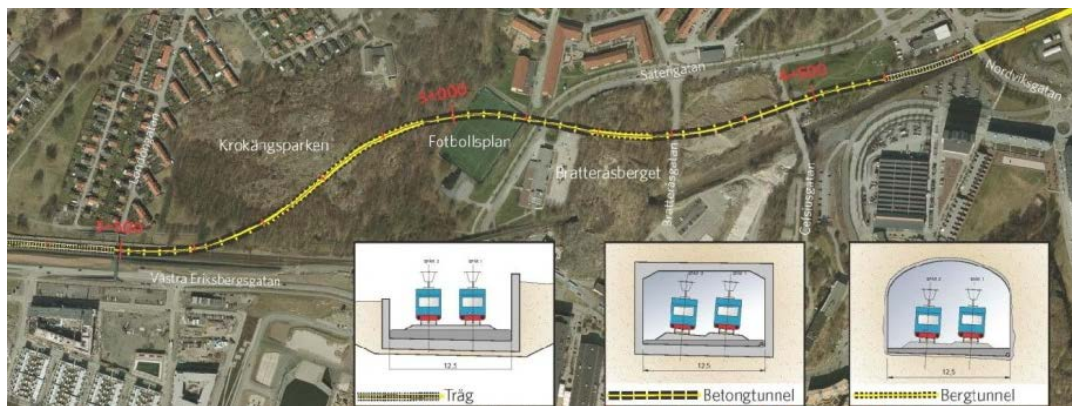
Hamnbanan säkerställer transporterna till Göteborgs Hamn och är därför av riksintresse för kommunikation. Hamnbanan är även angiven som led för farligt gods. Hamnbanan innebär störning i form av buller och vibrationer liksom risker med tanke på transport av farligt gods, se mer under rubrik *Störningar* sid 17.



Befintlig hamnbana sedd från området och österut

Trafikverket har beslutat att bygga ut Hamnbanan till dubbelspår och att lägga den västra delen som berör planområdet i tunnel. Syftet med detta är dels att öka kapaciteten på Hamnbanan, dels att minska dess störnings- och barriäreffekt och möjliggöra stadsutveckling. Trafikverket har tagit fram en järnvägsutredning, beslut 2011-11-01, och Göteborgs stad har tagit fram ett planprogram, antecknades till byggnadsnämndens protokoll 2011-09-06. I dessa studier beslutades om alternativet att förlägga Hamnbanan i tunnel i en korridor mellan befintlig sträckning och Säterigatan.

Parallellt med detaljplanearbetet tar Trafikverket nu fram en järnvägsplan för nytt dubbelspår och ny järnvägstunnel.



Planerad tunnelsträckning för Hamnbanan etapp Pölsebo-Eriksberg mellan Londongatan och Nordvångsgatan (Bild: Trafikverket)

En överenskommelse finns mellan stat, region och kommun om att Hamnbanans och Lundbyledens barriäreffekt successivt ska åtgärdas genom utbyggnad i tunnel även på resterande sträcka österut. Detta har studerats i en genomförbarhetsstudie 2012-09-11 samt komplettering 2013-02-08, där ett flertal alternativ studerades. Alternativen är varianter på att dra en tunnel genom Ramberget eller att bygga ut tunnel i befintligt läge öster om Nordvångsbron. Inga beslut om finansiering eller inriktning har ännu fattats.

Detaljplaner

För större delen av området finns gällande detaljplaner av äldre datum. (aktnr 2213, 2351, 2393, 2486, 2864 och 3175). Enligt detaljplanerna är marken utmed Säterigatan avsatt för parkering. Centralt i området är ett cirka 60 meter brett järnvägsreservat utlagt för befintlig Hamnbana. Marken söder om järnvägen utgörs delvis av industri-mark. Planernas genomförandetid har gått ut. En mindre del av marken vid Celsiusgatan i sydost omfattas inte av någon detaljplan.

Program för bostäder och verksamheter vid Säterigatan har upprättats och godkändes av byggnadsnämnden 2004-12-21. Ett antal nya planer för bostäder har upprättats enligt programmet inom det gamla kvarnenområdet.

Angränsande pågående planprojekt

Västerut pågår detaljplan för Hamnbanan under Krokängsparken som ska möjliggöra järnvägstunnelns fortsättning väster om aktuellt planområde. Tunneln går genom Bratteråsberget, korsar under Säterigatan och norra delen av Krokängsplan (fotbollsplanen), genom Krokängsberget till Pölsebo där den ansluter till befintliga spår öster om Västra Eriksbergbron. Planen behandlar bland annat järnvägstunnelns påverkan på befintlig fotbollsplan och Krokängsparkens natur och rekreationsvärden.

En detaljplan pågår även för bostäder och verksamheter vid Celsiusgatan, söder om aktuellt planområde. Planen ska möjliggöra dels nybyggnad av bostäder och verksamheter dels omvandling av befintliga byggnader till bostäder och verksamheter.

Mark, vegetation och fauna



Planområdet med Hamnbanan från söder.

Planområdet är idag obebyggt och används i delar som upplag. Hamnbanan löper i en cirka 7 meter djup ravin i syd-västlig riktning och går i en tunnel genom Bratteråsber-

get. Detta delar området i två delar som förbinds via två broar över järnvägen; en vid Bratteråsgatan i väster och en vid Celsiusgatan i öster.

Söder om Säterigatan är marken relativt plan och används idag som upplagsplats för schaktmassor. Nordost om Celsiusgatan är marken dock iordningställd med en gångväg och gräsyta. Söderut och österut sluttar området ner till Östra Eriksbergsgatan. Höjdskillnaden är uppåt 10 m.

Utmed Celsiusgatan finns en del parkeringsplatser för besökande och för kontoren i fd Eriksbergskontoret.

I västra delen av planområdet 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, ett antal är värderade som viktiga att bevara. I övrigt är vegetationen inom planområdet sparsam och består endast av mindre lövträd, främst björk i ravinen utmed järnvägen.

Geotekniska förhållanden

Geotekniska utredningar har genomförts under 2014. Detaljplaneområdet består av väldigt varierande jordlagerföljder beroende på den komplexa geologin och de uppfyllnader och urgrävningar som har gjorts i området. Förutsättningar som medför att det är svårt att göra en översiktlig beskrivning av jordlagerföljden i området.

Utförda geotekniska undersökningar i detta skede indikerar på stora variationer av jordmäktigheten och typ av jord inom detaljplaneområdet. Leran bedöms, inom de delar där sonderingar indikerar förekomst av lera, vara lös till halvfast, vilket innebär att jordarna inom de delområdena kan vara sättningsbenägna.

Huvuddelen av detaljplaneområdet består av fastmark som inte är sättningskänslig. Dock kan det förekomma ett 1-3 m tjockt lager av lera under det översta fyllnads- eller torrskorpelagret i stora delar av detaljplaneområdet som bör beaktas.

Enligt utförda beräkningar för befintliga förhållanden med förhöjt portryck är enligt gällande normer säkerheten mot skred tillfredsställande inom aktuellt område.

Kompletterande geotekniska utredningar pågår för bland annat bedömning av lerans sättningsegenskaper samt slutlig dimensionering av grundläggning och eventuell schakt. Vid schakt, framförallt i område B, skall det beaktas att jorden innehåller silt och därmed har flytjordtendenser. Även stenras från Bratteråsberget ner på närliggande lokalgatan kommer att utredas inom ramarna för kompletteringen.

Grundvatten

Mätningarna som är utförda på området visar en grundvattennivå på 6-10 m djup. Några hundra meter söder om området rinner Göta Älv.

Markradon

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

Markföroreningar

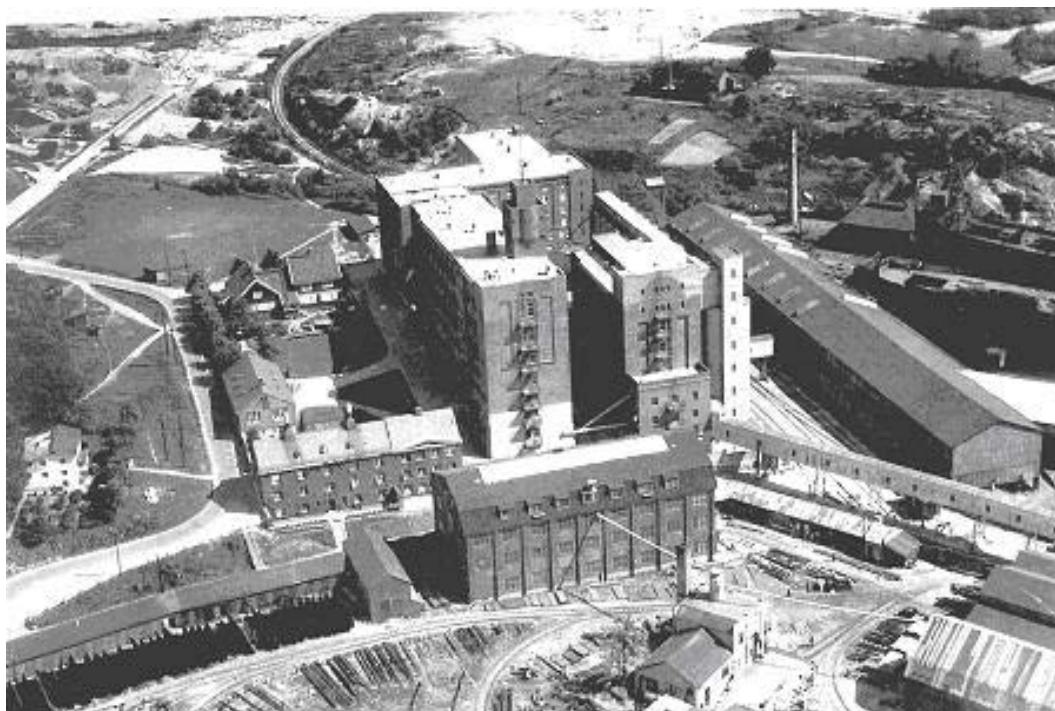
Utförda undersökningar indikerar att föroreningshalter i marklager och grundvatten inom aktuellt område generellt är låga men att det ställvis förekommer jordmassor med höga föroreningshalter. De vanligast förekommande föroreningarna utgörs främst av metaller och oljekolväten (alifatiska, aromatiska och polyaromatiska kolväten).

Fornlämningar och kulturhistoria

I äldsta stenålder var området ett skärgårdslandskap, där mindre öar och holmar stack upp ur vattnet. Spår av människors verksamhet finns i flera av dessa områden i form av små skyddade platser med lämningar efter jakt, fiske, bosättning och redskapstillverkning. Med sjunkande havsnivåer har allt större områden tagits i bruk och den gamla havsbotten blir så småningom jordbruksmark.

En tidig karta över området från 1722 visar hur det aktuella området bestod av åkermark och slätterängar. De tidigare öarna är nu kala bergsmarker med lite ljungbete till djuren.

En karta från 1935 visar hur stora delar av området fortfarande är jordbruksmark, men på norra älvstranden finns nu kvarnar, varv och Hamnbanan finns på plats.

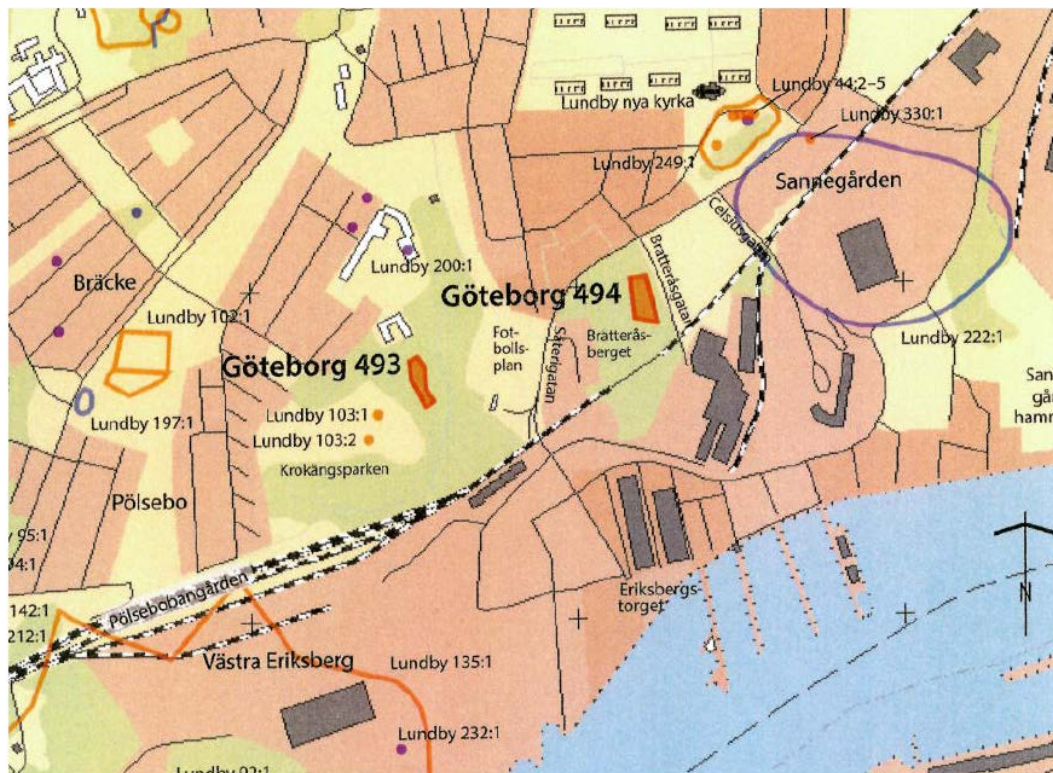


Juvelkvarnen vid 1930-talets början., sedd från söder. KF:s Bildarkiv / Lindholm Restaurering AB.

Juvelkvarnen, som ligger strax utanför aktuellt område, uppfördes 1914 som handelskvarn av AB Mårten Pehrsons Valsqvarn och förlades med egen kaj vid hamninloppet till Göteborg. En järnvägslinje drogs fram för att underlätta för 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 cirka 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 bevarandeprogram.

Idag är området kring Hamnbanan kraftigt exploaterat av bebyggelse från 1900-talet, liksom av dagens intensiva bostadsbyggande, men bär ännu spår från flera tidsepoker som är synliga i landskapet. Särskilt de uppstickande bergspartierna är tydliga minnen från ett äldre landskap.

Arkeologi



Fornminnen (orange) och forminnesområden (lila ring) vid aktuellt planområde.

Inom och nära planområdet finns vissa områden där arkeologiska fyndigheter kan finnas.

Marken utmed Säterigatan har i sin norra del tidigare rymt fornlämningar i form av gravar från bronsåldern och järnåldern, Lu 044D. I samband med att området användes som grustag försvann det mesta av fornlämningarna.

Kvar av fornlämningarna finns en skålgrop i en berghäll, Lu 330, och rester av en boplatz från yngre stenåldern. Detta är viktigt att bevara. Ett parti med cirka 10 meters radie ska hållas öppet kring skålgropen. Vid arkeologisk undersökning, rapport 2013:95, påträffades dock inte skålgropen.

"Sannegårdsmonumentet", med bautastenarna vid Lundby nya kyrka, Lu 044A, utgör fornlämning som skyddas enligt fornlämningslagen. Den ligger utanför planområdet och bedöms inte påverkas av den tänkta bebyggelsen. För att bättre förstå sambandet mellan fornlämningarna (Lu 330 och Lu 44A) skall ett stråk hållas öppet och visuell kontakt finnas mellan bautastenarna och berghällerna med skålgropen.

På östsidan av Bratteråsberget ligger fornlämningen Göteborg 494. Vid en arkeologisk förundersökning påträffades vid Göteborg 494 förutom flinta även bitar av kvarts. Bland annat hittades en slagplats vid en brant bergvägg med mängder av slagen och krossad kvarts. Bratteråsberget har varit en ö under äldsta stenålder. Platsen användes till specialiserad bearbetning av kvarts till redskap för cirka 9 600 år sedan.

Området ska omfattas av en arkeologisk förundersökning inför en eventuell exploatering.

Sociala aspekter och service

Området Eriksberg har cirka 7000 invånare. 85 % av området är byggt på 2000-talet. En tredjedel av bostäderna är hyresrätter, två tredjedelar bostadsrätter.

Rekreationsområden i planområdets närhet utgörs av Färjenäsparken, Sörhallsparken, Krokängsparken och kajpromenaden utmed älven.

Det råder brist på förskolor i området. Det finns även behov av en mataffär, liksom kulturmötesplats för ungdomar.

Idag används aktuellt planområde mest för hundpromenader. En del kriminell verksamhet har också rapporterats. Utmed västra sidan av Östra Eriksbergsgatan saknas trottoar. Eriksbergsgatan, Hamnbanan och topografin skapar fysiska barriärer. Planområdet upplevs av många som otryggt.

Skolor och barnomsorg

Förskola finns i Krokängsparken cirka 400 meter väster om Säterigatan samt i Kyrkbyn. En integrerad förskola är nyligen färdigställd i Herrgårdsparken öster om planområdet.

Närmast belägna skola är Bräckeskolan cirka 500 meter väster om bostadsområdet. Nya skolor finns också vid Östra Sannegårdshamnen och Västra Eriksberg. Vid Celsiusgatan ligger Donnergymnasiet. Ett flertal gymnasieskolor samt högskola finns på Lindholmen inom cykelavstånd från planområdet.

Service

Handel finns inom gångavstånd i första hand vid Eriksbergs köpcenter vid Säterigatans norra del. Ett flertal caféer och restauranger men även några mindre butiker finns vid maskinkajen på Eriksberg. Vid Danaplatsen finns några mindre verksamheter i bottenvåningarna av bostadshusen.

Bibliotek finns på Lindholmen och i Kyrkbyn. Vårdcentral finns nära Eriksbergs torg.

Trafik och parkering

Gång- och cykel, tillgänglighet

Övergripande cykelnät finns i Östra Eriksbergsgatan och Säterigatan. Utmed västra sidan av Östra Eriksbergsgatan saknas trottoar. Mellan Östra Eriksbergsgatan och Säterigatan skiljer det cirka 10 meter i höjdskillnad vilket gör tillgängligheten vid passage genom planområdet svår. Utmed Säterigatans nordvästra sida löper en gång- och cykelväg separerad från gatan av en grönremsa.

Kollektivtrafik

Säterigatan och Eriksbergsgatan trafikeras av flera busslinjer, bland annat stom-busslinjen 16 från Ekeströmgatan till Högsbo via centrala staden. Hållplatser finns i direkt anslutning till planområdet vid Danaplatsen utmed Säterigatan och Bratteråsgatan utmed Östra Eriksbergsgatan. Älvsnaabben har hållplats vid Eriksberg 200- 300 meter söder om Juvelkvarnen. Tillgängligheten anses god.

I Östra Eriksbergsgatan finns ett separat busskörfält. Här finns ett spårvägsreservat utpekad i översiktsplanen. Utredning pågår kring spårväg på Norra Älvstranden.

Biltrafik



Östra Eriksbergsgatan från öster (th) och Säterigatan från väster (tv)

Med bil når man planområdet främst från Säterigatan. Bratteråsgatan nås även från Valskvarnsgatan söderifrån.

Säterigatan är idag utformad för att fungera som en smidig tillfartsgata till bostadsområdena vid Västra Eriksberg. Gatan är dimensionerad för hastigheten 50 km/tim.

Teknik

Allmänt ledningsnät för dricksvatten, spillvatten och dagvatten finns i Valskvarnsgatan och Säterigatan.

Det allmänna avloppsnätet i Valskvarnsgatan är utformat som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten.

Fjärrvärmeledning finns inom det aktuella området.

Högspänningskabel är förlagd runt planområdet och i Celsiusgatan.

Optokabel och tomrör är förlagda utmed Säterigatans sydöstra sida. Optokablar finns även utmed Celsiusgatan och Eriksbergsgatan.

Telekablar är förlagda på nordvästra sidan av Säterigatan och utmed Bratteråsgatans västra sida.

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

Störningar

Buller

Området är idag bullerutsatt från järnvägstrafiken på Hamnbanan, och från vägtrafik på Östra Eriksbergsgatan och Säterigatan. Bullerberäkning är gjord för tillkommande bebyggelse, läs mer på sid 27.

Risk transport med farligt gods

Järnvägstrafiken på Hamnbanan innebär risker med tanke på transporter av farligt gods. Enligt kommunens översiktsplan fördjudad 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.

En riskanalys med bedömning av risker för framtida bostäder har tagits fram, läs mer på sid 27.

Elektromagnetiska fält

Forskning kring påverkan från magnetiska fält på människors hälsa pågår och det har ännu inte kunnat fastställas att fälten medför några skadliga hälsorisker. Några gränsvärden eller skyddsavstånd finns inte fastslagna i Sverige.

Trafikverkets målsättning är att det genererade elektromagnetiska fältet från kontaktledningen vid bostäder och stadigvarande arbetsplatser skall understiga värdet 0,4 μ T som årsmedelvärde. Läs mer på sid 28.

Detaljplanens innebörd och genomförande

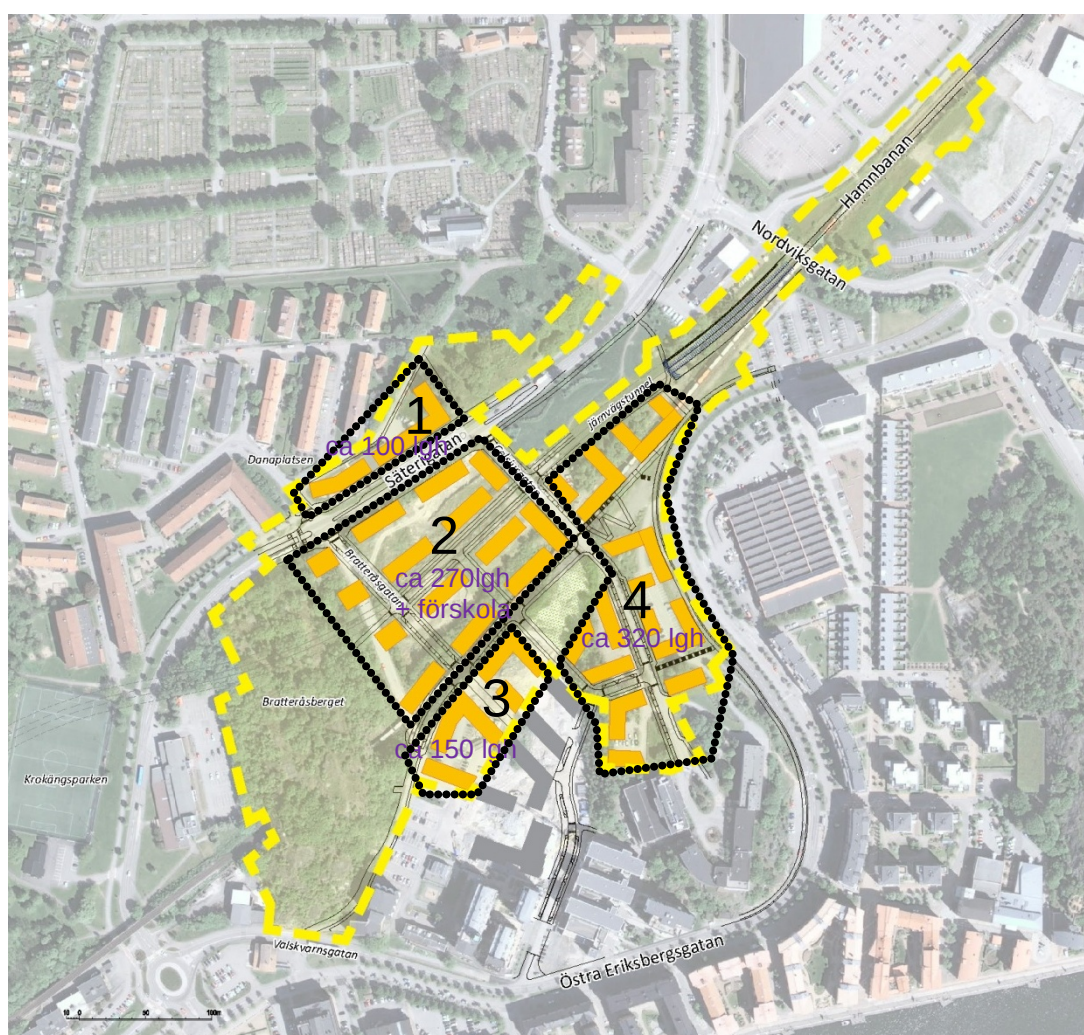


Illustration av planförslaget, samt uppdelning i delområden

Detaljplanen innebär att tät sammanhängande bebyggelse kan uppföras för att bättre koppla ihop Norra Älvstranden med övriga Lundby. Detta möjliggörs i och med att Hamnbanan byggs ut till dubbelspår och förläggs i tunnel. Cirka 840 bostäder (bostadsrätter och hyresrätter), minst 1000 m² verksamhetsyta och en förskola kan byggas och parkområden och gator kan anläggas. Total byggrätt om 86 000 m² BTA möjliggörs i planförslaget.

Detaljplanen innebär att bebyggelse i 4-7 våningar skapas mellan Bratteråsberget och Celsiusgatan, liksom utmed Östra Eriksbergsgatan och Säterigatan. Gena gång- och cykelförbindelser från norr till söder är viktiga för att binda ihop området. Terrängen är utmanande och vissa kopplingar måste ske med trappor, men ett rutnät möjliggör en silning av rörelserna som ska göra att området upplevs tryggt.

Markanvändning

Bratteråsberget bevaras som naturområde. En bostadsnära park föreslås centralt i området. Bebyggelsen kan användas för bostäder, handel och kontor. I bottenvåningarna runt Danaplatsen tillåts endast verksamheter, med intentionen om att skapa ett aktivt och levande gaturum. I kvarteret närmast Bratteråsberget liksom kvarteren utmed Celsiusgatan, söder om parken, möjliggörs för användningen förskola. Järnvägstunnel tillåts cirka 0,5-1 m under mark i ett cirka 25 m brett stråk genom området. Ovan järnvägsområdet kan marken användas som bostadsgård eller gata, men får ej bebyggas.

Detaljplanen kommer att genomföras under lång tid, varför planbestämmelser har valts för att möjliggöra alternativ användning och utformning.

Markägande och genomförande

Marken mellan Säterigatan och den befintliga sträckningen av Hamnbanan ägs av kommunen (område 2 i illustration ovan) och är markanvisad till Göteborgs Stads Bostadsaktiebolag (Bostadsbolaget). Markanvisningen är beslutad av kommunens fastighetsnämnd och innebär att bolaget under en viss tid har ensamrätt att förhandla med kommunen om att bebygga området med bostäder som ska upplåtas till störst del med hyresrätt och viss del med bostadsrätt. Den övriga kvartersmark som ägs av kommunen och Älvstranden Utveckling AB (område 4) kommer i ett senare skede att markanvisas av fastighetsnämnden. JM AB äger den befintliga kvarnanläggningen och marken inom område 3. Marken nordväst om Säterigatan, område 1 vid Danaplatsen, ägs av kommunen. En del av området (fastigheten Sannegården 26:1) är upplåtet med tomträtt till Skärgårdens Byggteknik AB, vilka önskar bebygga hela område 1.

Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas av kommunen med exploatörer/fastighetsägare och Trafikverket. Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Trafikverket ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av järnvägsanläggning. Exploatörer/fastighetsägare ansvarar för utbyggnad inom kvartersmark.

Bebyggelse



Volymstudie av föreslagen ny bebyggelse (i färg), sett från söder, befintlig bebyggelse i vitt/grått, föreslagen järnvägstunnel redovisas som streckad linje

Området ges en gestaltning som strävar efter att knyta samman gammalt och nytt och fungera som länk mellan den äldre bostadsbebyggelsen norr om Säterigatan med bostäderna på Eriksbergskajen och före detta Juvelkvarnen.

En annan viktig princip är att stärka Östra Eriksbergsgatan och Säterigatans uttryck som stadsmässiga huvudgator med högre byggnader och bottenvåningar som möter gatan.

En tydlig uppdelning i mellan privata ytor och offentliga eftersträvas. Genom tydliga gränser skapas en stadsmiljö som bidrar till ett bättre samspel och större trygghet. Gatan blir det offentliga och utformas som generell framkomstväg för både gång-, cykel- och biltrafik och blir på så sätt en välbekant och tydlig stadsstruktur. Gårdarna utformas som halvprivata zoner där de boende i respektive kvarter kan få sin egen arena. Möjligheten att påverka den egna gården och ta den i besittning är här en viktig faktor.

För att minska insyn och trafikstörningar skall bostadshusens bottenvåningar längs allmänna gator vara placerade minst 0,5 m över gatans nivå.

Delområde 1 (se illustration sid 17) - Norr om Säterigatan

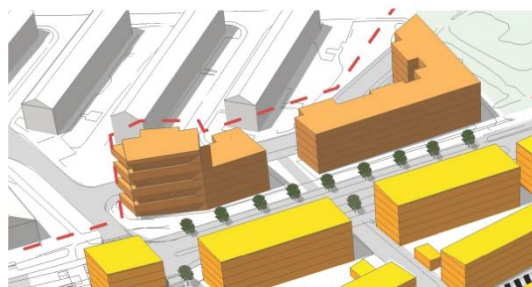


Illustration av föreslagen ny bebyggelse norr om Säterigatan, sett från söder

På nordvästra sidan om Säterigatan kan byggnader uppföras för cirka 100 lägenheter. Här finns också möjlighet till kontor och handel. I bottenvåningarna runt Danaplatsen tillåts endast verksamheter. Detta är en frekventerad plats och ett utmärkt läge för en mindre servicebutik eller liknande. För både det befintliga och det nya området ligger

denna lilla centrumpunkt på gångavstånd vilket är viktigt i ett lokalt sammanhang. Busshållplats för stombussen ligger också vid denna punkt. Att förstärka denna existerande centralpunkt är ett sätt att skapa en gemensam arena för de boende.

Bebyggelse tillåts i 5 våningar med ett högre hus i 7 vån i hörnet mot Danaplatsen. De nya byggnaderna ska harmoniera med befintlig bebyggelse i norr, men också förhålla sig på ett stadsmässigt sätt till Säterigatan och entrén till området i korsningen Säterigatan/Celsiusgatan.

Parkering ordnas i garage under mark.

Fasader skall i huvudsak placeras i gräns mot allmän gata för att rama in gaturummet och på så vis öka tydligheten mellan offentligt och privat.

Delområde 2 (se illustration sid 17) - Söder om Säterigatan



Illustration av området söder om Säterigatan sett från söder. Säterigatan överst i bild Järnvägstunnel redovisas som streckad linje.

Söder om Säterigatan föreslås bebyggelse omfattande cirka 270 lägenheter. I bottenvåningarna runt Danaplatsen tillåts endast verksamheter, läs mer om Danaplatsen under delområde1.

Byggnaderna samlas kring öppna gårdar, som bildar kvarter med mellanliggande bostadsgator. Gårdarna vänder sig mot Bratteråsbergets naturområde i sydväst och sluter sig mot den bullerstörda Säterigatan.

Mot Bratteråsberget föreslås några relativt fritt placerade punkthus i 6-7 våningar. Längst söderut mot berget föreslås en byggnad med förskola i 2 våningar och bostäder ovanpå. Förskolan kan rymma 6 avd och kan ha en skyddad gård mot naturmarken på Bratteråsberget.

Fasader skall i huvudsak placeras i gräns mot allmän gata för att rama in gaturummet och på så vis öka tydligheten mellan offentligt och privat. Utmed Bratteråsbacken finns dock möjligheten att öppna upp gårdarna mot sydväst för att ge tillkommande bebyggelse en koppling till Bratteråsbergets grönska. Utmed Säterigatan bör byggnaderna förhålla sig på ett stadsmässigt sätt till Säterigatan för att ge gaturummet en stadga och bilda en tydlig ram för människor som rör sig längs gatan. Husens bottenvåningar skall ha ett innehåll och en variation som ger gående upplevelser på sin väg.

Området ovan järnvägstunneln lämnas fri från bebyggelse och utgör entrégata till bostadskvarteren. Parkering kan ordnas i garage under mark som inte ianspråkats av järnvägstunneln.

Delområde 3 (se illustration sid 17) - Norr om kvarnenområdet



Illustration av området norr om kvarnenområdet sett från öster. De två kvarteren till höger i bild ingår i den gällande detaljplanen för Bratteråsbacken och är under byggnation.

Norr om Juvelkvarnen föreslås cirka 150 bostadsrättslägenheter. Byggnaderna placeras tillsammans med byggnaderna i den gällande detaljplanen för Bratteråsbacken strikt kring större gårdar. Byggnaderna får uppföras i 6 våningar. Parkering kan ordnas i garage under mark.

Fasader skall i huvudsak placeras i gräns mot allmän gata för att rama in gaturummet och på så vis öka tydligheten mellan offentligt och privat. Husens bottenvåningar skall ha ett innehåll och en variation som ger gående upplevelser på sin väg. Entréer bör i mesta möjliga mån placeras mot gatan, gärna med möjlighet till genomgång mot gården.

Delområde 4 (se illustration sid 17) - Östra Eriksbergsgatan – Celsiusgatan

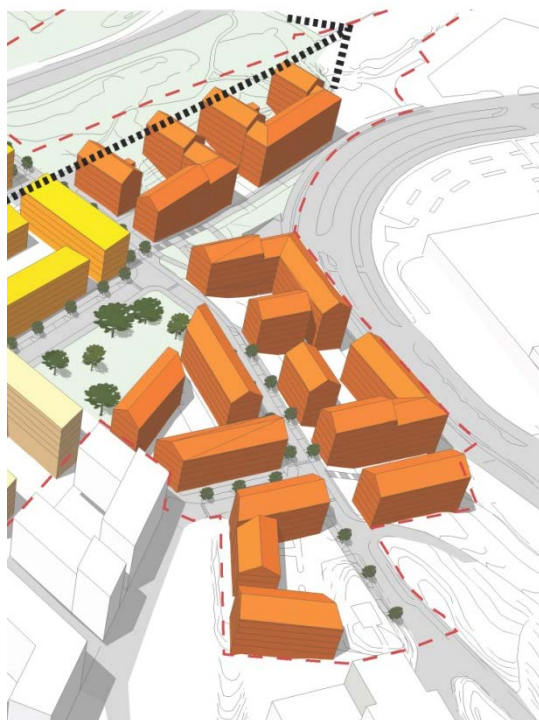


Illustration av området vid Celsiusgatan och Östra Eriksbergsgatan, sett från söder. Östra Eriksbergsgatan till höger.

Utmed Östra Eriksbergsgatan föreslås byggnader i suterräng med fasader ner till och utmed gatan men med förhöjda gårdar i nivå med Celsiusgatan och Säterigatan. I suterrängvåningarna kan parkeringsgarage uppföras. Infart föreslås gemensamt från Östra Eriksbergsgatan mellan föreslagna kvarter. Lokaler föreslås i de två nedre enkelsidiga våningarna utmed Östra Eriksbergsgatan.

Utmed Östra Eriksbergsgatan bör byggnaderna förhålla sig på ett stadsmässigt sätt till gatan för att ge gaturummet en stadga och bilda en tydlig ram för människor som rör sig längs gatan. Husens bottenvåningar skall ha ett innehåll och en variation som ger gående upplevelser på sin väg.

Utmed Celsiusgatans sydvästra sida föreslås bebyggelse i 5 vån som samlas runt relativt slutna innergårdar.

Mellan Östra Eriksbergsgatan och ny järnvägstunnel regleras ett utrymme för en allmän större ledning upp till den höjd som anges i halvcirklar inom område markerat med (E) på plankartan.

Fasader skall i huvudsak placeras i gräns mot allmän gata för att rama in gaturummet och på så vis öka tydligheten mellan offentligt och privat.

Trafik och parkering

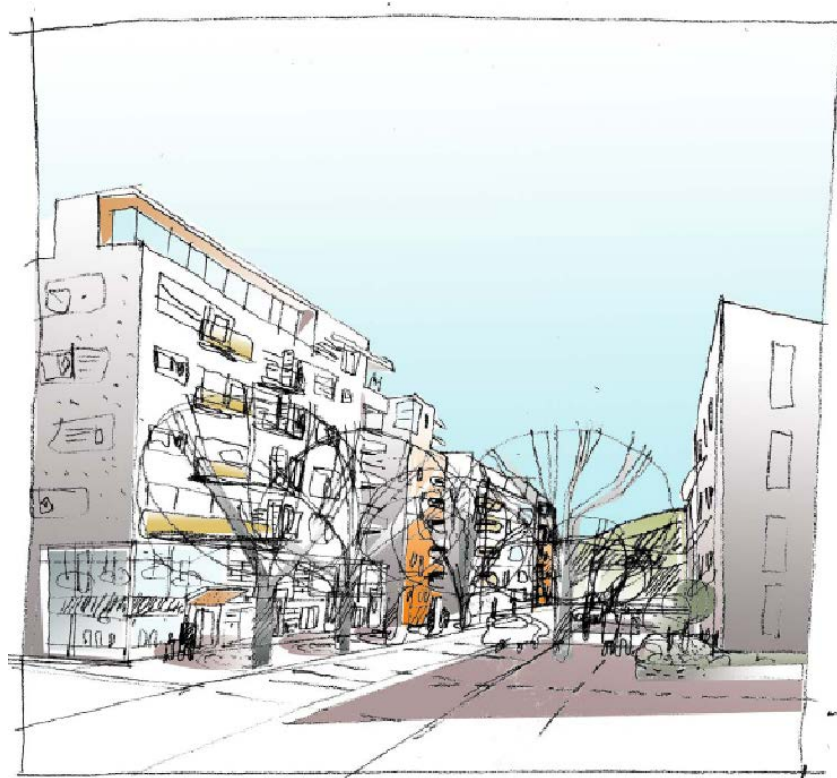


Illustration av stadsrummet utmed ny tvärgata genom området (Bild:SBK)

Ett finmaskigt nät av gator och stråk föreslås för att sila gång-, cykel- och andra trafikrörelser genom området. Celsiusgatan och Bratteråsgatan binds samman med en ny tvärgata. Bratteråsgatan förskjuts något åt sydost. En viktig gångförbindelse föreslås i den nya tvärgatans förlängning ner mot Östra Eriksbergsgatan (inom parkområde på plankartan). Befintliga gatorna Säterigatan, Bratteråsgatan och Celsiusgatan föreslås få ny utformning utifrån de nya förutsättningarna planen för med sig. Alla gator inom området föreslås trädplaneras och utföras med långsgående kantstensparkering. Säte-

rigatan ges en karaktär av stadsgata med dubbelsidig trädplanering och bostadshus förlagda intill gatan.

Gång- och cykelvägar

Huvudstråk för gång- och cykeltrafik finns utmed Säterigatans norra sida och Eriksbergsgatans södra sida. Inom området utformas gator för att möjliggöra blandtrafik med cykel i vägbanan och med gångbanor som ansluter till nämnda huvudstråk vid Celsiusgatan och Valskvarnsgatan. Trottoarer gör området gångvänligt och bidrar till en stadsmässighet.

Övergångsställen föreslås utföras förhöjda för att gående skall kunna korsa gatan på ett säkrare sätt och för att få ner bilarnas hastighet. Övergångsstället vid Säterigatan bör utföras förhöjt och eventuellt även vara signalreglerat, då det är skolväg till Bräckeskolan.

Trottoar föreslås även på Östra Eriksbergsgatans nordvästra sida. Kopplingar mellan Celsiusgatan och Östra Eriksbergsgatan i form av trappor föreslås på flera ställen. Kopplingen i tvärgatans förlängning är en viktig möjlig entré till området. Här föreslås därför även en ramp med lutning 1:12.

Utmed parken och kvarteren i delområde 3 löper ett diagonalt gångstråk – ”corson” – med rak siktlinje ner mot maskinhallen på Eriksbergskajen.

Biltrafik

Med bil når man planområdet främst från Säterigatan. Från Säterigatan når man angöringsgatorna inne i området via Bratteråsgatan och Celsiusgatan. Gatorna utformas för en högsta hastighet av 30 km/tim. Från Östra Eriksbergsgatan / Valskvarnsgatan kan man angöra planområdet med bil via en mindre gata utmed Bratteråsberget. Detta öppnar området, gör det mindre slutet och ökar rörelserna i området vilket är positivt för omväxling och trygghet.

Bratteråsbacken är i dagsläget inte öppen för biltrafik ut mot Östra Eriksbergsgatan.

Att flera av de viktiga stråken utformas för blandtrafik och därigenom befolkas av både bilar, cyklar och fotgängare bedöms positivt ur trygghetssynpunkt. Den måttliga trafiken ger, tillsammans med kantstensparkering, liv och rörelse åt gaturummen och därigenom även trygghet åt gående över dygnets timmar.

Kollektivtrafik

Det är angeläget att området blir väl kollektivtrafikförsörjt med hög turtäthet. Säterigatan föreslås byggas om och anpassas för stombusstrafik. Hållplatser finns som idag vid Danaplatsen utmed Säterigatan och vid Valskvarnsgatan och Östra Eriksbergsgatan.

Parkering – cykel och bil

Cykelparkering ordnas med fördel i byggnadernas bottenvåningar. Byggrätten möjliggör också separata mindre hus på gården.

Bilparkering skall i första hand lösas inom respektive fastighet, i parkeringsgarage under mark. Utrymme bedöms finnas inom alla fastigheter för att uppfylla det behov som beräknas enligt kommunens parkeringstal:

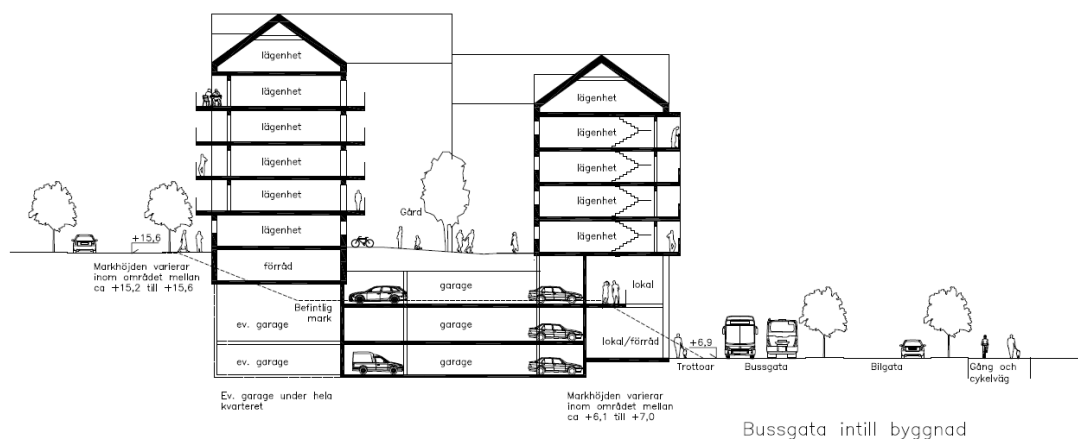
- Kontor 0,50 bilplatser / sysselsatt
- Övriga verksamheter 13 bilplatser / 1000 m² BTA
- Bostäder 0,65 bilplatser / lägenhet
- Besökande 0,10 bilplatser / lägenhet

En önskan finns om att hålla nere biltätheten i området. Vid samnyttjande eller förekomst av bilpool bedöms behovet kunna reduceras.

Parkering för besökare kan ske som kantstensparkerings utmed de allmänna gatorna i området.

Parkering i garage under tillåts under alla byggnader, förutom inom påverkansområde för järnvägstunneln. Inom delområde 2 accepteras en viss del markparkering utmed de lokala gatorna på kvartersmark.

För byggnaderna inom delområde 4, i planområdets östra del, föreslås befintlig höjdskillnad utnyttjas för att lägga parkeringsgarage innanför lokalerna som vetter mot Östra Eriksbergsgatan.



Sektion genom föreslagna kvarter mellan Celsiusgatan och Östra Eriksbergsgatan, med parkering i bakkant och lokaler ut mot gatan. (Bild:Kvarnströms Arkitekter, Älvstranden Utveckling, Fastighetskontoret)

Järnväg - Hamnbanan

Planen möjliggör att Hamnbanan byggs ut till dubbelspår och läggs i tunnel norr om befintlig sträckning. En rättighet för järnvägen bildas under mark. Marken ovan tunneln kan därför användas för bostadsändamål och allmän plats.

Inom planområdet byggs tunneln främst som betongtunnel. Denna måste kunna underhållas och inspekteras ovanifrån vilket gör att det inte får placeras några byggnader ovanpå tunneln. Ett område 3 meter från respektive tunnelvägg förläggs i planen med förbud mot bebyggelse. Däremot går det bra att använda marken som park, gata, parkering och dylikt.

Väster om tunnelmynningen går järnvägen i tråg cirka 20 meter österut och avgränsas därefter av en stödmur i cirka 100 m.

Hamnbanans ombyggnad planläggs och regleras dels genom aktuell detaljplan men även genom en järnvägsplan som upprättas av Trafikverket parallellt med detaljplanprocessen. Järnvägsplanen samråds med allmänheten och slutlig handling godkänns sedan av Länsstyrelsen innan Trafikverket fastställer planen.

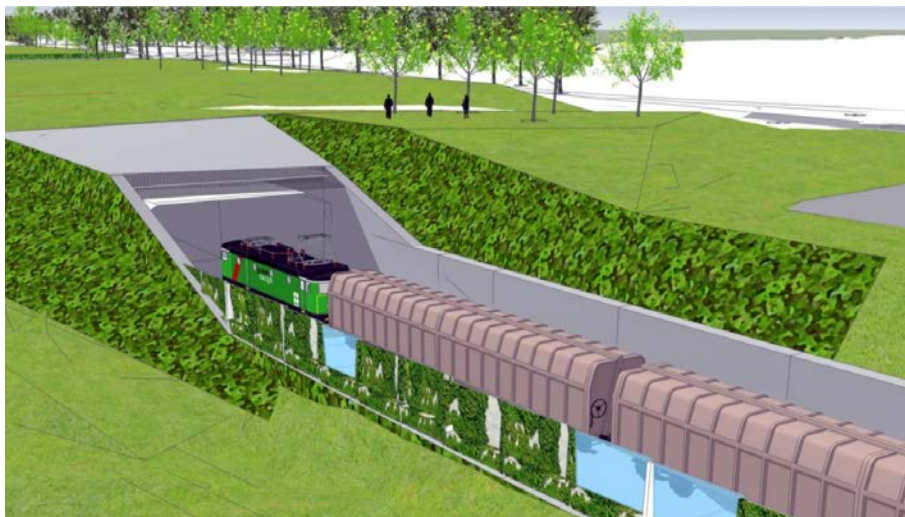


Illustration av eventuell gestaltning av Hamnbanansöstra tunnelmynning inom planområdet (Bild: Trafikverket)

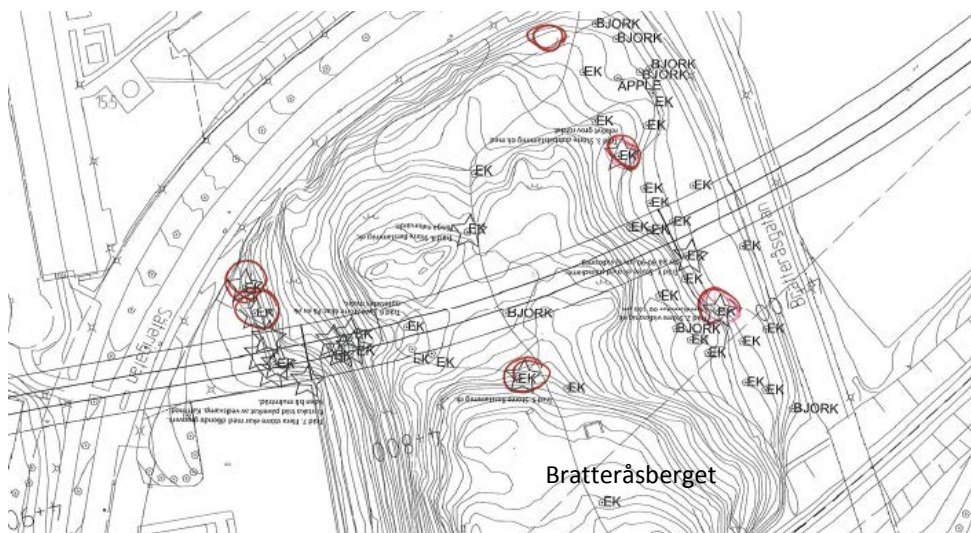
Friytor

Centralt i området föreslår planen en bostadsnära park, en lokal mötesplats som komplement till de halvprivata gårdarna. Detta är en plan yta och ligger i korsningen mellan stråk som väntas bli välanvända. Parken ska fungera som en tillgänglig grön oas, som mötesplats och för vila. Även en lekplats och/eller bollbänke kan bli aktuell.

Lekplatser och sittplatser med planteringar ska ordnas på respektive bostadsgård.

Norr om Säterigatan planläggs befintligt grönområde som park. Här föreslås också att en ny gångförbindelse skapas utmed ny bebyggelse i väster. Grönområdet skapar ett bra sammanhang med Lundby nya kyrka och den synliga fornlämningen strax utanför planområdet.

Naturmiljö



Värdefulla träd som skall bevaras.

Bratteråsberget bevaras som ett betydelsefullt naturområde. Berget är värdefullt ur stadsbildssynpunkt och kan bli en attraktiv friyta för lek och rekreation. Berget görs mer lättillgängligt genom slyröjning. Stigar skall röjas så att man lättare kan nå de övre delarna av berget. Berget iordningsställs för att fungera som lek- och solplats under sommaren och som källbacke snöiga vintrar.

Vid bergets nordöstra fot finns flera bevarandevärda större ekar. Dessa skyddas i plan, n1 på plankartan (marklov krävs vid eventuellt behov av fällning). Kartan ovan visar vilka träd detta gäller.

Sociala aspekter, tillgänglighet och service

Tydliga entréer bör skapas till Bratteråsbergets naturområde för att bjuda in även människor som inte bor i det aktuella området. Av samma anledning bör gränser mellan offentligt och privat utformas på ett tydligt sätt. Allmän plats i det aktuella området ska upplevas vara till för alla.

Förskola

För att möta det ökade behovet av förskoleplatser som den planerade bostadsbebyggelsen medför föreslås byggrätt för förskola i anslutning till Bratteråsberget. Förskolan kan här få en inhägnad lektyta i anslutning till naturområdet och 6 avdelningar möjliggörs. Ytterligare möjlighet att bygga förskola finns i kvarteren utmed Celsiusgatan söder om parken.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Dag- och dräneringsvatten skall fördröjas lokalt innan avledning till allmän dagvattenledning i Valskvarnsgatan eller Säterigatan.

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.

En dagvattenutredning kommer att tas fram inför granskning av planen.

Vatten och avlopp

Dricksvatten- 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. Detta är nödvändigt för anslutning av norra delen av planområdet. En dricksvattenledning i Bratteråsgatan behöver läggas om när gatan flyttas. Förbindelsepunkter upprättas vid Valskvarnsgatan och Säterigatan.

Avlopps nätet inom kvartersmark skall utformas med ett separat ledningssystem för dag- och dräneringsvatten och ett separat ledningssystem för spillvatten.

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.

Värme

Föreslagen ny bebyggelse kan erhålla värme i form av fjärrvärme som ansluts till i Östra Eriksbergsgatan eller i Säterigatan.

El och tele

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 före-

slås läggas i den nya Bratteråsgatan fram till en ny nätstation, E på plankartan. Från stationen kan ledningarna dras i den nya tvärgatan fram till Celsiusgatan.

Befintliga telekablar är förlagda på nordvästra sidan av Säterigatan och utmed Bratteråsgatans västra sida. I samband med att Bratteråsgatan får en ny sträckning föreslås att nya ledningar för tele flyttas med till ny sträckning.

Det finns möjlighet till opto-fiberanslutning för den nya bebyggelsen.

Avfall

Området är utformat så att fordon kan hämta avfall invid alla fastigheter. En plats för återvinning kan förläggas ovanpå tunneln inom område E på plankartan, eller förslagsvis i bottenvåning på byggnad i korsning Celsiusgatan - Säterigatan. Sopsugsanläggning finns i närområdet men har inte kapacitet att koppla på fler användare.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

Järnvägstunneln ska förstärkas för att möjliggöra bebyggelse i 6 våningar 3 meter från tunnelväggen. Området i närheten av järnvägstunneln förses dock med vissa restriktioner:

I en zon ovan tunneln och 3 m från respektive tunnelvägg får inte byggnader uppföras som inte går att flytta på vid planerade behov av åtkomst till tunneln ovanifrån. Inom området får inte schakt och grundläggning förekomma djupare än siffra angiven i halvcirkel på plankartan. Ledningar och annan infrastruktur tillåts passera förutsatt att schakt sker inom ett begränsat område endast för ledningen. Kontakt skall tas med Trafikverket vid åtgärder inom området. Avvikelser kan beviljas av Trafikverket efter särskild begäran inkluderad redovisning av konsekvenser.

3- 25 meter utanför respektive tunnelvägg finns krav på tillfälliga konstruktioner i samband med djupa schakter (t.ex. vid schakt för anläggning av källare). Här gäller bland annat att schakt ska utföras samtidigt, inom lika stort område och till samma nivåer på ömse sidor om tunneln och att spont ska kontrolleras för maximala rörelsekrav. Järnvägstunneln ska anläggas innan bebyggelsen.

Hänsyn ska tas till en större underjordisk ledning som går under området. Detta är särskilt viktigt vid pålning, schaktning, sprängning och dyl. Vid sådana arbeten ska kontakt tas med förvaltningen för Kretslopp och Vatten.

Markmiljö

En konvertering av området för känslig markanvändning innebär att eventuella markföroreningar måste omhändertas. Föroreningar i marken inom planområdet kommer att saneras i samband med schaktning för ny järnvägsanläggning och bebyggelse. Innan anläggningsarbetena påbörjas ska ett övergripande miljökontrollprogram tas fram för utredningsområdet. Kontrollprogrammet tas fram i samråd med kommun och länsstyrelse.

De befintliga massor som idag är upplagda inom planområdet ska flyttas innan Trafikverket påbörjar sin utbyggnad av järnvägsanläggningen.

Arkeologi

De planerade schakterna för tunnelbygget kommer sannolikt att leda till att större delar av fornlämningarna Göteborg 493 och 494 behöver tas bort, vilket kräver länsstyrelsens tillstånd enligt Kulturmiljölagen. Trafikverket avser att genomföra en slutundersökning i samband med att byggskedet startar.

Området norr om Säterigatan i närheten av Sannegårdsmonumentet planläggs som PARK, vilket innebär ett skydd av influensområdet runt monumentet.

Buller

En bullerutredning har tagits fram för föreslagen bostadsbebyggelse, se bilaga. Beräkningarna är gjorda utifrån framtida beräknade trafikmängder på närliggande kommunala gator och på Hamnbanan. Riktvärdet 55dBA ekvivalent nivå beräknas att överskridas vid flertalet fasader.

Avsteg från riktvärdena anses kunna göras för projektet enligt kommunens tillämpning av riktvärden för trafikbuller eftersom planen innebär en komplettering i stadens centralare delar (inom 4 km från Brunnsparken) med bebyggelse av stadskaraktär (område med kvartersstruktur och trafik på omgivande gator med ett liv över dygnet och varierat utbud av service med mera) inom 300 meter från kollektivtrafikhållplats med mycket bra turtäthet.

Enligt principen vid avsteg, i de fall den ekvivalenta ljudnivån utomhus på någon fasad för bostaden är mellan 55 och 65dBA, ska lägenheterna vara genomgående med möjlighet att ordna sovplats mot tyst (45 dBA) eller ljuddämpad (50 dBA) sida för samtliga boende i lägenheten.

När den ekvivalenta ljudnivån utomhus på någon fasad för bostaden är mellan 60 och 65 dBA ska ljudklass B användas för ljuddämpning inomhus.

Beräkningarna visar att inga byggnader inom planområdet överskrider den ekvivalenta ljudnivån 65 dBA vid fasad, vilket innebär att bostadsbyggande är möjligt inom hela planområdet i förhållande till Göteborg stads tillämpning av riktvärden.

Större andelen byggnader klarar tyst eller ljuddämpad sida. Några byggnader bör skyddas mot buller för att uppnå tyst eller ljuddämpad sida. Ett punkthus med fasad ut mot korsningen Säterigatan – Bratteråsgatan riskerar att inte klara avsteg med ljuddämpad sida, vilket kommer att studeras vidare.

Den maximala ljudnivån, som främst orsakas av tyngre fordon, riskerar att överskridas i stora delar av området. Trots att ljudnivån på flera innergårdar inte uppnår riktvärdet är antalet fordonspassager på kvartersgatorna så pass få att riktvärdet inte riskerar att överskridas fler än två gånger per timme som högst. Dock med undantag från större vägar.

Ett bullerskydd längs Säterigatan bedöms som nödvändigt för att uppnå de avstegskrav som krävs för att klara riktvärden för ekvivalent ljudnivå. Bullerskydd rekommenderas vid ett flertal innergårdar för att uppnå en god ljudmiljö för gemensamma uteplatser, dessa har dimensionerats efter maximala ljudnivåer.

Risk

En riskbedömning har genomförts som omfattar riskkällorna transport av farligt gods på Hamnbanan samt bensinstationen vid Säterigatan.

Explosioner och bränder inne i tunneln antas inte kunna orsaka dödsfall utanför tunneln eftersom den dimensioneras för olyckslast enligt Trafikverkets tekniska krav. Brandrök och giftiga eller explosiva gaser skulle kunna komma ut vid ett utsläpp inne i tunneln, men antas kunna hanteras av räddningstjänst utan att dödsfall utanför tunneln krävs.

Resultaten från beräkningarna avseende transporter av farligt gods på Hamnbanan visar att individrisknivån i spårens närhet (upp till cirka 30 m från spåren) ligger på en nivå där riskreducerande åtgärder bör övervägas. Det största bidraget till individrisken inom detta avstånd kommer från brandfarliga vätskor och konsekvensen pölbrand.

Simuleringar av samhällsrisk visar att risknivån längs sträckan ligger på gränsen mellan acceptabel risk. Det innebär att inga riskreducerande åtgärder krävs. Däremot bör åtgärder som kan minska riskerna med tekniskt och ekonomiskt rimliga medel alltid åtgärdas, oavsett risknivå.

Avstånden mellan den planerade bebyggelsen och bensinstationen överskrider med god marginal de rekommenderade minsta avstånden. Risksituationen för människor inom planområdet med avseende på bensinstationen bedöms därför vara acceptabel utan att några vidare riskreducerande åtgärder vidtas.

Riskreducerande åtgärder krävs för byggnader närmare tunnelmynningen än 30m. Fasader bör vara i obrännbart material. Utrymning och luftintag ska ske i motsatt riktning från tunnelmynningen.

30 m ifrån mynningen ska utformning av miljön inte uppmuntra till stadigvarande vistelse. Dock är gångvägar acceptabelt.

Det stängsel som krävs för att hindra människor från att ramla ner vid tunnelmynningen skulle kunna uppföras som en skärm i heltäckande obrännbart material och då fungera riskreducerande. Skärmen skulle även fungera bullerdämpande.

Elektromagnetisk strålning

Den planerade sträckningen på Hamnbanan innebär att bostadshus och allmänna ytor befinner sig inom det elektromagnetiska utbredningsområdet som alstrad ström i kontaktledning genererar. 20 m från järnvägen är fältet generellt så svagt att störningar är ovanliga.

För att magnetfältet ska understiga det uppsatta värdet 0,4 µT för planerad bebyggelse i järnvägens närhet planerar Trafikverket att utföra åtgärder som minskar strålningen.

Det bör dock inte placeras bostäder eller annan stadigvarande verksamhet t.ex. lekplatser, förskola etc. direkt ovanpå tunneln.

Kompensationsåtgärd

Planen innebär inte att några värdefulla rekreativvärden tas i anspråk. Bratteråsbergets natur bedöms inte påverkas av exploateringen, dock påverkas bergets randzoner, där de största naturvärdena finns, då större ekar försvinner. Tidigare fynd tyder på att det inom området finns förutsättningar för den rödlistade växten kalvnos och vistelseplatser för det rödlistade kustbandbiet. Dessa arter återfinns vid andra ställen utmed Hamnbanans sträckning och som kompensationsåtgärd kommer Trafikverket anlägga några nya livsmiljöer för de rödlistade arter som berörs av de ändrade förhållandena.

T.ex. kan vid tågtunnelns mynning anläggas sand- och grusslänter som kustbandbiet trivs i.

Masshantering för tunnelbygget

De två detaljplanerna som omfattas av Hamnbanans omläggning kommer inte att beskriva den masshantering som uppkommer till följd av byggandet av järnvägstunneln eftersom det är att hänföra till påverkan under byggtiden. Byggskedet kommer att hanteras i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Allmän plats i form av lokalgator, huvudgatan, park och natur finns inom planområdet. Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll.

Anläggningar inom kvartersmark

Respektive fastighetsägare/exploatör ansvarar för utbyggnad av bebyggelse och anläggningar inom kvartersmark.

Trafikverket ansvarar för utbyggnad av ny järnvägsanläggning och borttagande av befintlig järnvägsanläggning. Befintlig tunnel genom Bratteråsberget ska fyllas igen.

Anläggningar utanför planområdet

Hamnbanans omläggning till dubbelspår i tunnel för etappen Eriksberg-Pölsebo omfattas av två detaljplaner; dels detaljplan för Järnvägstunnel och bostäder vid Säterigatan och dels detaljplan för Hamnbanan under Krokängsparken. För sträckan Pölsebo-Skandiahallen byggs ytterligare ett spår söder om det befintliga enkelspåret. Trafikverket ansvarar för Hamnbanans utbyggnad.

Drift och förvaltning

Kommunen genom trafikkontoret ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats huvudgata och lokalgata. Kommunen genom park- och naturförvaltningen ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats natur och park.

Trafikverket ansvarar för drift och förvaltning av järnvägsanläggningen.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Detaljplanen medför en rättighet och skyldighet för kommunen att lösa in mark för allmän plats. Berörda fastigheter framgår av fastighetsrättsliga konsekvenser.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen.

En 3D-fastighet avses att bildas för den nya järnvägstunneln. I 3D-fastigheten kan följande komma att inkluderas; serviceschakt och skyddszon runt tunneln för att begränsa schaktning, borrhning, pålning och andra åtgärder som kan skada tunnelanlägg-

ningen. Järnvägen som fortsätter i tråg och på banvall inom planområdet kan ingå i samma fastighet.

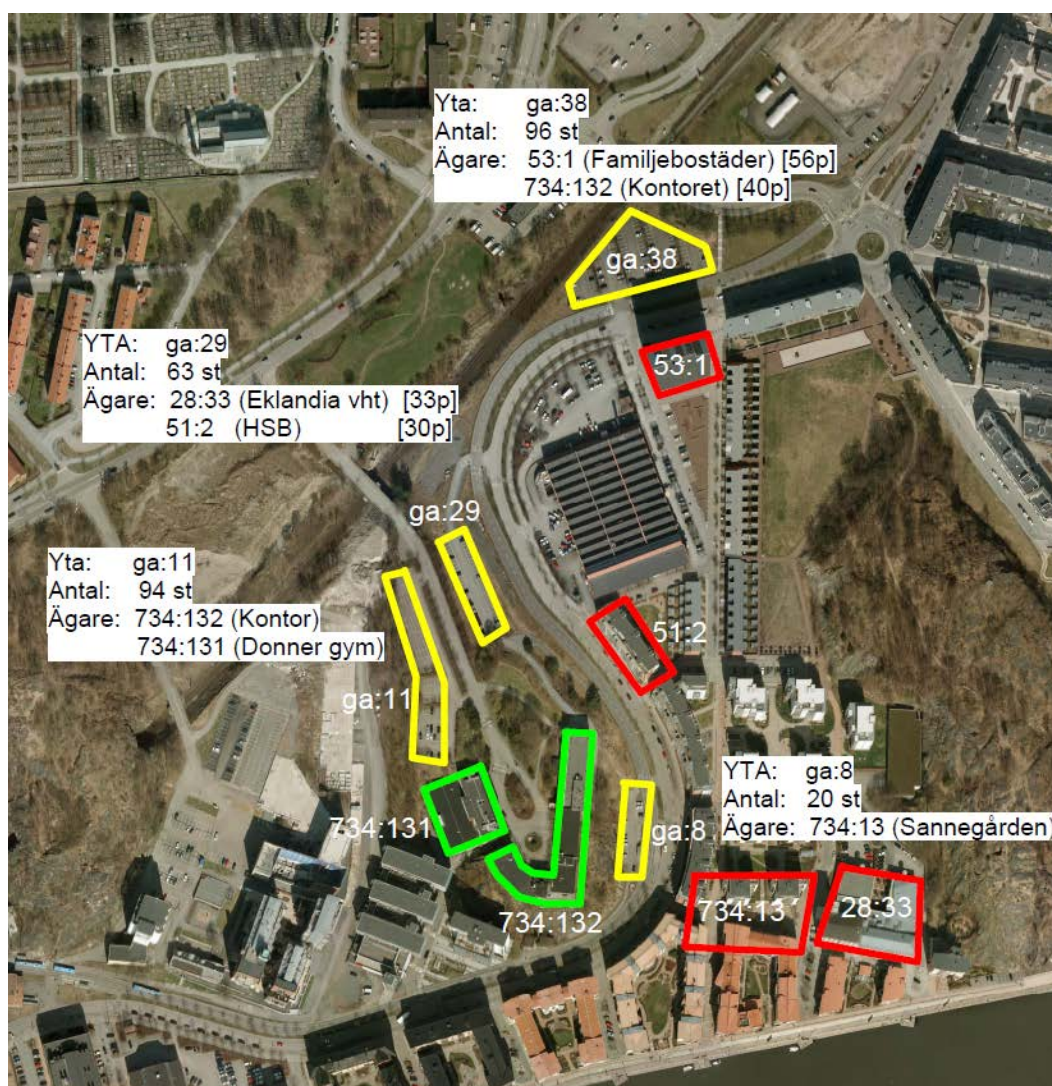
För teknisk anläggning (E-område) under mark söder om tunnelmynningen ska en 3D-fastighet bildas.

Före beviljande av bygglov ska fastighetsregleringar, samt bildning av fastigheter och eventuella gemensamhetsanläggningar vara genomförda.

Gemensamhetsanläggningar

Gemensamhetsanläggningar för gård, gångvägar, parkering med mera kan komma att bildas för kommande fastigheter inom kvartersmark för bostäder. Genom att bilda gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar blir berörda fastighetsägare gemensamt ansvariga för anläggningens utförande och framtida drift.

Befintliga parkeringsanläggningar



Sammanställning av befintliga gemensamhetsanläggningar för parkering och berörda fastigheter

Inom de två skiftena av fastigheten Sannegården 734:130 och Sannegården 54:1 finns parkeringsanläggningarna Sannegården ga:11 och ga:29, dessa gemensamhetsanläggningar behöver upphävas då marken ska bebyggas. De fastigheter som idag är delägare i parkeringsanläggningarna är Sannegården 28:33, Sannegården 51:2, Sannegården

734:131 och Sannegården 734:132. Berörda fastigheter kommer att behöva lösa sitt parkeringsbehov på en annan plats.

Parkeringsbehovet kan lösas genom att deläggande fastigheter i Sannegården ga:11 och ga:29 blir delägare i gemensamhetsanläggningen Sannegården ga:8, vilken då omprövas av lantmäterimyndigheten. Sannegården ga:8 belastar fastigheten Sannegården 734:13 som ligger utanför planområdet och är en gemensamhetsanläggning som är utbyggd som en markparkering. Gällande detaljplan tillåter uppförandet av ett parkeringshus som kan inrymma de parkeringsplatser som idag finns inom ga:11, ga:29 och ga:8. Alternativt till att bli delägare i parkeringshuset kan berörda fastighetsägare teckna långsiktiga hyresavtal för parkeringsplatser i parkeringshuset. Den ekonomiska konsekvensen för alla delägare för de tre gemensamhetsanläggningarna bör redovisas av Älvstranden Utveckling AB avseende anläggningskostnaden för parkeringshuset och kommande avgifter för parkeringsplatser. Älvstranden Utveckling AB bör som fastighetsägare till Sannegården 734:130, 743:13 och 54:1 innan detaljplanens antagande teckna avtal med alla delägare av de tre gemensamhetsanläggningarna avseende omprövning hos lantmäterimyndighet och kostnader förenade med de ändrade parkeringsanläggningarna.

Kommunen bedömer att det allmänna intresset att området utvecklas som bostadsområde med bebyggelse väger tyngre än det enskilda intresset parkering.

Befintlig gemensamhetsanläggning Sannegården ga:10 med ändamål för sopsugsanläggning berörs inte av planförslaget.

Servitut

Befintliga servitut (1480K-2007F335) för parkering inom den del av fastigheten Sannegården 7:5 som ingår i planområdet behöver upphävas.

Ledningsrätt

Göteborgs Energi Nät AB har ledningsrätt (1480K-2013F52) för sin starkströmsledning inom Sannegården 743:130 och 54:1. Ledningen är nylagd och går från Östra Eriksbergsgatan upp till Celsiusgatan. I det fortsatta planarbetet ska ledningens möjlighet till att ligga kvar utredas så att ett u-område kan läggas in på plankartan.

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge. De delar av befintliga allmänna ledningsområden som hamnar på kvartersmark till följd av den nya detaljplanen ska säkerställas med ledningsrätt, till förmån för respektive ledningsägare.

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

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

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 de genomförandeavtal som kommer att tecknas.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning
Sannegården 7:5		Delar av fastigheten behöver regleras över till kommunens fastighet Sannegården 734:9.	Allmän plats lokalgata
Sannegården 26:1 (upplåten med tomträtt)		En del av fastigheten behöver regleras över till Sannegården 734:9.	Allmän plats huvudgata
Sannegården 26:1	Mark från Sannegården 734:9 regleras till fastigheten.		Kvartersmark för bostadsändamål
Sannegården 734:9		Del av fastigheten regleras genom 3D-fastighetsbildning till den nya järnvägstunnel-fastigheten.	Kvartersmark för trafikändamål
Sannegården 734:130		Delar av fastigheten behöver regleras över till kommunens fastighet Sannegården 734:9.	Allmän plats park och lokalgata (Östra Eriksbergsgatan)
Sannegården 734:130		Delar av fastigheten behöver regleras över till Trafikverkets kommande fastighet för Hamnbanan.	Kvartersmark järnvägsändamål
Sannegården 54:1		Delar av fastigheten behöver regleras över till kommunens fastighet Sannegården 734:9.	Allmän plats park och lokalgata (Östra Eriksbergsgatan)

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Avtal om avsiktsförklaring för Hamnbanan har tecknats mellan kommunen och Trafikverket. Avtalet reglerar parternas ansvar för järnvägsplanen och detaljplaner.

En principöverenskommelse har tecknats mellan kommunen och JM AB som ska ligga till grund för kommande genomförandeavtal.

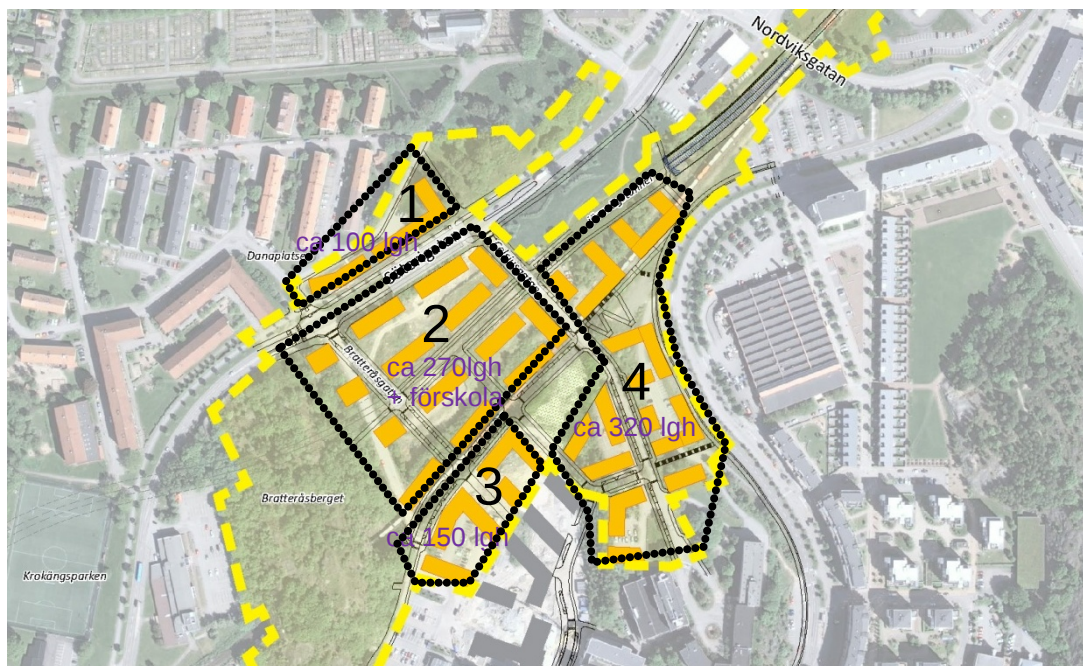
Sannegården 26:1 är upplåten med tomträtt till Skärgårdens Byggt teknik AB och befintligt tomträttsavtal berörs, se nedan.

Idag har Älvstranden Utveckling AB arrendeavtal med kommunen för upplag av massor inom fastigheten Sannegården 734:9. Upplåtelsen kommer att sägas upp under 2015 då massorna kommer att flyttas.

Markanvisningsavtal har tecknats mellan kommunen och Göteborgs Stads Bostadsaktiebolag (Bostadsbolaget) avseende de villkor som gäller för den markanvisning som bolaget tilldelats för byggnation av bostäder inom planområdet.

Ett servitutsavtal är under upprättande avseende den bullervall som tillfälligt behövs mellan Hamnbanans nuvarande sträckning och de bostäder som byggs vid Bratteråsbacken. Servitutsavtalet ger JM AB som ägare till fastighet Sannegården 7:11 rättighet att upprätta en bullervall inom kommunens fastighet Sannegården 734:9 fram till dess att Hamnbanan är omlagd i sitt nya läge.

Avtal mellan kommun och exploatörer



Skärgårdens Byggt teknik AB - område 1

Skärgårdens Byggt teknik är idag tomträttshavare till fastigheten Sannegården 26:1. Gällande tomträttsavtal anger att tomträtten får användas för "butiksförändamål eller annan verksamhet som efter fastighetsnämndens särskilda medgivande må utövas på fastigheten". Planförslaget innebär att en annan markanvändning möjliggörs och tomträttsavtalet ska omförhandlas avseende fastighetens yta, tomträttens användning

och tomträttsavgälden. Efter detaljplanens samråd avser fastighetskontoret att lyfta frågan om markanvisning av hela området för bostadsbebyggelse norr om Säterigatan inom planområdet till Skärgårdens Byggt teknik AB. Innan detaljplanen antas ska genomförandeavtal och överenskommelse om fastighetsreglering tecknas mellan kommunen och Skärgårdens Byggt teknik AB. Genomförandeavtalet ska reglera parternas åtaganden under genomförandet av detaljplanen och fördelning av exploateringskostnader för utbyggnad av allmän plats.

JM AB - område 3

Innan detaljplanen antas ska genomförandeavtal och överenskommelse om fastighetsreglering tecknas mellan kommunen och JM AB. Genomförandeavtalet ska reglera parternas åtaganden under genomförandet av detaljplanen och fördelning av exploateringskostnader för Hamnbanans omläggning och utbyggnad av allmän plats.

Göteborgs Stads Bostadsaktiebolag (Bostadsbolaget) – område 2

Innan detaljplanen antas ska genomförandeavtal, köpeavtal och överenskommelse om fastighetsreglering tecknas mellan kommunen och Göteborgs Stads Bostadsaktiebolag. Efter fastighetsbildning ska tomträttsavtal tecknas avseende de fastigheter som ska användas för bostadshus med hyresrättslägenheter. Fastigheter som ska användas för bostadsrättsändamål avses säljas till Göteborgs Stads Bostadsaktiebolag. Genomförandeavtalet ska reglera parternas åtaganden under genomförandet av detaljplanen, bolagets upplåtelse av lokal för förskola till lokalförvaltningen med mera.

Älvstranden Utveckling AB – område 4 söder om befintlig hamnbana

Innan detaljplanen antas ska genomförandeavtal och överenskommelse om fastighetsreglering tecknas mellan kommunen och Älvstranden Utveckling AB. Genomförandeavtalet ska reglera parternas åtaganden under genomförandet av detaljplanen, avstående av mark till allmän plats, fördelning av exploateringskostnader för Hamnbanans omläggning och utbyggnad av allmän plats, bolagets upplåtelse av lokal för förskola till lokalförvaltningen med mera.

Avtal mellan kommun och Trafikverket

Innan detaljplanen antas ska avtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket angående genomförande av detaljplanen och fastighetsbildningsåtgärder med anledning av detaljplanen.

Avtal ska tecknas mellan kommunen och Trafikverket, genom fastighetskontoret, angående nyttjanderätter på kommunens kvartersmark för arbetsområden som behövs vid tunnelbygget.

Avtal mellan kommun och fastighetsägare utanför planområdet

Innan detaljplanen ska avtal tecknas mellan kommunen och fastighetsägaren till Sannegården 734:131. Fastigheten ingår i detaljplan för bostäder vid Celsiusgatan som också berörs av utbyggnad av allmän plats inom detaljplan för bostäder vid Säterigatan. Avtalet ska reglera fördelning av exploateringskostnader för Hamnbanans omläggning och utbyggnad av allmän plats.

Avtal mellan Trafikverket och Älvstranden Utveckling AB

Innan detaljplanen antas ska överenskommelse om fastighetsreglering tecknas mellan Trafikverket och Älvstranden Utveckling AB.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

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

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

Dispenser och tillstånd

Trafikverket kommer att söka tillstånd enligt kulturmiljölagen avseende arkeologisk förundersökning för fasta fornlämningar på Bratteråsberget.

Trafikverket, Älvstranden Utveckling AB och kommunen ska komma överens om vem som ansvarar för ansökan om dispens från biotopskydd för de rödlistade arterna kalvnos och kustbandbi i samband med att massor flyttas i området.

Tidplan

Samråd: 4e kvartalet 2014

Granskning: 2a kvartalet 2015

Antagande: 4e kvartalet 2015

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart järnväg: 2018

Färdigställande järnväg: 2021

Förväntad byggstart bebyggelse (delar som ej berörs av hamnbanan): 2016

Förväntad byggstart bebyggelse (delar som är beroende av tunnel): 2021

Färdigställande bebyggelse: Hela området bedöms kunna vara utbyggt till år 2025.

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 utgår 10 år efter det datum då planen vunnit laga kraft. Inflyttning i stor del av bebyggelsen kan ske först när Hamnbanans tunnelutbyggnad inom

området är klar och i bruk, vilket beräknas till cirka år 2021. Den vanliga använda genomförandetiden om 5 år har därför bedömts vara för kort tid.

Överväganden och konsekvenser

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att ingen ny detaljplan antas och att området endast utvecklas vidare inom ramen för den befintliga situationen som innebär användning för järnvägs- och industriändamål, dock kommer ingen ny dragning och utbyggnad av Hamnbanan medges. Detaljplan kommer att saknas för delar av området.

Utveckling av bebyggelsen är i nollalternativet inte möjlig vilket medför att järnvägen fortfarande kommer att vara en barriär mot älven och förtätningen av stadsmiljön uteblir. Behov av industrimark i området är begränsat vilket troligen leder till att den nuvarande användningen av området som upplag och parkering kommer att bestå.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Sammanhållen stad

Förslaget har som ett viktigt syfte att binda ihop områden som idag är avskurna från varandra. Nya stråk och ny bebyggelse skapas för att uppnå detta. Verksamheter i bottenplan på östra sidan av Västra Eriksbergsgatan kan möjliggöra ett bättre gatuliv och "bjuda in" till planområdet upp mot Säterigatan.

En bättre kollektivtrafik i området, bland annat längs med Säterigatan, möjliggör för barn och unga att själva röra sig till och från området.

Samspel

Upprustning av entréer till Bratteråsbergets naturområde liksom en ny bostadsnära park är positivt för att skapa möten mellan människor.

Genom uppdelningen mellan privat och offentligt skapas en stadsmiljö som bidrar till ett bättre samspel och större trygghet. Gatan blir det offentliga och utformas som generell framkomstväg för både gång-, cykel- och biltrafik och blir på så sätt en välbekant och tydlig stadsstruktur.

Vardagsliv

Fler bostäder stärker den befintliga lokala servicen vid Eriksbergs köpcentrum och Eriksbergs torg. Mindre lokaler möjliggörs utmed Säterigatan och längs med Västra Eriksbergsgatan. Ett mer befolkat område med fler bostäder med god kollektivtrafik och god tillgång till service bidrar till en ökad trygghet och attraktivitet i området.

Identitet

Detta är en historisk plats genom sin koppling till de gamla industrier som en gång låg här och dominerade stadsbilden längs med älvstranden. Genom områdets närhet till den identitet och de verksamheter som finns kring Eriksbergstorget finns en potential för att skapa en tillhörighet med platsen och dess förflutna.

Detaljplanen har som intention att stärka kopplingen mellan det ”gamla” Hisingen i norr och det ”nya” i söder genom sin struktur och blandning av hyresrätter, bostadsrätter och verksamheter.

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 med mera.

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

Miljökonsekvensbeskrivning

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 4 oktober 2013. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram. I ett inledande skede har miljöaspekterna som kommer att bedömas i MKB:n till följande;

- Riksintresse kommunikation
- Risker av transporter med farligt gods och elektromagnetiska fält
- Markföroreningar
- Geoteknik och hydrologi
- Arkeologi
- Buller

Vid ett genomförande av detaljplanens intentioner kommer mark som idag är ianspråktagen för parkering och industri- och järnvägsändamål att bebyggas med cirka 840 lägenheter och cirka 1000 m² verksamhetsyta.

När Hamnbann är färdigbyggd och i drift kommer järnvägen som barriär att upphöra och det blir möjligt för människor att röra sig mer fritt i området och i större utsträckning nyttja de gångstråk som leder ner mot Göta älv.

Risker

I Hamnbanans närområde finns verksamheter, bostäder, skolor och förskolor samt Göta älv. Miljöpåverkan och risker under byggtiden av såväl Hamnbanan som bostäder bedöms som större än de risker som den färdiga spåranläggningen och bostadsområdet medför. Utbyggnaden av Hamnbanan medför ett omfattande arbete med schakt, transporter, massförflyttningar med mera. Risker under byggskedet ska beaktas och hanteras genom t.ex. arbetsmiljöplaner och planering av utbyggnaden så att den sker på ett säkert sätt.

Ur ett socialt perspektiv är det positivt att Hamnbanan förläggs i tunnel och att det gamla spåret tas bort. Om skyddsåtgärder vidtas för att en ökad säkerhet vid tunnel-

mynningarna, och då hög trafiksäkerhet säkerställs vid anläggande av gång- och cykelvägar kommer ombyggnationen innebära flera viktiga förbättringar för boendemiljön jämfört med nuläget.

Buller

Bullerberäkningar visar att inga byggnader inom planområdet överskrider den ekvivalenta ljudnivån 65 dBA vid fasad, vilket innebär att bostadsbyggande är möjligt inom hela planområdet i förhållande till Göteborg stads tillämpning av riktvärden. Ett flertal byggnader bör dock skyddas mot buller för att uppnå gällande riktvärden, dock krävs att avsteg tillämpas. Större andelen byggnader klarar riktvärdet om avsteg tillämpas utan att åtgärder för att klara utomhusljudmiljön behöver vidtas. Den maximala ljudnivån, som främst orsakas av tyngre fordon, riskerar att överskridas i stora delar av området. Trots att ljudnivån på flera innergårdar inte uppnår riktvärdet är antalet fordonspassager på kvartersgatorna så pass få att riktvärdet inte riskerar att överskridas fler än två gånger per timme som högst. Dock med undantag från större vägar.

Ett punkthus med fasad ut mot korsningen Säterigatan – Bratteråsgatan riskerar att inte klara avsteg med ljuddämpad sida.

Kulturmiljö

Vid tunnelpåslagen för Hamnbanans nya dragning kommer större markintrång genomföras med schakter. Konsekvenserna blir lokalt stora för de fasta fornlämningar som finns vid Bratteråsberget. Fornlämningarna kommer att behöva tas bort och slutundersökas.

Bostadshus kommer att placeras på norra sidan av Säterigatan, intill Sannegårdsmonumentet. Bedömningen är dock att upplevelsen när människor rör sig kring stenarna inte kommer att störas mer än idag av ny bebyggelse. Redan idag finns kyrka samt bostäder i områdets direkta närhet.

Naturmiljö

De naturvärdena, som framför allt är knutna till de stora och gamla träden på Bratteråsberget, kommer till viss del att försvinna under byggskedet av Hamnbanan och vid bostadsbyggandet. Under byggtiden kommer även buller och ökade rörelser från arbetare och maskiner att störa djur och fåglar i området. På lång sikt kommer dock de arter som är beroende av träden i området inte att påverkas, eftersom nya träd kommer att planteras och död ved placeras ut. Konsekvenserna för växt och djurlivet under driftskedet bedöms sammantaget som små då skyddsåtgärder vidtas för att gynna naturvärdena i området.

Hydrologi

En förändring av grundvattenförhållandena, till följd av tunnelbygget, kan leda till damning och skador i form av inläckage i källare och skador på träd. Skyddsåtgärder ska dock vidtas för att minska risken för damning och riskerna för negativa konsekvenser bedöms därför som små. Den befintliga växligheten och de skyddsvärda träden i området bedöms inte påverkas.

Markmiljö, geoteknik,

Föroreningshalterna i marken inom detaljplaneområdet bedöms bli lägre när den nya Hamnbana är i drift jämfört med nuläget. När markarbeten utförs under byggskedet

kommer merparten av de förorenade massorna sannolikt att schaktas ur, och troligen kommer även föroreningshalterna i grundvattnet att minska. Utbyggnadsalternativet bedöms leda till positiva konsekvenser avseende föroreningssituationen i området. Under byggtiden kan ett förändrat grundvattenflöde medföra en eventuell förändrad spridning av föroreningar via grundvattnet. Omfattningen bedöms dock som liten och konsekvenserna för miljön bedöms som små. Under byggtiden kommer pågående arbeten leda till att upplevelsevärdet försämras för närboende. Bullerstörande arbeten som sprängning, schaktning och fordonstransporter kommer att minska.

Elektromagnetiska fält

Befintliga och framtida tilltänkta bostäder i anslutning till studieområdet kommer inte att utsättas för magnetfält överskridande de riktvärden som råder om föreslagna åtgärder vidtages. Den föreslagna åtgärden innebär att strömskenan i den tunnel som planeras i området sektioneras och matas i sin mittpunkt från en matarkabel som läggs i kanalisation bredvid återledarkabeln. Eftersom tunneln, och därmed också strömskenan, beräknas bli cirka 1,1 km lång kommer maximalt cirka 550 m av strömskenan att belastas åt gången, vilket kommer att innebära en markant minskning av medelvärdet av magnetfältet i området.

Ekonomiska konsekvenser

Planens ekonomi

Byggnationen av Hamnbanan finansieras genom statliga medel avsatta i den nationella planen för transportsystemet 2010-2021. Trafikverket ansvarar för redovisning av Hamnbanans kostnader. Göteborgs Stad svarar för en del av Hamnbanans finansiering i enlighet med Medfinansieringsavtalet som tecknats mellan Trafikverket och Göteborgs Stad.

Kommunens investeringsekonomi

Detaljplanens genomförande medför stora kostnader för kommunen. Exploateringen inom planområdet och intilliggande planområden medför en medfinansiering till Trafikverket för Hamnbanans omläggning. Exploateringsstalet behöver därför vara högt inom området för att svara upp till de kostnader som finns för dels Hamnbanans omläggning och dels utbyggnaden av allmän plats inom området.

Fastighetsnämnden får inkomster från försäljning av mark för bostäder och handel till exploatörer och genom exploateringsbidrag från de exploatörer som äger sin mark. Fastighetsnämnden får utgifter för utbyggnad av allmän plats, inlösen av mark för allmän plats, eventuell marksanering, medfinansieringen av Hamnbanans omläggning och lantmäteriförrättningar.

Kretslopp- och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för omläggning och standardhöjningar av ledningar som görs.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Fastighetsnämnden får intäkt från tomträttsavgäld om Sannegården 26:1 kommer att fortsätta att upplåtas med tomträtt.

Trafiknämnden får kostnader för driften av gatuanläggningar inom allmän plats i form av ränta och avskrivningar, samt för skötsel och underhåll av dem.

Park- och Naturnämnden får kostnader för driften av sina anläggningar i form av ränta och avskrivningar, samt för skötsel och underhåll av gångvägar, park och naturområde.

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

Ekonomiska konsekvenser för Trafikverket

Trafikverket finansierar anläggandet av ny järnvägsanläggning och borttagande av befintlig järnvägsanläggning.

Trafikverket ska ersätta Älvstranden Utveckling AB för permanenta intrång på fastigheter.

Trafikverket finansierar eventuella utgifter för arbetsytor och andra tillfälliga markintrång på kommunens och Älvstranden Utveckling ABs fastigheter.

Trafikverket får kostnader för lantmåteriförrättning, omläggning av ledningar och återställning av kommunens mark som berörs av projektet för Hamnbanan.

Ekonomiska konsekvenser för Älvstranden Utveckling AB

Älvstranden Utveckling AB ansvarar för de kostnader som planerad bostadsbebyggelse innebär; utredningar inför byggnation, lantmåteriförrättning, markberedning, husbyggnad och exploateringsbidrag till kommunen för utbyggnad av allmän plats och omläggning av Hamnbanan.

Ekonomiska konsekvenser för JM AB

JM AB ansvarar för de kostnader som planerad bostadsbebyggelse innebär; utredningar inför byggnation, lantmåteriförrättning, markberedning, husbyggnad och exploateringsbidrag till kommunen för utbyggnad av allmän plats och omläggning av Hamnbanan.

Ekonomiska konsekvenser för Göteborg Stads Bostadsaktiebolag

Göteborgs Stads bostadsaktiebolag ansvarar för de kostnader som planerad bostadsbebyggelse innebär; utredningar inför byggnation, markförvärv avseende mark för hus med bostadsrätter, tomträttsavgäld avseende mark för hus med hyresrätter, samt markberedning och husbyggnad.

Ekonomiska konsekvenser för Skärgårdens Byggteknik AB

Skärgårdens Byggteknik är idag tomträttshavare till fastigheten Sannegården 26:1. Då detaljplanen genomförs enligt planförslaget innebär den ändrade markanvändningen för fastigheten att tomträttsavgälden höjs. Tomträttshavaren ansvarar för de kostnader som planerad bostadsbebyggelse innebär; utredningar inför byggnation, markberedning, husbyggnad och exploateringsbidrag till kommunen för utbyggnad av allmän plats.

Överrensstämmelse med översiktsplanen

Planen överensstämmer med översiktsplanen.

För Stadsbyggnadskontoret

Karoline Rosgardt
Planchef

Karolina Örneblad
Planarkitekt

För Fastighetskontoret

Annika Wingfors
Distriktschef

Johanna Kirudd
Exploateringsingenjör