



Planhandling

Antagande

Datum: 2018-03-21, rev 2018-05-22

Aktbeteckning: 2-5477

Diarienummer SBK: 605/17

Handläggare SBK

Christer Persson

Tel: 031-368 18 56

fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 3224/17

Handläggare FK

Marcus Bengtsson

Tel: 031-368 10 03

fornamn.efternamn@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för kontor vid Pumpgatan inom stadsdelen Lundbyvassen i Göteborg

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

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar:

- Program för Lindholmshamnen – Lundbystrand med samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)

Utredningar:

- Markmiljöutredning, Sweco, 2017-10-24
- Riskutredning, COWI, rev 2018-02-22
- Vibrationsutredning, Norconsult, 2017-12-07
- Skyfallsanalys, DHI, 2017-12-11
- Geoteknisk PM, Norconsult, 2017-12-13
- Mobilitet PM, WSP, 2017-12-13
- PM Lundbykajen, Älvstranden Utveckling 2018-03-19
- Dagvattenutredning, Kretslopp och vatten, 2017-12-15
- Störande verksamheter, COWI, 2017-12-15
- Översvämningsrisker, Hydrosense, 2017-12-15
- Översvämningsrisker – Fördjupad riskbedömning, Hydrosense, 2018-03-19

Innehåll

PLANBESKRIVNING	3
INNEHÅLL	4
SAMMANFATTNING	5
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	5
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	5
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	6
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	7
<i>Syfte</i>	7
<i>Läge, areal och markägoförhållanden</i>	7
<i>Planförhållanden</i>	7
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	8
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	8
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet och service</i>	9
<i>Teknik</i>	9
<i>Störningar</i>	9
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	10
<i>Bebyggelse</i>	10
<i>Trafik och parkering</i>	13
<i>Tillgänglighet och service</i>	15
<i>Friytor</i>	15
<i>Sociala aspekter och åtgärder</i>	15
<i>Teknisk försörjning</i>	16
<i>Övriga åtgärder</i>	17
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	19
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	22
<i>Avtal</i>	23
<i>Dispenser och tillstånd</i>	23
<i>Tidplan</i>	23
<i>Genomförandetid</i>	23
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	24
<i>Nollalternativet</i>	24
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	24
<i>Miljökonsekvenser</i>	25
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplan</i>	27
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	28

Sammanfattning

Planens syfte och förutsättningar

Syftet med planen är att möjliggöra etapp 1 av Geelys planerade etablering av kontor och designcentrum vid Pumpgatan. En ny byggnad i 8 våningar samt källare och med cirka 20 000 kvm BTA kontor ska kunna byggas i etapp 1.



Snedbild från väster med planområdet markerat

I etapp 2 planeras ytterligare cirka 85 000 kvm BTA för Geelys exploatering samt en ny skola med cirka 11 000 kvm BTA.

Planens innebörd och genomförande

Den planerade bebyggelsen ingår i ett större utbyggnadsområde på Lindholmen. Området har en tydlig visuell kontakt med centrala Göteborg. Götaverkens silhuett är ett välkänt blickfång från kajerna i stadskärnan. Lindholmens samspel med vattnet är viktigt; historiskt har byggnaderna i området vänt sig mot vattnet och varit storskaliga industribyggnader. Bebyggelsen som föreslås i denna plan är också storskalig. Kontorsbyggnaden i första etappen är cirka 100 meter lång och cirka 30 meter hög.

Kontoret får sin huvudentré från Pumpgatan. I kommande etapp planeras ett ”entrétorg” där den entré som nu illustreras integreras i ett större sammanhang. Byggnadens nedre våningar får här en sned vinkel in mot kvarteret. På så sätt skapas en något upphöjd entréplats framför byggnaden. Mot Pumpgatan anläggs stödmurar, ramper och trappor för att klara nivåskillnaderna.

Bil- och cykelparkering för den nya kontorsverksamheter anordnas inom den blivande fastigheten. Ett bilgarage planeras i källarplanet.

Eftersom verksamheterna som ska flytta in i kontorslokalerna redan idag finns på Lindholmen genererar inte planen som sådan någon trafikökning. Ett färjeläge planeras trafikera en hållplats i direkt anslutning till Pumpgatan, med ambitionen att färjan ska gå i 15-minuterstrafik. Detta kommer att vara en viktig del i att kunna minska alstringen av biltrafik från den berörda delen av Lindholmen.



Huvudentrén från Pumpgatan (Arkitektbyrån Design)

Överväganden och konsekvenser

Stor vikt i planarbetet har lagts på att hantera frågor om klimatförändringar, översvämningsrisk och skyfall, utredningarna och resonemangen kommer att fördjupas till granskningsskedet och i arbetet med kommande etapper.

De frågor som har bedömts viktiga från gestaltningssynpunkt är att skapa levande bottenvåningar och planbestämmelser har satts för att säkra att byggnaderna får en förgårdsmark och att det blir butikslokaler mot Lindholmsallén.



Perspektiv mot väster längs Lindholmsallén (Arkitektbyrån Design)

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Syftet med planen är att möjliggöra etapp 1 av Geelys planerade etablering av kontor och designcentrum vid Pumpgatan. En ny byggnad i 8 våningar samt källare och med cirka 20 000 kvm BTA kontor ska kunna byggas i etapp 1.

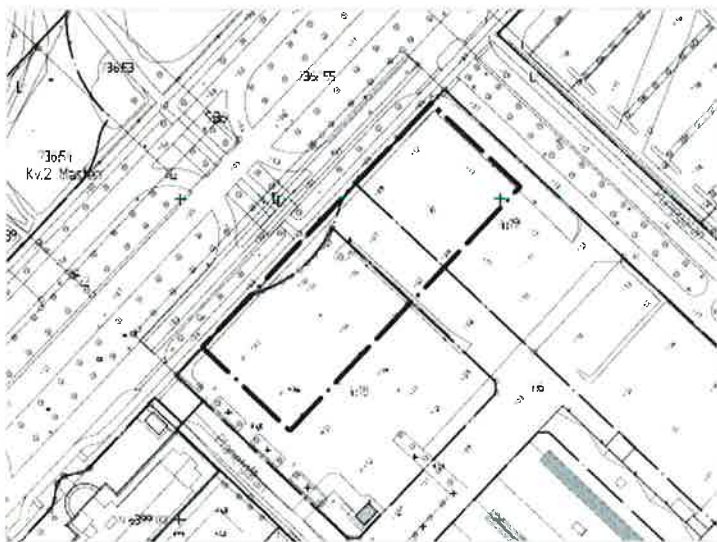
I etapp 2 planeras ytterligare cirka 85 000 kvm BTA för Geelys exploatering samt en ny skola med cirka 11 000 kvm BTA.

Läge, areal och markägförhållanden



Snedbild från väster med planområdet markerat

Planområdet ligger söder om Lindholmsallén, mellan Pumpgatan och Planetgatan, cirka 1,5 km nordost om centrala Göteborg.



Grundkarta med plangräns

Planområdet omfattar cirka 0,4 hektar och ägs av Fastighetsaktiebolaget Fribordet, Fastighets AB Vikaren och Fastighets AB Vibeke. Fastighetsägare och rättighets-havare framgår av fastighetsförteckningen.

Planförhållanden

Översiktsplanen för Göteborgs kommun anger pågående markanvändning - bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor med risk för översvämning och höga vattenstånd.

Nordväst om planområdet finns Lundbyleden och Hamnbanan som är av riksintresse för kommunikation. Hamnbanan är också transportled för farligt gods. Avståndet till Hamnbanan är 130 meter och avståndet till Lundbyleden är 160 meter.

Program för Lindholmshamnen - Lundbystrand (godkänt av kommunfullmäktige i april 2000) redovisar verksamhetsområde.

För området gäller detaljplaner II-2441, II-2709 och II-4779 som vann laga kraft år 1941, 1949 respektive 2005. Planernas genomförandetid har gått ut. Gällande planer anger kvartersmark för industri samt allmän gata.

Mark, vegetation och fauna

Av jordartskartan framgår att marken huvudsakligen består av fyllningsmaterial på svämsediment. Marken har bättre bärighet längs Lindholmsallén och sämre bärighet nära kajerna. Marken klassas som normalriskområde med avseende på radon.

Området utgörs av en asfalterad yta som används för markparkering avdelad med en rad låga buskar. Väster om planområdet finns alléträd längs Planetgatan. Marken är lågt belägen med nivåer på angränsade gator mellan +0,0 och +1,3.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Planområdet är obebyggt. Väster om Planetgatan finns äldre kontorsbebyggelse i 6–7 våningar. Öster om Pumpgatan ligger Sveriges Radios byggnad Kanalhuset.



Planområdet från öster. I bakgrunden Planetgatan med kontorshus inom grannfastigheten



Kanalhuset från norr. Till vänster Pumpgatan

Trafik och parkering, tillgänglighet och service

Området nås med bil från Lindholmsallén via Planetgatan och Pumpgatan, GC-väg finns vid Lindholmsallén och Pumpgatan. Parkering finns inom hela planområdet. Parkeringsområdet är upplåtet med arrende till verksamhetsutövare i omgivningen.

Närmaste kollektivtrafikhållplats är belägen på Lindholmsallén ungefär 100 meter från planområdet. Tillgängligheten anses god.

I omgivande kvarter finns gott om lunchrestauranger och kaféer som framförallt är öppna under dagtid.

Teknik

Ledningar för VA, fjärrvärme, el och tele finns utbyggt.

Störningar

Pågående industriverksamhet

Pågående industriverksamheter runt planområdet som kan vara störande för omgivningen har inventerats (COWI, 2017-12-15). Kartlagda störningar påverkar dock inte denna detaljplan.

Buller från väg- och järnvägstrafik

Enligt Miljöförvaltningens bullerkartläggning från 2007 är den framräknade ekvivalentnivån (dygnsmedelvärde) för buller från väg- och järnvägstrafik 55–60 dB i området.

Luftmiljö

Miljöförvaltningen gör bedömningen att MKN för kvävedioxid klaras på platsen. Bedömningen baseras på utredningar gjorda för detaljplaner för Therese Svenssons gata och Frihamnen, samt mätningar av luftkvalitet längs Lundbyleden.

Översvämningsrisk

Planområdet ligger lågt och riskerar drabbas av översvämningar. Omgivande gator ligger mellan +0,0 och +1,3 mätt i rikets höjdsystem och dagens högsta högvatten i havet är cirka +2. Vid högvatten uppstår översvämningsdjup på ½ – 1 meter i området runt Planetgatan, Regnbågsgatan och Pumpgatan. Förutom översvämningsrisk kopplat till högvatten i havet löper området risk att påverkas av skyfall och höga flöden i Kvillebäcken. Ett 200-års flöde i Kvillebäcken motsvarar nivåer runt +1,85 i Kvilleområdet. Detta innebär att det är en högvattensituation i havet som kan ge störst påverkan i planområdet och som blir styrande för anpassningsåtgärder. En detaljerad beskrivning av dagens och framtida översvämningsrisker samt strategier för att nå uppsatta funktionsmål redovisas i särskild PM (Mark & Miljö Hydrosense, 2017-12-15).

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av byggnad i 8 våningar med 20 000 kvm BTA kontor samt källare. Byggnaden bedöms kunna innehålla cirka 700 arbetsplatser. Entré sker främst från Pumpgatan. Garageinfart anläggs till en början från Planetgatan men kommer i etapp 2 att flyttas till Pumpgatan. Planen föreskriver också en viss del lokaler för centrumändamål i entréplanet mot Lindholmsallén.

Kvartersmarken inom planområdet ägs av Fastighetsaktiebolaget Fribordet, Fastighets AB Vikaren och Fastighets AB Vibeke (nedan gemensamt kallade "exploatörerna"). Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med exploatörerna. Detaljplanen innebär ingen allmän platsutbyggnad. Exploatörerna ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.



Den röda rutan visar denna detaljplan och den vita figuren kommande etapp 2. Blå ruta visar område som är tänkt att disponeras av Geely.

Bebyggelse

Den planerade bebyggelsen ingår i ett större utbyggnadsområde på Lindholmen. Området har en tydlig visuell kontakt med centrala Göteborg. Götaverkens silhuett är ett välkänt blickfång från kajerna i stadskärnan. Lindholmens samspel med vattnet är viktigt; historiskt har byggnaderna i området vänt sig mot vattnet och varit storskaliga industribyggnader. Bebyggelsen som föreslås i denna plan är också storskalig. Kontorsbyggnaden i första etappen är cirka 100 meter lång och cirka 30 meter hög.

Följande teser från Göteborgs arkitekturprogram ska följas i området:

- bygg bra landmärken som utvecklar Göteborg
- skapa levande bottenvåningar med många entréer
- skapa hela byggnader med kvalitet, gestalt och personlighet
- använd gedigna och uttrycksfulla material
- skapa inbjudande och tillgängliga platser för göteborgarna

De frågor som har bedömts viktiga ur gestaltningssynpunkt är att skapa levande bottenvåningar och planbestämmelser har satts för att säkra att byggnaderna får en förårdsmark och att det blir butikslokaler mot Lindholmsallén.

För kommande etapp föreslås att byggnaderna ska vara öppna mot vattnet och mer slutna in mot området. Storskaliga volymer kan med rätt gestaltning ge en koppling till den historiska varvsbebyggelsen och bli tydliga solitärer.

Kontorsbyggnaden

Kontoret i 8 våningar samt källare får sin huvudentré från Pumpgatan. I kommande etapp planeras ett "entréorg" där den entré som nu illustreras integreras i ett större sammanhang. Byggnadens nedre våningar får här en sned vinkel in mot kvarteret. På så sätt skapas en något upphöjd entréplats framför byggnaden. Mot Pumpgatan anläggs stödmurar, ramper och trappor för att klara nivåskillnaderna.



Huvudentrén från Pumpgatan (Arkitektbyrå Design)

Gestaltning

Det är viktigt att bottenvåningarna ges en tyngd och skiljer sig i sitt uttryck från resten av byggnaden. Byggnaden behöver en tydlig nederdel som är mer varierad och detaljerad i sitt uttryck än våningarna ovanför. Byggnadens botten ska bli detaljrik genom flera olika material och flera markerade entréer.

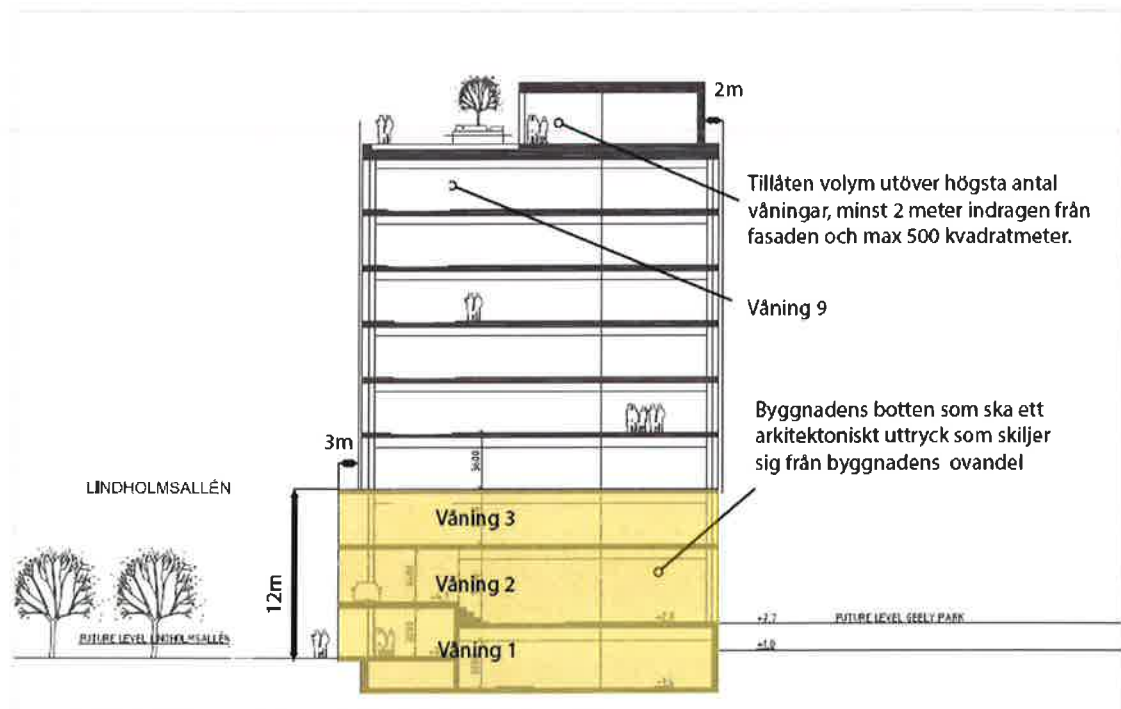


Perspektiv mot väster längs Lindholmsallén (Arkitektbyråns design)

Lindholmsallén är den viktigaste länken till och från Lindholmen. Allén blir ett huvudstråk och här ska det vara tätt med lokaler. Längs fasaden utmed Lindholmsallén ska det finnas en entré minst var 25:e meter. Syftet med detta är ett öppet och inbjudande intryck som skapar aktivitet och samspel med det allmänna gaturummet.

För att säkerställa levande bottenvåningar med många entréer föreskriver planen att det mot Lindholmsallén ska finnas minst två lokaler på 100 kvadratmeter vardera för centrumändamål. Här kan med fördel mindre butiker och caféer ges plats.

I likhet med befintlig bebyggelse söder om Lindholmsallén placeras det nya huset på 6 meters avstånd från den allmänna gatan. På förgårdsmarken kan det till exempel anläggas mindre sittplatser och planteringar samt plats för cyklar. I förgårdsmarken får byggnadsdelar för centrumändamål byggas ut med högst 3 meter på hälften av fasaden. Höjden på de tillbyggnaderna får vara högst 12 meter för att komma i linje med de tänkta bottenvåningarna på huset.



Sektion (Arkitektbyrå Design) kompletterad med illustration av planbestämmelserna

Syftet med dessa bestämmelser är att uppmuntra att bottenvåningens fasad görs varierade i djupled och att ge incitament för att bygga för restauranger, caféer eller butiker. På resterande del av förgårdsmarken är det möjligt att ordna öppna uteserveringar och göra planteringar, stödmurar, ramper och sittplatser med mera för att möblera stadsrummet.

Byggnadens överdel ska gestaltas i arkitektonisk kontrast mot byggnadens bottenvåningar. Den här delen ska ha ett stramare arkitektoniskt uttryck. Här är det viktigt att arbeta med detaljering i det monotona. Djup, profilering, materialval och färger ska skapa uttryck och liv i fasaderna.

Trafik och parkering

Planen innehåller ingen gatumark. Trafikmängder på omgivande gator är cirka 3800 ÅMVD (årsmedelvardag) på aktuell sträckning av Lindholmsallén och för Pumpgatan uppskattas mängderna till ca 2000 ÅMVD, varav cirka hälften har Sveriges Radio eller parkeringsplatsen inom planområdet som målpunkt. Enligt olycksstatistik från de senaste 10 åren är korsningen Regnbågsgatan-Lindholmsallén särskilt drabbad och då framförallt mellan cyklister och bilister.

Trafikalstringen av bilresor från exploateringen beräknas enligt schabloner för kontorsverksamhet vara cirka 570 delresor idag och cirka 260 delresor 2035. Beräkningar har gjorts enligt stadens trafikstrategi. Enligt uppgifter från Geely, baserat på en intern resvaneundersökning, är antalet delresor per dygn med bil cirka 480 varav 330 för anställda.

En färjelinje planeras trafikera en hållplats vid Keillerkajen cirka 250 meter sydost om planområdet så snart hållplatsen är utbyggd. Linjen kommer att trafikeras med 15-minuterstrafik.

Inom en tioårsperiod kommer det även att byggas ut spårväg längs Lindholmsallén. Färjan och spårvägen kommer att vara en viktig del i att kunna minska alstringen av biltrafik från den berörda delen av Lindholmen.

Den nya kontorsbyggnaden planeras till en början att få infart från Planetgatan till garage i källare. I etapp 2 avses garageinfarten att flyttas till Pumpgatan. Huvudentrén planeras från Pumpgatan. Planen föreskriver utfartsförbud mot Lindholmsallén.

Parkering / cykelparkering

Befintlig markparkering flyttas genom Älvstranden Utveckling AB:s försorg till annan plats inom verksamhetsområdet Lindholmen.

Bil- och cykelparkering för den nya kontorsverksamheter anordnas inom den blivande fastigheten. Ett garage planeras i källarplanet.

Antal parkeringsplatser för bil uppgår enligt *Vägledning till parkeringstal 2011* till 176 parkeringar varav 16 av dessa ska vara till besökande och 160 för sysselsatta. Cirka 3% av dessa skall vara parkeringar för rörelsehindrade. 160 platser är dock det maximala antalet parkeringar som tillåts och ett lägre tal premieras. Antalet parkeringar för cykel uppgår till 160 platser enligt ovan nämnt dokument. Av dessa ska 20 platser vara tillgängliga för besökande och övriga 140 för de sysselsatta. All bil- och cykelparkering för anställda sker i garage i källaren.

Parkering för angöring samt lastning och lossning för de verksamheter som planeras i bottenvåning mot Lindholmsallén löses enligt trafikkontoret med en långsgående parkeringsficka. Angöringen får inte komma i konflikt med gång-, cykel- eller biltrafiken på Lindholmsallén. Parkering för rörelsehindrade löses i garage för att klara ett minsta avstånd på 25 meter till entré.

Vägledning till parkeringstal 2011 förväntas våren 2018 att ersättas av riktlinjer för mobilitet och parkering.

Riktlinjer för mobilitet och parkering

För att klara ett tillskott på arbetsplatser i etapp 1 och ytterligare arbetsplatser och skola i etapp 2 måste mobilitetsåtgärder vidtas. I *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* anges parkeringstal och riktlinjer för mobilitetsåtgärder. Parkerings-talen skiljer sig åt beroende på vilken verksamhet som exploateringen innehåller samt var i staden exploateringen sker. För kontorsverksamheter inom ramen för innerstaden och Älvstaden anges ett intervall på 0–4 parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter kontor.

Detaljplanen innehåller cirka 20 000 kvadratmeter kontor vilket medför att intervallet för antalet parkeringar som bör anläggas inom planen är 0 – 80 parkeringsplatser (PM Mobilitet, *WSP*, 2017-12-13). För etapp 1 innebär detta cirka 40 parkeringsplatser.

Från att tidigare ha krävt ett visst antal parkeringsplatser har staden ändrat tankesätt och nu ska istället exploatörerna motivera sitt behov av parkering. Staden bedömer inte att det finns någon risk för att det byggs för lite parkering utan snarare att kommande mobilitetsutredning ska fokusera på åtgärder som gör att biltrafik och -parkering hålls nere.

Göteborg Stad står inför ett paradigmskifte i trafikplaneringen där trafikstrategi och viljestyrd trafikplanering är sätt att möta nya utmaningar. Ambitionen är att skapa en tät och hållbar stad som fungerar tillsammans med Geelys etablering. Förutom att studera antalet parkeringsplatser för bil och cykel kommer mobilitetsutredningen att ta fram förslag på mjuka och hårda åtgärder som kan implementeras för att skapa en god tillgänglighet till detaljplaneområdet. Studien kommer även att beakta omgivande miljöer utanför området för att skapa en tillgänglig stad som klarar trafikeringen.

Tillgänglighet och service

Tillgängligheten med kollektivtrafik förändras inte direkt genom planförslaget. Den planerade nya hållplatsen för färjetrafik vid Pumpgatan ökar dock tillgängligheten till planområdet.

Tillgänglighet till service ökar genom att planen föreskriver en viss andel centrumlokaler mot Lindholmsallén.

Byggnadernas tillgänglighet säkerställs genom att entréförhållandena anpassas till angränsande gator.

Friytor

Detaljplanen innehåller inga friytor. Närmaste park blir den tilltänkta stadsparken Jubileumsparken i Frihamnen vilken på sikt planeras att anslutas till Lindholmen via en gång- och cykelbro. I dagsläget råder det därmed stor brist på parkmark i närområdet och på Lindholmen i stort.

I etapp 2 blir utformning av kvalitativa och rekreativa kajområden, som kan nyttjas både som rörelsestråk och vistelseplatser, viktig för att förse stadsdelen med friyta. Även samutnyttjande av skolgård och parkytor kan prövas.

Sociala aspekter och åtgärder

Lindholmen är en segregerad stadsdel med ganska homogen dagsbefolkning men lite befolkad under kvällar och helger. Den är separerad från andra stadsdelar genom flera barriärer såsom älven, Lundbyleden, Hamnbanan och Ramberget. Planområdet används idag som markparkering och saknar attraktion för människors vistelse. Området upplevs otryggt på helger och kvällar på grund av litet antal boende.

Den föreslagna exploateringen vid anslutningspunkten mellan Lindholmen och Frihamnen kan ha stor betydelse för kopplingen mellan de två stadsdelarna. En sammanhängande bebyggelsestruktur kan förstärka sambanden mellan Lindholmen och Frihamnen och knyta ihop stadsdelarna vid framtida utveckling.

Att ersätta en stor parkeringsyta med kontor ökar folkflödet från resten av staden och även regionen under dagen. Etablering av målpunkter speciellt kvällsöppna och helgöppna verksamheter på bottenvåningen kan bidra till en mer befolkad stadsmiljö dygnet runt och därmed öka tryggheten.

Ett områdes identitet har ett starkt samband med dess befolkning. En blandning av olika verksamheter och mötesplatser (även icke-kommersiella) för varierande målgrupper speciellt utmed Lindholmsallén, kan balansera dominans av homogen folkgrupp och bidra till socialt blandad stadsmiljö. Blandning av användningar minskar segregation och ger utrymme för flera identiteter att utvecklas.

Teknisk försörjning

Dagvatten och hantering av skyfall

I dagsläget är ytan som ska bebyggas hårdgjord med parkering. Merparten av vattnet inom planområdet kommer från taket på kontorsbyggnaden och fördröjning ska ordnas inom planområdet. Dagvattnet är lindrigt förorenat och ska genomgå en enkel rening innan det leds ut i dagvattensystemet. Dagvattenlösningen för etapp 1 kan komma att göras om inför kommande etapp, då det också lämpligt att fördröja på gårdar och i allmän plats (Dagvattenutredning, *Kretslopp och Vatten*, 2017-12-15).

Den föreslagna reningen av dagvatten medför att miljö kvalitetsnormerna för vatten inte kommer att påverkas negativt.

I en särskild skyfallsutredning (Skyfallsanalys, *DHI*, 2017-12-11) redovisas förslag på hur skyfallssäkring av området kan göras. Med stöd av beräkningsunderlag från skyfallsanalys har lösningsförslag utvärderats både genomförandemässigt samt utifrån givna riktlinjer för framkomlighet, planeringsnivåer och skydd av fastighet. Planerad kontorsbyggnad kommer inte att påverka omkringliggande översvämning. Som förslag på fördröjning av skyfallsvolymer föreslås ett torg/sänkning i terräng i mitten av kvarteret. Förslaget är samordnat med planerad helhetslösning; både för kommande detaljplan för etapp 2 och för strukturplan/blå plan för Lindholmen.

Det viktiga för etapp 1 är att säkerställa åtkomst för utryckningsfordon vid en högvattensituation. För att lösa att utryckningsfordon kommer fram har ett evakueringsstråk pekats ut med planeringsnivå +2.1 (RH2000). Evakueringsstråket kommer att skära av flödesvägen från söder. Hänsyn till denna vattenvolym är dock medräknad i lösningsförslaget rörande principiell hantering av skyfall inom Lindholmen, något som utreds i parallell utredning för etapp 2. Genom att anlägga detta stråk delas planområdet in i två ytliga avrinningsområden, öster respektive väster om Regnbågsgatan. Nederbördsvolymer inom respektive avrinningsområde hanteras inom detsamma.

För det västra området föreslås två lokala skyfallsytor som genom att anläggas lägre än omgivande terräng kunna rymma 300 m² på en total yta om cirka 1000 m².

I det östra området identifieras fem olika lösningar för hantering av skyfallsvolymer. Antingen används alla förslag och därmed krävs inte lika stor dimensionerande volym per åtgärdsyta eller så används färre men med större volym. En skyfallslösning bör utformas längs Planetgatan som är lägsta punkten i området. 1500–2000 m³ bör kunna hanteras på denna yta. Områdets lägsta punkt bör ligga högre än +1.05 för att säkerställa dagvattenavledning även vid en framtida medelvattennivå.

Vatten och avlopp

En befintliga privat ledning inom planområdet kan behöva läggas om. Nya kommunala ledningar kan behöva byggas ut i angränsande gator.

Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A:2 (VAV publikation P 83), vilket är tillräckligt för en byggnadshöjd under 40 meter.

Anslutning för VA kan ske till Pumpgatan. Dagvattenanslutning kommer att ges i fastighetens sydöstra hörn. Avloppsnätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. För

att anslutning med självfall ska tillåtas ska färdigt golv vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt, med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Inför byggnation ska berörd fastighetsägare/exploatör kontakta Kretslopp och vatten för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutningen.

Värme och kyla

Ny kontorsbyggnad kan anslutas till det kommunala fjärrvärmenätet. Eventuell justering av marknivån ska beakta åtkomsten till befintliga fjärrvärmeledningar.

Det finns möjlighet att anslutas till fjärrkyla som finns utbyggt i Lindholmsallén.

El och tele

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

Skanova AB har ett större kabel-/kanalisationsstråk i Lindholmsallén utefter planområdets nordvästra gräns. Inom planområdet kan kablar som tagits ur bruk finnas kvar.

Avfall

Planområdet kan angöras med sopbil från Planetgatan och Pumpgatan. Kretslopp och vatten rekommenderar att exploatören tar kontakt och stämmer av tänkt avfallslösning så snart som möjligt.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

Geotekniskt PM (*Norconsult*, 2017-12-13) redovisar att stabilitetsåtgärder behövs vid byggnation.

Kajernas stabilitet

En PM om Lundbykajens stabilitet (*Älvstranden Utveckling*, 2018-03-19) har upprättats. Kajen ska kunna fungera som räddningsväg vid högt vattenstånd. Läs mer nedan under rubriken *Översvämningar*.

Markmiljö

Miljötekniska markundersökningar har gjorts (*Sweco*, 2017-10-24). Det aktuella området har tidigare utgjort en del av Göta älv och är helt utfyllt. Föroreningar i marken kan därför dels ha tillförts med fyllnadsmassorna, dels ha orsakats av verksamheter som bedrivits på platsen. Fyllnadsmassornas mäktighet uppgår till cirka 2 - 3,5 meter; under fyllnadsmassorna finns lera (sannolikt muddermassor). Inslag av rivningsmassor/restprodukter som tegel, metallfragment med mera förekommer i massorna.

En historisk inventering avseende tidigare verksamheter har utförts. På aktuellt delområde har det bland annat funnits en bensinstation och en experimentverkstad. I övrigt tycks området huvudsakligen ha använts som upplagsyta, parkeringsplats och liknande.

Undersökningarna visar att marken i varierande grad innehåller förhöjda halter av oljekolväten, polyaromatiska kolväten (PAH) och metaller. Föroreningar förekommer i såväl ytliga som djupare belägna jordlager, även om massornas föroreningsinnehåll tenderar att öka mot djupet. Prover har även tagits på asfalt inom området. Någon tjärasfalt som uppvisar höga halter av PAH på grund av innehåll av stenkolstjära har inte påträffats. Grundvatten i fyllnadsmassor inom området har analyserats och visat sig innehålla förhöjda halter av PAH.

För denna del av Lindholmen har flera saneringar av likande förorenad mark gjorts. Det har därför tagits fram platsspecifika riktvärden som innebär att det finns en nivå på hur ren marken i området ska vara för att få användas för kontor, handel och industri. Den nivån överskrids i dagsläget i knappt hälften av de analyserade jordproverna och därför kommer marken att behöva saneras för att vara lämplig för kontor. På grund av att det är ett djupt lager fyllnadsmassor så kan åtgärderna göras i samband med markarbeten för grundläggning.

Byggnaden kommer att ha garage/källare vilket får till följd att huvuddelen av de förorenade fyllnadsmassorna schaktas bort av tekniska skäl. Kontroll av schaktbottnar kan därefter bli aktuellt, inom ramen för den miljökontroll som normalt bedrivs vid markarbeten inom förorenade områden, för att säkerställa att inga massor med halter över åtgärdsgränserna kvarlämnas i det fall schaktdjupet underskrider de förorenade fyllnadsmassornas mäktighet.

I planbestämmelse föreskrivs sanering av förorenad mark innan startbesked får lämnas. Bestämmelsen hindrar inte att marklov och startbesked ges för schaktning.

Buller

Inga särskilda åtgärder krävs. Kontorsverksamhet bedöms varken känslig eller störande när det gäller buller.

Vibrationer

En vibrationsutredning har utförts (*Norconsult*, 2017-12-07) för att bedöma risken för komfortstörningar med avseende på järnvägstrafik på Hamnbanan och Lundbyleden. Vibrationsmätningarna har utförts i en mätpunkt (3 riktningar) för planerade byggnader och resultaten från mätningarna visar att relativt höga vibrationsnivåer erhålls i mark från framför allt fordonstrafik på Lindholmsallén. För att minimera denna risk bör bjällklagens egenfrekvens dimensioneras till över 12 Hz.

Spårväg i Lindholmsallén planeras av trafikkontoret. Vibrationsutredningen är gjord enligt en metod där befintliga förutsättningar utreds och bedöms. Framtida spår har inte beaktats.

Transport av farligt gods

Den beräknade risknivån föranleder inget behov av skyddsåtgärder med avseende på transporter med farligt gods på Hamnbanan. (*Cowi*, 2018-02-22).

Klimatanpassning – övergripande strategi

Stadsbyggandet i centrala Göteborg står inför stora förändringar. Staden kommer att förtätas och områden i närheten av älven tillgängliggöras och bebyggas. Många av dessa platser ligger vattennära, lågt och i urbana områden med hög andel hårdgjord yta, vilket ställer särskilda krav på den fysiska planeringen och byggandet. Med utgångspunkt i ovanstående och att delar av befintlig stad redan ligger i översvänningskänsliga delar är det av största vikt att staden fortsätter och växlar upp arbetet med sitt klimatanpassningsarbete.

Arbete pågår med en handlingsplan för klimatanpassning inom Göteborgs stad avseende älvkantskydd. Här sammanfattas de frågor och utmaningar som identifierats, vilka åtgärder som hittills genomförts och vad som pågår eller planeras för att hantera kommande klimatförändringar. Syftet är att upprätta en handlingsplan för hela staden, hur staden arbetar nu och avser att arbeta framöver med frågan samt tydliggöra stadens roll och ansvar. Pågående och kommande klimatanpassningsarbete redovisas specifikt för Lindholmen och området kring Pumpgatan.

Inom ramen för handlingsplanen utreds även utförande-, förvaltnings- och finansieringsansvar av älvkantskydd. Som ett förslag beskrivs möjligheten till bildande av gemensamhetsanläggning/-ar för älvkantskydd i syfte att involvera fastighetsägare såväl inom som utanför området för detaljplanen. Läs mer nedan under rubriken *Gemensamhetsanläggningar*.

Lindholmen är i behov av att skyddas av ett älvkantskydd på medellång sikt vilket har påvisats i de modelleringar och tidigare studier som gjorts över området. Det pågår en lokaliseringsstudie för att analysera det mest optimala läget för ett älvkantskydd med utgångspunkt i de planeringsmässiga förutsättningarna. Lokaliseringsstudien syftar till att ta fram en buffertzona för älvkantskyddet som ska inarbetas i FÖP centrala staden. Då Lindholmen är under omvandling och stora nybyggnationer planeras finns ett uttalat behov av att skydda stadsdelen från stigande nivåer i älven. Lindholmen är ett prioriterat område i staden som utreds först. När lokaliseringsstudien är i slutskedet planeras en genomförandestudie att utföras för att precisera placeringen ytterligare och ta fram underlag för framtida projektering. I staden pågår även ett organisationsarbete för att säkerställa föreslagna åtgärders anläggning, drift, underhåll och framtida behov av reinvestering.

Göteborg stad har under en längre tid arbetat med vattenfrågorna och hur staden ska anpassas till ett förändrat klimat och extrema väderhändelser. I det tematiska tillägget för översvänningsrisker (TTÖP) som är under framtagande beskrivs stadens strategier för skydd av staden på kort, medellång och lång sikt. Syftet med TTÖP är att fastställa stadens ambitionsnivå avseende klimatanpassning för framtida planering och bebyggelse. TTÖP syftar även till att ge vägledning om hur översiktsplanens intentioner om en hållbar och robust stad ska uppnås med avseende på översvänningsrisker när dessa områden utvecklas. TTÖP kartlägger också behovet av vidare arbete inom området.

TTÖP har tagits fram i samarbete med flera kommunala förvaltningar och i dialog med Länsstyrelsen. Handlingen har under våren 2018 varit ute för granskning och målet är att antagandeprocessen ska starta vid årsskiftet 2018/2019. De strategier som

tagits fram i TTÖP kommer att inarbetas i ny översiktsplan samt i de kommande fördjupade översiktsplanerna. Arbete med ny ÖP, FÖP för centrala Älvstaden och FÖP för Frölunda-Högsbo pågår.

I planarbetet för Pumpgatan är utgångspunkten att uppfylla de rekommendationer som ingår i TTÖP. Med föreslagna åtgärder med höjdsättning för bebyggelse bedöms planen bidra till att uppfylla stadens målsättning att skapa en robust stad mot översvämningar på kort och lång sikt.

Översvämningar

Området riskerar drabbas av översvämningar redan under dagens förhållanden och situationen kommer att förvärras i takt med förväntade klimatförändringar i form av stigande havsnivå, ökade flöden i vattendrag och kraftigare skyfall. Området är därför beroende av åtgärder på kort respektive medellång och lång sikt. Två utredningar har tagits fram (*Hydrosense*, 2017-12-15 och 2018-03-19).

Planområdet kommer behöva anpassas för att uppnå stadens anpassningsmål enligt TTÖP för översvämningssrisker. Rekommenderad säkerhetsnivå med hänsyn till översvämning från älven är +2,8 för färdigt golv och öppningar i byggnader, om inte skyddsåtgärder vidtas. För att åstadkomma en god stadsmiljö planeras för lokaler i bottenvåningar det vill säga under nivå +2,8. Utgångspunkten är att denna typ av utrymmen ska förses med tekniska översvämningsskydd upp till +2,8. Ett sådant avsteg kräver dock att en utredning visar att risken blir acceptabel.

Staden avser på sikt etablera ett älvkantskydd för att skydda mot översvämningar på medellång sikt. Detta innebär att ett sådant skydd ska ge skydd mot högvattenhändelser i havet motsvarande nivå +2,3. Nivån av älvkantskydd måste dock bestämmas utifrån platsspecifika förhållanden bland annat kan vågeffekter leda till att nivån måste höjas för att säkras skyddets effekt. Tidpunkten för när ett älvkantskydd behöver vara på plats kräver en riskbedömning baserat på översvämningshot och skyddsvärdet av det som ska skyddas. Det bör dock vara rimligt att ett älvkantskydd är på plats runt år 2035–2040 då medelvattenytan utifrån dagens kunskap har stigit med cirka 0,1 meter. Syftet med ett skydd längs älvkant är att:

- Skydda befintlig stad på medellång sikt
- Göra marken lämplig för stadens planering med avseende på högvatten
- Skapa förutsättningar för långsiktigt skydd. Ett skydd längs älvkant behövs även vid etablering av en yttre barriär eftersom stängningsbehovet av dessa minskar.

Det krävs åtgärder på kort, medellång och lång sikt för att klara översvämningssrisker för planområdet. Oavsett hur anpassningsåtgärder utformas måste de vara anpassade för att fungera i ett kommande långsiktigt skydd. För att skydda området krävs även skydd mot höga vattennivåer i Kvillebäcken som kan orsaka översvämningar i planområdet ifrån norr via Kvillestaden. Ett sådant skydd bör etableras i samband med ett älvkantskydd. Det är dock högvatten i havet som kan ge de största konsekvenserna i planområdet.

Av stadens anpassningsmål är det kravet på framkomlighet som skapar störst utmaningar för planen.

Det älvkantskydd som staden planerar kommer ge skydd mot översvämningshändelser (hav och vattendrag) på sikt. Framdriften i etableringen av skydd sker i enlighet med pågående arbete med en handlingsplan för klimatanpassning inom Göteborgs stad avseende älvkantskydd, men då tidplan och genomförandet inte helt är säkrat i sin helhet då denna detaljplan väntas antas måste andra alternativ studeras och säkras.

Enligt stadens förslag till översvämningstrategier gäller max 0,2 meter översvämning som utgångspunkt för att skapa förutsättningar för framkomlighet. Framkomlighet ska i första hand säkras för räddnings- och utryckningsfordon men också ge åtkomst via bil eller till fots. Framkomlighet på medellång sikt (cirka år 2070) innebär att klara en ökning av medelvattenstånd med 0,3 meter och ett dimensionerande högvattenstånd på +2,3. Därmed skulle planen bli oberoende av ett älvkantskydd för att säkra framkomlighet. Skydd av allmän plats och befintligheter behöver fortsatt beaktas om inget älvkantskydd förutsätts då tidigare riskbedömning visat att även dessa risker måste beaktas.

För etapp 1 är framkomlighet säkrad via Pumpgatan och Lundbykajen. Kajen har idag en höjdsättning runt +2,1 och dess inre del har förutsättningar att klara krav för Räddningstjänstens tunga utryckningsfordon och anläggning av ett älvkantskydd till nivå +2,8 (PM Lundbykajen, *Älvstranden Utveckling*, 2018-03-19). I samband med underhåll av kajens yttre delar finns även möjlighet att höja kajnivån till +2,3 och därmed kunna utgöra skydd mot högvatten på medellång sikt och fungera som älvkantskydd. Effekten av vind- och vågeffekter har dock inte beaktats, vilket kan medföra att den generellt angivna nivån för älvkantskydd (+2,3) behöver höjas. Vidare utredning får utifrån riskbild och kostnads/nyttoaspekter visa på lämplig nivå. En mindre sträcka av stråket ligger lågt och behöver åtgärdas. Sammantaget bedöms föreslaget stråk ha goda förutsättningar att med planerade åtgärder uppfylla stadens riktlinjer för framkomlighet på kort och medellång sikt (år 2070).

För etapp 2 studeras alternativ med framkomlighetsstråk år väster via Götaverks-gatan-Pumpgatan-Lindholmsallén-Lundby Hamngata.

Detaljplanen för etapp 2 ska möjliggöra ett framtida älvkantskydd genom att reservera mark och visa på möjlighet att bidra med ekonomiska medel för sådan etablering. Tidpunkten för när ett älvkantskydd behövs (cirka år 2035–2040) ligger inom planens genomförandetid (15 år). Det område som bedöms aktuellt är ett område längs Pumpgatan mot Frihamnens hamnbassäng (Keillerkajen). Vidare arbete får visa om det finns anledning att via höjdsättning redan i dagsläget etablera en delsträcka av ett sådant skydd. För ett fungerande översvämningsskydd krävs dock att åtgärder sammanfogas till ett sammanhängande skydd, antingen fristående för Lindholmen eller ingående i ett skydd som ansluter mot Frihamnen.

Huvudmannskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Ingen allmän platsmark ingår i planområdet. I anslutning till planområdet finns allmän plats som förvaltas av trafiknämnden.

Anläggningar inom kvartersmark

Exploatörerna ansvar för utbyggnad m.m. av anläggningar inom kvartersmark.

Anläggningar utanför planområdet

På medellång sikt behöver älvkantskydd etableras för att skydda befintlig och ny bebyggelse och infrastruktur mot översvämningar. Läs mer ovan under rubriken *Klimatanpassning – övergripande strategi*. Älvkantskyddet är i dess helhet placerat utanför planområdet.

Drift och förvaltning

Exploatörerna ansvarar för drift och förvaltning av anläggningar inom kvartersmark inom detaljplanen.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning kan ske för bildande av en eller flera fastigheter för kontors- och/eller centrumändamål. Fastighetsbildning skall ske i enlighet med detaljplanen.

Gemensamhetsanläggningar

Gemensamhetsanläggning kan bildas för viktiga funktioner som är gemensamma för flera fastigheter. Det kan vara kvartersgator, dagvattenanläggningar, parkering och samvaro etc. Förvaltning av gemensamhetsanläggningar kan ske genom delägarförvaltning eller genom att bilda en eller flera samfällighetsföreningar.

På medellång sikt behöver älvkantskydd etableras för att skydda befintlig och ny bebyggelse samt infrastruktur mot översvämningar. I pågående arbete med handlingsplanen för klimatanpassning inom Göteborgs Stad avseende älvkantskydd beskrivs bland annat möjligheten till bildande av gemensamhetsanläggning/-ar för älvkantskydd. Läs mer ovan under rubriken *Klimatanpassning – övergripande strategi*.

Inom ramen för bildande av gemensamhetsanläggning kan Lantmäteriet bland annat besluta om deltagande fastigheter och om deltagande fastigheters kostnadsansvar för utförande och framtida drift och underhåll. Syftet med eventuell/-a gemensamhetsanläggning/-ar för älvkantskydd är att involvera fastighetsägare, såväl inom som utanför området för detaljplanen, i kostnadsansvaret för utförande och framtida drift och underhåll av älvkantskydd.

Servitut

Servitut kan bildas för att säkerställa att en enskild fastighet ska fungera för sitt ändamål.

För den händelse att fastighetsbildning sker för bildande av en eller flera fastigheter för kontors- och/eller centrumändamål inom detaljplanen behöver in- och utfart säkerställas genom servitut eller liknande till allmän plats.

Det finns ett befintligt avtalsservitut för räddningsväg till förmån för fastigheterna Lundbyvassen 4:18-19. Avtalsservitutet syftar till att säkerställa räddningstrafik till befintlig allmän platsstruktur med en höjdsättning om +2,1 (RH2000).

Ansökan om lantmäteriförrättning

Exploatörerna ansöker om och bekostar fastighetsbildning inom kvartersmark.

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Det kan finnas befintliga avtal mellan exploatörerna och enskilda rättighetsinnehavare som berörs av detaljplanen.

Kommunen har inga befintliga avtal som berörs av detaljplanen.

Avtal mellan kommun och exploatör

Innan detaljplanen antas ska exploateringsavtal tecknas mellan kommunen och exploatörerna angående genomförandet av detaljplanen. Exploateringsavtalet medför bland annat att planens genomförande säkerställs ekonomiskt samt att samordningen mellan exploatörerna och kommunen regleras avseende utbyggnad av kvartersmark respektive allmän plats. För exploatörerna innebär exploateringsavtalet att kostnader för planens genomförande tydliggörs och att exploatörerna känner till kommunens intentioner avseende utbyggnad av allmän plats med mera.

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/exploatörerna avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och kommunen/exploatörerna för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Dispenser och tillstånd

Det bedöms inte aktuellt att söka dispens eller tillstånd till följd av genomförandet av detaljplanen.

Tidplan

Samråd: 10 – 30 januari 2018

Granskning: 21 mars – 10 april 2018

Antagande: 2 kvartalet 2018

Om den inte överklagas vinner planen laga kraft cirka fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: 4 kvartalet 2018

Färdigställande: 4 kvartalet 2020

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar

fram ny plan eller ändrar gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är femton år från det datum då planen vunnit laga kraft.

Överväganden och konsekvenser

Stor vikt i planarbetet har lagts på att hantera frågor om klimatförändringar, översvämningsrisk och skyfall. Utredningarna och resonemangen kommer att fördjupas till granskningsskedet och i arbetet med kommande etapp 2.

Några tydligt motstående intressen har inte identifierats.

Nollalternativet

Om planen inte upprättas förhindras Geelys planerade etablering av nytt kontor och designcenter på Lindholmen.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Detaljplanen är en del av en större exploatering med betydande påverkan på omgivningen från närmiljö till regional skala, och konsekvenserna ska därför studeras i det större sammanhanget. Här beskrivs ett urval av de konsekvenser som omfattar nu aktuell kontorsbyggnad.

Sammanhållen stad

Göteborg är idag en segregerad och fragmenterad stad. Lindholmen är separerad från omkringliggande områden genom flera barriärer såsom älven, Lundbyleden, Hamnbanan och Ramberget. Delområde Lindholmen har en central placering i Älvstaden och därmed stor potential att bidra till att hela staden. För att detta ska ske krävs ett antal nya kopplingar både över älven och till övriga delar av Hisingen som förstärker befintlig infrastruktur och som möjliggör för en sammanhängande stadsväv.

Gestaltningen av den föreslagna bebyggelsen får stor betydelse för kopplingen mellan Frihamnen och Lindholmen. I detaljplanen är det viktigt att säkerställa att föreslagen bebyggelse inte försvårar framtida kopplingar och stråk vilket den inte bedöms göra.

Lindholmen är en funktionsuppdelad stadsdel med ganska homogen dagsbefolkning och är lite befolkad under kvällar och helger. En ytterligare kontorsverksamhet inom ett verksamhetsområde ökar dagsbefolkningen vilket riskerar att försvåra för en större mångfald av människor och en tillhörighet för fler på Lindholmen.

Samspel

Planområdet används idag för markparkering och saknar attraktion för besökare från resten av staden. Det är önskvärt med kvällsöppna verksamheter, och mötesplatser (även icke-kommersiella) speciellt mot Lindholmsallén där gemene man kommer att röra sig. Detta bidrar till en mer befolkad stadsmiljö över dygnet och en socialt blandad stadsmiljö.

Förslaget innebär uppförande av en stor kontorsbyggnad med lång fasad längs Lindholmsallén. Samspel mellan inne och ute är önskvärt. Det är av stor vikt med en gestaltning som gör att området upplevs välkomnande och inte som privat och sluten. Byggnaden som föreslås stärker Lindholmsallén som stråk och tillför ett antal butiker och publika entréer längs sträckan.

Vardagsliv

Lindholmen har stor brist på park och rekreationsytor samt ett ökande behov för vardagsservice. Potentialen för befolkade stråk bedöms låg i dagsläget. Det är önskvärt att den nya bebyggelsen längs Lindholmsallén ska bidra till en mer innehållsrik miljö med aktiviteter och evenemang, lunchrestauranger, afterwork, trevliga promenadstråk och kvällsöppna verksamheter som bidrar till en mer levande stadsmiljö.

Kollektivtrafiken till området är idag hårt belastat på morgon och eftermiddag på grund av den höga andelen arbetsplatser. I anslutning till planområdet planeras för en ny färjestreckning mellan Stenpiren och Pumpgatan vilket förstärker tillgängligheten till området och underlättar för en vardag utan bil.

Identitet

Den föreslagna etableringen förstärker Lindholmens identitet som teknikkuster och tillför mer av det som redan dominerar området. Detta kan försvåra för en socialt hållbar utveckling och den ambition om blandstad som finns för området.

Ett områdes identitet definieras till viss del i förhållande till de människor som rör sig där mest. När området domineras av specifika grupper kan det skapa tveksamheter kring behörighet att röra sig där. En blandning av olika verksamheter i området kan balansera denna dominans.

Ny bebyggelse och stadsmiljö är en möjlighet för identitetsskapande. Förankring av den kommande bebyggelsen till platsen och samspel med befintlig varvsbebyggelse är av stor vikt i gestaltning och utformning. Vid gestaltningen ska hänsyn tas till siktlinjer mot symbolbyggnader, såsom Kanalhuset och Kuggen, utsikt mot och från omgivningen. Speciellt symboliska byggnader såsom Karlavagnstornet kan ha en betydande roll för att definiera områdets identitet.

Hälsa och säkerhet

Området upplevs otryggt på helger och kvällar på grund av litet antal boende. Att ersätta en stor parkeringsyta med kontorsverksamheter ökar folkflödet och bidrar till trygghet framförallt under dagen men inte på kvällar och helger. En blandning av målpunkter speciellt kvällsöppna och helgöppna verksamheter kan bidra till en mer befolkad stadsmiljö dygnet runt och öka tryggheten. Belysning av stråken och utemiljö är viktiga.

Planen innebär marksanering för delar av marken vilket ger en positiv påverkan på människors hälsa. Värdefulla träd är viktigt för ekologiska värden samt när det gäller människors hälsa och trivsel. Eventuell påverkan från farlig verksamhet i omgivningen ska utredas och beaktas. Eventuella störningar från trafikanläggningar för verksamma ska minimeras.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

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

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs. Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

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

Etablering av 700 nya arbetsplatser innebär att trafikmängden påverkas på Lindholmsallén och troligen vid Lindholmsmotet och på Lundbyleden.

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

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

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.
- Inte anger förutsättningar för kommande verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt MKB-förordningen (1998:905) 3 § och bilaga 3.
- Inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål.
- Inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön.
- Inte bidrar till att några miljö kvalitetsnormer överskrids.

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

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämmd med länsstyrelsen den 17 november 2017. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

Avstämning har gjorts mot de lokala miljömålen. Målen *begränsad klimatpåverkan, frisk luft* och *bara naturlig försurning* påverkas marginellt negativt. Utökning av antal arbetsplatser innebär utökad trafik till och från området. Varutransporter med tunga fordon innebär negativ påverkan på luften. Det kompenseras dock av att det finns goda förutsättningar för kollektivtrafik.

Målet *giftfri miljö* påverkas positivt genom att marksanering sker.

Målet *god bebyggd miljö* påverkas positivt genom att en markparkering bebyggs med väl gestaltad kontorsbebyggelse som har publika lokaler mot Lindholmsallén.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Kommunens investeringsekonomi

Fastighetsnämnden bedöms inte få några inkomster eller utgifter till följd av genomförandet av detaljplanen.

Trafiknämnden bedöms inte få några inkomster eller utgifter till följd av genomförandet av detaljplanen.

Park- och Naturnämnden bedöms inte få några inkomster eller utgifter till följd av genomförandet av detaljplanen.

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

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Fastighetsnämnden bedöms inte få några ökade intäkter eller kostnader till följd av genomförandet av detaljplanen.

Trafiknämnden bedöms inte få några ökade intäkter eller kostnader till följd av genomförandet av detaljplanen.

Park- och Naturnämnden bedöms inte få några ökade intäkter eller kostnader till följd av genomförandet av detaljplanen.

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

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Exploatörerna får utgifter och kostnader för utbyggnad, drift och förvaltning med mera av anläggningar inom kvartersmark, anslutning till eventuell/-a gemensamhetsanläggning/-ar för älvkantskydd, va-anläggningsavgifter, förrättningskostnader, planavgift m.m.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Detaljplanen bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare.

Överrensstämmelse med översiktsplanen

Planen är i överensstämmelse med översiktsplanen.

För Stadsbyggnadskontoret



Gunnel Jonsson
Planchef



Christer Persson
Planarkitekt

För Fastighetskontoret



Annika Wingfors
Distriktschef



Marcus Bengtsson
Projektledare