

Detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan m.fl.



**Samrådshandling
Juni 2015**

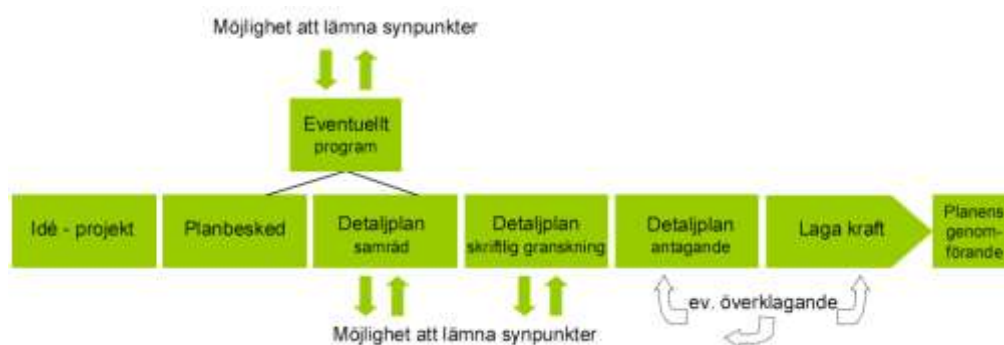


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

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:

Per Osvalds, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 18 51

Stefan Unger, Fastighetskontoret, tfn 031-368 10 65

Daniel Sjölund, Trafikkontoret, tfn 031-368 26 28

Samråd tid: 24 juni 2015 – 2 september 2015



Göteborgs
Stad

Planhandling

Datum: 2015-05-27 Samråd

BN Datum: 2015-06-17

Aktbeteckning: 2-xxxx

Diarienummer SBK: 0402/13

Handläggare SBK: Per Osvalds

tel: 031-368 18 51

per.osvalds@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK:

Handläggare FK: Stefan Unger

Tel: 031-368 10 65

stefan.unger@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för Järnvågsgatan m.fl. inom stadsdelen Majorna-Linné i Göteborg

Detaljplanen är upprättad enligt PBL 2010:900

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar:

- Program med samrådsredogörelse
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Grundkarta
- Illustrationskarta

Utredningar:

- Arkeologisk utredning Järnvågen, 2015-04-01.
- Bullerutredning Järnvågen, Akustikforum, 2015-05-21
- Dagvattenutredning, Ramböll, 2015-03-20
- Dialogprocess, White 2014-05-28
- Geotekniskt och bergtekniskt utlåtande, Göteborgs Stad Fastighetskontoret 2014-04-28
- Klimatanpassning, Delområdesbeskrivning Södra Älvstranden, Stadsbyggnadskontoret, 2015-05-13.
- Kommersen 2.0 Kulturanalytiskt planeringsunderlag, Göteborgs Stadsmuseum, 2014-03-24
- Kulturmiljöunderlag, Melica 2015-04-24
- Lastförutsättningar för byggnadsverk m h t Götatunneln, Sweco 2014-06-17
- Luftutredning Järnvågen, Göteborgs Stad – Miljöförvaltningen, 2015-04-08
- Markundersökning Järnvågsgatan, Sweco, 2015-03-10
- Masthuggskajen – Förstudie handel och Restaurang, 2014-06-03
- Naturinventering, Cowi, 2015-03-04
- Sammanställning av pågående gestaltungsarbete, Kanozi 2015-05-29
- Övergripande bedömning av hållbarhetskonskvenser för Masthuggskajens detaljplan, ÅF, 2015-05-24
- Konstprogram Masthuggskajen, KIWI, 2015-05-27.
- Trafikberäkning TK, 2015 06 01

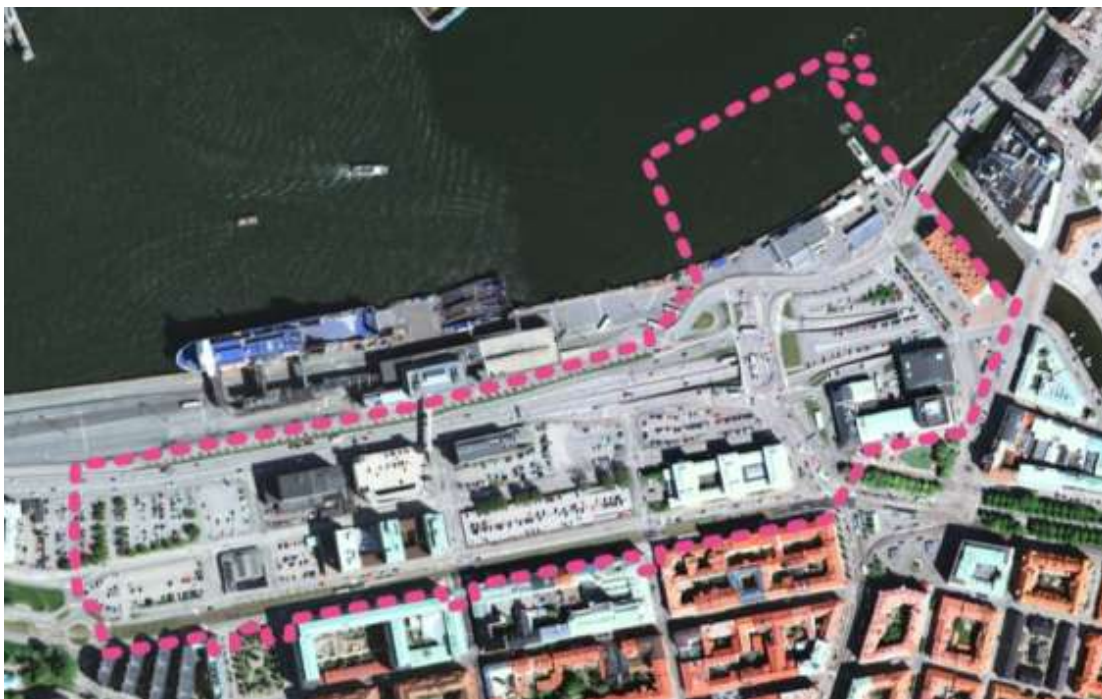
Innehåll

SAMMANFATTNING	6
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	6
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	6
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	7
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	8
<i>Syfte</i>	8
<i>Läge, areal och markägförhållanden</i>	8
<i>Planförhållanden och tidigare beslut</i>	9
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	11
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	14
<i>Arkeologi</i>	16
<i>Sociala aspekter</i>	18
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet och service</i>	21
<i>Teknik</i>	23
<i>Störningar</i>	24
<i>Lokalklimat</i>	25
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	26
<i>Bebyggelse</i>	26
<i>Kajer och vattenområden</i>	30
<i>Trafik</i>	32
<i>Parkering</i>	40
<i>Tillgänglighet och service</i>	42
<i>Friytor</i>	42
<i>Sociala aspekter</i>	44
<i>Teknisk försörjning</i>	44
<i>Övriga åtgärder</i>	45
<i>Fastighetsindelning</i>	48
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	48
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	50
<i>Avtal</i>	54
<i>Dispenser och tillstånd</i>	56
<i>Tidplan</i>	56
<i>Genomförandetid</i>	56
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	56
<i>Nollalternativet</i>	57
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	58
<i>Överbrygga barriärer</i>	58
<i>Blandat boende</i>	58
<i>Mötesplatser</i>	58
<i>Levande bottenvåningar</i>	60
<i>Struktur för hållbara transportsystem fotgängare</i>	60
<i>Struktur för hållbara transportsystem cykel</i>	60
<i>Struktur för hållbara transportsystem kollektivtrafikresenärer</i>	61
<i>Struktur för hållbara transportsystem bilar</i>	62
<i>Grönytor</i>	63
<i>Bevara och utveckla småskalig verksamhet</i>	63
<i>Trafiksäkerhet för barn och unga</i>	63
<i>Miljökonsekvenser</i>	64
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplan</i>	65
<i>Planekonomi</i>	66
<i>Ekonomiska konsekvenser för kommunen</i>	66
<i>Ekonomiska konsekvenser för Södra Älvstranden Utveckling AB</i>	67
<i>Västtrafik</i>	68
<i>Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare</i>	68
<i>Ekonomiska konsekvenser för övriga aktörer</i>	68
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	68

Sammanfattning

Planens syfte och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att ge området mellan Skeppsbron och Masthuggstorget på Södra Älvstranden en stark egen karaktär, med hög täthet och goda kopplingar till omgivande delar. Stråket från Linnégatan skall förlängas ned mot vattnet genom att skapa en tydlig koppling över Järntorget och vidare ner mot älven. I norr löper Oscarsleden/E45 i öst-västlig riktning, i söder avgränsas området av Första Långgatan, i öster av Rosenlundskanalen och i väster går gränsen norr om cirkulationsplatsen vid Första långgatan västra ände. Planområdet innefattar även den landtunga som ligger mellan Götatunnelns västra mynning och Rosenlundskanalen.



Streckad linje markerar planområdets gräns.

Området består idag till stor del av hårdgjorda ytor där till biltrafiken till stor del dominerar i form av vägar och stora parkeringsytor.

Planens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av cirka 125 000 kvm bostäder inklusive bottenvåningar där dock bostäder ej tillåts (detta innebär cirka 1000 bostäder). Därtill medges 125 000 kvm verksamheter. Planen medger även drygt 40 000 kvm för specifik användning så som parkeringshus och förskolor i området.

Ambitionen med förslaget är att Masthuggskajen ska bidra till att hela stadens rumsliga och sociala integration. Det blir en ny stadsdel med delvis hög bebyggelse och hög täthet där tätheten inte bara rör en hög exploatering utan även handlar om en tät karaktär där platser och rum i staden kan göras mindre men med större kvalitéer och där bland annat kanterna på en platsbildning lyfts fram som extra betydelsefulla. Norr om Järnvägen byggs en ny halvö ut i älven för att utöka den byggbara marken i det mest attraktiva och centrala området och här samlas även de högsta byggnaderna runt en ny park ovanpå Götatunneln. De högsta husen medges till 27 våningar. I övrigt varierar

höjderna över hela Masthuggskajen från en bas på mellan sex till sju våningar kombinerat med högpunkter på mellan 13 och 18 våningar.



Illustrationskarta över planområdet. Bild: Kanozi

Gällande trafiken så ska Masthuggskajen bli en stadsdel där cykel och gående prioriteras och det ska vara lätt att välja att leva utan bil i vardagen. I samrådsförslaget hanteras all trafik till och från Oscarsleden/E45 genom en ny cirkulation på Järnvågsgatan och den valda principen är att försöka ändra så lite som möjligt vad gäller befintlig trafikstruktur i övrigt. Cirkulationen planeras utan trafikljus förutom för bussar som ska prioriteras och i mitten går en bred dubbelriktad cykelbana. För biltrafiken så tas kopplingarna till E45/Oscarsleden bort från Östra Sänkverksgatan och Nordhems-gatan och istället förlängs Värmlandsgatan ned till E45/Oscarsleden.

Kajkanten får en längre sträckning i och med den nya halvö som byggs ut i vattnet. Längs med kajen skapas ett stråk som kopplas till, och är en fortsättning på, det som planeras vid Skeppsbron norr om Rosenlundskanalen.

Masthamnsgatan föreslås få ett stråk med låg intensitet, med dämpad karaktär med möjlighet för möten. Planen medger också en större park på ca 4000 kvadratmeter norr om Folkets hus. Väster om parken medges en byggnad i syfte för exempelvis saluhall, eller liknande publik verksamhet.

Överväganden och konsekvenser

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Planförslaget medför en bättre situation avseende barriärer jämfört med nuläget. Goda förutsättningar finns för mötesplatser. Planförslaget ökar tillgänglighet till vattnet jämfört med idag.

Miljökonsekvenser

Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg. Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Planen bedöms överlag ha en positiv inverkan på möjligheterna att nå miljömålen.

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Syftet med detaljplanen är att ge området en tydlig framtida roll och identitet i staden, innerstad av blandad karaktär. Området mellan Skeppsbron och Masthuggstorget ska ges en stark egen karaktär, genomarbetad skala med hög täthet och goda kopplingar till omgivande delar. Stråket från Linnégatan skall förlängas ned mot vattnet genom att skapa en naturlig koppling över Järntorget och vidare ner mot älven.

Läge, areal och markägförhållanden

Området ligger på den Södra Älvstranden inom stadsdelarna Masthugget och Pustervik och tillhör stadsdelsnämnden Majorna/Linné. I norr löper Oscarsleden/E45 i östvästlig riktning, i söder avgränsas området av Första Långgatan, i öster av Rosenlundskanalen och i väster går gränsen norr om cirkulationsplatsen vid Första långgatan västra ände. Planområdet innefattar även den landtunga som ligger mellan Göta tunnelns västra mynning och Rosenlundskanalen.



Streckad linje markerar planområdets gräns.

Planområdet omfattar cirka 18 hektar. Största delen av programområdet består av kommunägd mark, vilket innefattar all gatumark samt viss kvartersmark. Ett konsortium av bland annat fastighetsbolag och markägare har bildats vilket består av Södra Älvstranden Utveckling AB, NCC Property Development AB, Stena Bygg AB, Riksbyggen ekonomisk förening, Byggnadsföreningen Folkets Hus i Göteborg utan personlig ansvarighet, Elof Hansson Fastigheter AB.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Kommunen har med arrende upplåtit delar av planområdet, se rubriken ”Avtal”.

Vision Älvstaden

Visionen för området blev antagen av kommunfullmäktige i Göteborg den 11 oktober 2012. Masthugskajen är ett av flera utpekade förnyelseområden inom Älvstaden som ingår i Göteborgsregionens tillväxtstrategi som syftar till att utveckla de centrala delarna av stadens kärna på båda sidorna om Göta Älv. Ambitionen är att en utveckling av stadens centrala delar ska generera tillväxt genom att attrahera nya arbetstillfällen, nya branscher och invånare. Områdets strategiska läge på den södra Älvstranden gör det till en viktig del av Älvstaden genom att det kan binda samman centrala delar av Göteborg.



Stadens strategiska dokument "Vision Älvstaden" anger att etappen som planområdet ligger inom skall vara färdig innan 2025.

Trafikstrategi och parkeringspolicy

I februari 2014 antogs Göteborgs nya Trafikstrategi, vilken är vägledande för hur trafiksystemet och gaturummet i Göteborg ska utvecklas för att uppnå fastslagna mål. Trafikstrategin har satt upp effektmål för färdmedelsfördelningen 2035 vilka innebär att fram till dess skall det ske en fördubbling av resor till fots/eller med cykel, en fördubbling av antalet kollektivtrafikresor och en minskning av antalet bilresor i staden med en fjärdedel.

En grön resplan/transportplan är ett verktyg för att i tidigt skede i planprocessen säkerställa god tillgänglighet enligt trafikstrategin när en större ny- eller tillbyggnation ska ske i ett område. I arbetet med grön transportplan åtar sig både staden och de andra aktörerna att genomföra vissa åtgärder för att gemensamt nå de målsättningar som finns i planeringsskedet. Detta regleras i en avsiktsförklaring som trafikkontoret sedan följer upp kontinuerligt.

Inom ramen för pågående detaljplan har trafikanalyser och beräkningar genomförts för det presenterade förslaget, i avsikt att säkra planen utifrån ett trafikstrategiperspektiv. Förslaget för planområdet har sedan tidigare haft planprogrammet (beslutat 2012) samt "Vägledning till parkeringstal" från 2011 som utgångspunkt, medan trafikstrategin beslutades 2014. I enlighet med kommunfullmäktiges budget samt "Mål och inriktning" för 2015, gäller också att förändringar för biltrafiken nu tydligare ska vara kostnadseffektiva och viljestyrda enligt fyrstegsprincipen. Det innebär i prakti-

ken att man inte ska investera mer i infrastrukturen än vad som krävs för att nå målen, vilket i första hand berör åtgärder för biltrafiken.

De nu framtagna trafikanalyserna visar att gällande parkeringstal för området påverkar biltrafiken på ett sätt som uppenbart strider mot trafikstrategins inriktning för ett minskat bilåkande. Analyserna visar också att tidigare inriktning i arbetet begränsar möjligheterna att stärka kärnan och åstadkomma den gröna, täta blandstaden. Med hänsyn till planområdets mycket centrala läge är det angeläget att detaljplanen för Norra Masthugget på ett tydligt sätt medverkar till att uppfylla stadens målsättningar för trafiken och utbyggnadsplaneringen.

Beslut har tagits i Trafiknämnden samt Byggnadsnämnden 2015-04-27 (§ 184, 0402/13) att Detaljplan för Norra Masthugget (Järnvågsgatan m.fl.) ska fortsatt bedrivas så att den i första hand tydligt stödjer trafikstrategins inriktning för minskat bilåkande. Beslutet innebär en avvikelse från planprogrammet, främst genom att såväl parkeringstal som trafikmängder justeras nedåt i förhållande till tidigare angivna förutsättningar.

Gällande planer

För området gäller detaljplanerna DP/4341, DP/4476, DP/4812, DP/4811, E1906, E2503, E3041, E3116, E3234, F1012, F2193, F2449, F2669, F2753, F4221, F4341, ÄDP/4221. Samtliga planers genomförandetid har gått ut.



Gällande detaljplaner i planområdet

Det finns ingen gällande fastighetsplan för området.

Mark, vegetation och fauna

Geotekniska Förhållanden

Ett geotekniskt PM har tagits fram som beskriver de geotekniska förutsättningarna inom detaljplaneområdet. Det framtagna geotekniska PM:et baseras på nu utförda

geotekniska undersökningar (inom både land och vattenområdet) samt på ett stort antal tidigare utförda geotekniska undersökningar och utredningar inom det aktuella området. Marken inom området, som till största delen är hårdgjord, är generellt sett plan med endast mindre nivåvariationer. Marknivåerna varierar i allmänt sett mellan ca +1,5 - +2,5. Lokalt större nivåskillnader finns mellan Rosenlundskanalen och Göta älv samt Götatunnelns mynning och på/avkörningsramper.

Norra Masthugget ligger på Göta älvs södra sida och har historiskt sett genomgått stora förändringar. Området har varit bebyggt under lång tid och verksamheterna har skiftat under åren. Områdets sträckning längs älven utgjordes ursprungligen av vass-bevuxna strandområden som successivt från 1700-talet fyllts ut och älven har muddras för att anpassas till de med tiden förändrade verksamheterna. Rosenlundskanalen grävdes ut under början av 1800-talet. I början av 1800-talet fanns flera hamnbassänger vars läge var mellan ca 50 till 200 m söder som dagens kaj. Mot slutet av 1800-talet fylldes succesivt bassängerna ut och strandlinjen flyttade i takt med det längre norrut mot älven. Då användningsområdena och byggnationen har skiftat under årens lopp finns både många äldre och nyare förstärkningsåtgärder, konstruktioner, installationer och anläggningar i marken. Hänsyn kommer att behöva tas till dessa vid ytterligare exploatering av området. Sträckningen längs Göta älv utgörs idag av olika typer av kajkonstruktioner med varierande ålder och skick. Nuvarande bebyggelse samt befintliga anläggningar är i regel grundlagda på kohesionspålar. Inom området pågår idag marksättningar som är i stoleksordningen 4-6 cm/år.

De naturliga jordlagren under det ytliga fyllnadslagret består av en lös sättningskänslig lera till generellt mycket stora djup (över 100 m). Leran vilar på ett lager med friktionsjord ovan berg. Fyllnadsmäktigheter från någon meter upp mot ca 8 m har konstaterats. I östra delen av planområdet, i anslutning till Rosenlundskanalen, finns ett område med en lermäktighet på endast ca 10-20 m men inom de centrala delarna av området längs Masthamnsgatan har en lermäktighet på större än 100 m konstaterats vid utförda sonderingar. Berg i dagen förekommer ca 50 m söder om Masthuggskajens västra del. Djupet till fast botten ökar därifrån mot öster. Berget går också i dagen mot Kungshöjd i öster och finns vid Brogatan och kring Pusterviksbron på djupet ca 13-20 m under markytan.

Stabiliteten för befintliga förhållanden är generellt tillfredställande inom planområdet men dock inte lokalt invid kajen längs Rosenlundskanalen. Stabilitetsförbättrande åtgärder kommer därför krävas lokalt invid kajen längs Rosenlundskanalen för att säkerställa stabiliteten. Nya utfyllnader och byggnader inom vattenområdet måste av stabilitetsskäl grundläggas på pålar för att gällande krav på stabiliteten skall uppnås. Omläggning av diverse ledningar och rivning av markförlagda konstruktioner kommer med största sannolikhet att bli nödvändiga. På grund av den sättningskänsliga marken kommer tyngre konstruktioner och installationer att behöva grundläggas med pålar. Geotekniska förstärkningsåtgärder kommer att krävas för att reducera sättningar i mark inom planområdet. Spont krävs för djupare schakter inom området. Vid utförande av schaktning, pålning och spontning måste hänsyn till omgivningspåverkan med avseende på markrörelser beaktas.

Ur geoteknisk synvinkel kan området mycket väl exploateras och förtätas ytterligare med diverse byggnationer och anläggningar om hänsyn tas till ovanstående punkter.

Hydrologiska förhållanden

Byggnader och samhällsviktiga anläggningar (sådant som garanterar stadens tekniska försörjning) förläggs på nivåer i överensstämmelse med gällande översiktsplan. Färdigt golv på byggnader ska vara minst +2,8 meter och samhällsviktiga anläggningar ska säkras till +3,8 meter i rikets höjdskala.

Utgångsnivåer för fortsatt arbete med att säkra områdets tillgänglighet vid en översvämningssituation ska vara att byggnader ska kunna nås av räddningstjänst vilket innebär att dessa vägar ska kunna begränsas till att drabbas av max 0,5 meters översvämning.

Tillgänglighet till byggnader ska även säkras för gående vilket innebär att planområdet vid vidare planläggning bör förses med nätverk av gång- och cykelvägar som kan garantera max 0,1 meters översvämning. Angivna nivåer i planen utgör även riktlinjer för att säkra funktioner vid översvämning orsakad av kraftig nederbörd. Utgångspunkten är att dessa nivåer ska gälla för att säkra nämnda funktioner vid ett 100-årsregn år 2100 det vill säga 60-100 millimeter på två timmar.

Inom staden pågår en diskussion och arbete med att säkra staden mot höga vattenstånd i ett längre tidsperspektiv. En höjning av planeringsnivåerna kan vara nödvändig. Om det blir aktuellt att säkra planområdet mot högre översvämningssnivåer än vad som anges i planen, kommer detta sannolikt ske via storskalig yttre skyddsåtgärd.

Grundvatten

Tidigare utredningar visar på en i stort sett hydrostatiskt portrycksfördelning i leran (10 kPa/m) från ca 2 meter under markytan. Utredningar visar på att grundvattennivån oftast sammanfaller med Göta älvs medelvattennivå, ca +/- 0.

Förorenad mark

Inom i stort sett hela programområdet finns det risk för förorenad mark. En inventering utfördes 2001 av Miljöförvaltningen (Dnr 911/01) på uppdrag av Fastighetskontoret. I denna konstaterades att fortsatta miljötekniska utredningar kommer att behöva utföras.

Från nyligen genomförd markundersökning (Sweco, 2015-03-10) visar laboratorieanalyser på att fyllnadsmassorna inom området i flertalet fall, men inte överallt, är påverkade av metaller och organiska föreningar. Halter påträffas såväl över Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning, som över mindre känslig markanvändning. Däremot har inga halter över jämförvärden för farligt avfall påträffats. Det bör dock påpekas att undersökningen är av stickprovskaraktär, vilket innebär att det är möjligt att påträffa massor med annan karaktär och annat föroreningshåll.

Förorenade sediment i Göta Älv

Detaljplanen omfattar utbyggnaden av en halvö i Göta älv, norr om Järnvägen. Vid Skeppsbroområdet, strax uppströms nu planerad utbyggnad, har förorenade sediment påträffats i Göta älv, vilket föranleder saneringsåtgärder.

En sedimentprovtagning utfördes därför i april 2015 i syfte att undersöka älvsedimenten inom det nu aktuella vattenområdet. Pågående, intensiv färjetrafik påverkade i viss mån läget av provtagningspunkter. Totalt 13 sedimentprover från 7 provtagningspunkter och från varierande djup, maximalt djup 3,5 m, har analyserats på laboratorium. Analysresultat visar på påverkan av såväl organiska föreningar som metal-

ler. Av de förstnämnda påträffas mycket höga halter av tributyltenn (TBT) i prover från såväl ytliga som djupare sediment, men också höga halter av polyaromatiska föreningar (PAH). Även metallhalter (kvicksilver, bly, kadmium, koppar m fl) visar på förhöjda halter.

Vegetation och fauna

Endast en mindre del av planområdet utgörs av grönytor, vilka är starkt fragmenterade och präglade av det urbana landskapet.

Enligt Naturinventeringen (COWI, 2015-03-04) finns inga rödlistade eller naturvärdesintressanta arter inom planområdet. I planområdets närområde finns dock fynd av rödlistade lavar på träd, en rödlistad kärlväxtart och ett relativt stort antal observationer av rödlistade fågelarter, bland annat födosökande pilgrimsfalk. Naturinventeringens fältstudie visade på att områdets grönytor idag inte hyser några värden för bevarande av biologisk mångfald. Förekomsten av träd och grönytor bedömdes dock vara värdefull i ett landskapsperspektiv.



Till höger: Hästkastanjer i allén vid Järntorget samt på Olof Palmes Plats. Till Vänster: Gråpoppel på Masthamnsgatan med diameter mellan 50 och 80 cm, de äldsta träden i planområdet. Bild: WSP och COWI

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Inga fornlämningar är noterade i området. Området omfattas av riksintresse för kulturmiljövården (Stadskärnan, 1600-tals staden) och ingår i ett fornlämningsområde (RAÄ Göteborg 216:1).

Kulturmiljöunderlaget (Melica, 2015-04-13) beskriver att det finns få platser i Göteborg där så många historiska kulturskeden finns lagrade på varandra. Den långsamma och långa utvecklingsprocess som skett i området har lett till en mångsidig och attraktiv stadsmiljö. Redan under 1600-talet var Masthugget en förstad för hamnar och manufakturer. Hamnverksamheten satte sin prägel på området under 1800-talet där området fick sin karaktär med koppling till kvarterstaden. Sedan 60-talet har Stenaterminalen och Oscarsleden/E45 satt sin prägel på området. Tre delområden med olika karaktär identifieras, vilka alla binds ihop av Första Långgatan:

- Masthuggskajen, med framför allt transport och logistiska funktioner

- Järntorgsområdet, knutpunkt och kulturellt centrum med regional betydelse
- Långgateområdet, med kvartersbebyggelse av blandad karaktär

Det angränsande området kring Långatorna, Linné och Masthugget är en stenstad av kulturhistoriskt intresse med varierande hushöjder, småskalig fastighetsindelning med smal fasad mot gata. Det begränsade antalet balkonger bidrar till stadsmässigheten i dessa relativt småskaliga stadsrum. Att låta den mångsidiga blandstadsmiljön leva vidare och kompletteras kontinuerligt är den viktigaste faktorn för att bevara och utveckla områdets kulturmiljövärden – fysiskt, socialt och ekonomiskt.

Viktiga värdebärande verksamheter i området är bland annat Kommersen, Teater Trixter, och Folkets Hus.

Befintlig bebyggelse

Programområdet är glest bebyggt och bebyggelsen är mycket varierad och av skiftande kvalitet.

Vid Järnvågen i den östra delen av området, ligger Frilagerhuset samt Folkets Hus. Frilagret, eller Lagerhuset som det även kallas, tillkom 1918 efter ritning av K Samuelsson och Folkets Hus är ett stort byggnadskomplex som uppfördes 1949-55 efter ritningar av arkitekten N E Eriksson. Trots flera förändringar har Folkets Hus till stor del kvar sin ursprungliga karaktär och verksamhet och har idag ett betydande lokalhistoriskt värde. Byggnaden är med sina nio våningar och karaktäristiska arkitektur fortfarande ett landmärke i området.



Folkets hus sett från Järntorget. I förgrunden ligger Olof Palmes Plats där det finns ytor för rekreation och lek. Bild: Folkets Hus Göteborg



Till vänster: Lagerhuset från 1918. Till Höger: Ett av de befintliga kontorshusen med det karakteristiska gula teglet. Foton från Kulturmiljöunderlaget (Melica)

Längs norra sidan av Första Långgatan finns tre långa, men relativt smala kvarter innehållande kontor och ett parkeringsdäck. Kontorsbebyggelsen består av tvärställda

höga skivhus i gult tegel sammanlänkade med lägre delar som byggts på. Husen som är i sex våningar uppfördes 1938 för yrkesskolorna, och om- och tillbyggnad genomfördes 1986. Emellan de båda kontorskvarteren ligger ett parkeringsdäck som är i två våningar. Däcket är en tillfällig byggnad som uppfördes under byggnationen av Göta-tunneln.

I områdets mitt ligger Stenas kontor och parkeringshuset Koffen, och där emellan sträcker sig en gångbro över Oscarsleden/E45 till Stenas terminalbyggnad. Parkeringshuset är ett av de senaste tillskotten i området.

Kommersen

Kommersen är den enda kvarvarande resten av trävaruindustrin som verkade i området redan under 1800-talet. Byggnaden var ett av flera skjul som användes för industriändamål. Det är oklart exakt när byggnaden uppfördes, men troligtvis runt sekelskiftet 1900. Byggnaden fick stå kvar både under 1920- och 50-talets rivningar i området och rymde byggshop och senare grönsakshandel innan loppmarknaden, som idag huserar i huset, grundades år 2000. Stadsmuséet har i sin rapport *"Kommersen 2.0 - Kulturanalytiskt planeringsunderlag Norra Masthugget"* konstaterat att Kommersens verksamhet är en viktig del i att aktivera relationerna mellan de kulturbärande verksamheterna i området. Verksamheten har ett värde då den erbjuder konsumtion för alla och är en integrationsskapande verksamhet. Byggnaden har även ett estetiskt värde då den sticker ut i sitt sammanhang. Byggnaden är dock i mycket dåligt skick i dagsläget.



Kommersens nuvarande byggnad. Bild: WSP

Arkeologi

Arkeologiska förutsättningar

I Masthugget har det bedrivits verksamheter för timmer och trävaror ända sedan 1600-talet. Masthuggskajen har långt in i sen tid nyttjats som last- och passagerarhamn. Det innebär att de öppna och obebyggda ytor som nu finns i Masthugget till stor del endera har varit obebyggda eller varit bebyggda med enklare magasinsbyggnader utan någon djupare grundläggning. Marken på dessa ytor, både i gatumark och i

kvartersmark, kan därför antas vara relativt opåverkad. Detta gör att intakta lämningar av framförallt äldre hamnanläggningar men också bebyggelse som speglar Masthuggets utveckling kan finnas i marken. Då exploateringen i huvudsak kommer att beröra området utanför Första Långgatan så är det framför allt lämningar från 1700-talets senare hälft och därefter som kan förväntas.

Det är inte troligt att det finns några äldre maritima lämningar eller skeppsvrak i det som idag är Göta Älv. Älvbotten har vid flera tillfällen muddrats för att ge plats för nyare tiders större djupgående last och passagerarfartyg. Däremot kan det mycket väl finnas mer eller mindre välbevarade båtvrak, eller i vart fall lösa vrakdelar, under de gamla pirarna. I både svenska och utländska städer har det inte varit helt ovanligt att man har sänkt uttjänta båtar för att använda dem som utfyllnad eller underlag när man har byggt nya kajer och pirar.



och omfattas därmed heller inte av kulturmiljölagen. Däremot finns det i den kvarvarande bebyggelsen och miljön ett kulturhistoriskt värde som identitetsbärare för området, vilket kan vara värt att bevara och kanske också bygga vidare på. Masthuggskajens tidigare karaktär av å ena sidan en öppen lastageplats för handelssjöfarten med sina hamnkranar, järnvägsspår och små magasinsbyggnader, och å andra sidan dess utgångspunkt för den transatlantiska persontrafiken, sitter fortfarande djupt förankrad i göteborgarnas medvetande och minne.

De fasta lämningar som kan förväntas kan förmedla viktig kunskap om bebyggelse-teknik och bebyggelsens olika funktioner. Inga lämningar torde dock vara så välbevarade, unika eller av den karaktären att det skulle kunna bli aktuellt att de måste bevaras på plats. En särskild fråga lär uppstå om det också skulle påträffas båtar eller skeppsvrak i området. Oavsett hur omfattande eller välbevarade sådana eventuella lämningar är så måste de sakkunnigt undersökas och dokumenteras. Det är däremot inte helt självklart att de då också måste tas om hand, bevaras och konserveras. Detta kommer i så fall att bli en fråga som, när det väl blir aktuellt, måste få avgöras från fall till fall.

Befästningskartor över Göteborg

Masthuggsområdet gränsar i öster mot den sydvästra änden av den tidigare befästningsstaden Göteborg. Befästningsverken i denna del av staden utgjordes av två bastioner, Regeringen och den lite mindre Hållgårdsbastionen, vilka låg nedanför Otterhällan. Utanför dessa, på sjöbotten ut mot älven, har det också legat ett så kallat sänkverk som sträckte sig in i den gamla Pusterviken för att där ansluta till de jordvallar som sträckte sig längs utsidan av den gamla vallgraven, vilken då hade en annan sträckning än våra dagars Rosenlundskanal. Från den norra sidan av Regeringen fanns också en större väg ut mot Masthugget och Älvsborg. Denna gick på en smal landbrygga snett över vallgraven och vidare igenom den yttre jordvallen. Strax utanför jordvallen skall det på 1700-talet också ha funnits ett litet tullhus. På grund av bland annat Rosenlundskanalens nya sträckning, är inte helt lätt att exakt fastsälla var de gamla befästningsverken har legat.

Vid en första anblick och utifrån en enda befästningskarta tycks inga befästningslämningar finnas i Masthuggsområdet, utan att de istället håller sig inom de västligaste delarna av Pustervik och Haga. Av erfarenhet från andra delar av staden så vet man dock att det kan slå fel med kanske så mycket som upp till 10 meter, varför viss försiktighet bör iakttas längst österut i Masthuggsområdet.

Sociala aspekter

Historisk kontext

Norra Masthugget och Järntorgskvarteren är ett gott exempel på blandstad, där mindre verksamheter blandas med bostäder och bebyggelsen härrör från olika tider. Hela området från Järntorget (och Järnvågen) till Masthuggstorget, över Första Långgatan in i Långgateområdet har av ålder och tradition varit en livfull stadsdel utvecklad i nära samspel med hamnens verksamhet. Här har den göteborgska arbetarkulturen och den folkliga kulturen sina rötter. Historien, med områdets långsamma utbyggnadstakt, har lett till blandade upplåtelseformer; bostadsrätter, hyresrätter, studentbostäder och kollektiv. Kulturmiljöunderlaget lyfter att det är viktigt att se till de vinster detta område

genererar i form av kultur, företagande och social hållbarhet i det långa loppet för att inte riskera att förlora områdets karaktär.

Boende- och befolkningsstruktur

Planområdet skiljer sig mycket från angränsande närområde genom att ha lågt utnyttjad mark i form av öppna parkeringsytor.

Trots att det bor få människor i planområdet, är det attraktivt att bo i Majorna/Linné som helhet. Befolkningsutvecklingen i stadsdelen Majorna/ Linné har stadigt ökat de senaste åren.

Bostäderna i direkt anslutning söderut utgörs främst av hyresrätter även om den vanligaste upplåtelseformen i resten av Masthugget och Olivedal är bostadsrätter. Flerbostadshus är nästan den uteslutande bebyggelseformen.

I närliggande områden finns ett stort utbud av butiker, kaféer och restauranger. Här finns också service som för- och grundskolor, gymnasieskolor (fristående), daghem, fritidsgårdar, lekplatser, äldreboende, hemtjänst och bibliotek med mera.

Bland mötesplatser i närområdet kan nämnas Kommersen (loppmarknad), Röda Korset, Ebbes Hörna och Sjömanskyrkan. Gemensamt för dessa är att de engagerar sig med socialt arbete riktat mot utsatta grupper.

Områdena kring programområdet är relativt fattiga på parker och större sammanhängande grönområden. Närmast sträcker sig grönytor mellan Masthuggsterassens bebyggelse, samt kring S:t Johanneskyrkan, som i söder möter Masthuggsberget.

Dialogprocess

En omfattande medborgardialog som berörde 2800 personer, genomfördes för hela det centrala älvområdet under hösten 2011. Denna dialog har utgjort underlag till Vision Älvstaden. Dialoginsatser har även gjorts under programskedet med fokus på kultur, workshops om långgatorna samt med verksamhetsutövare och brukare av Kommersen.

Inom ramen för detaljplanearbetet med Järnvågsgatan har Göteborgs Stad, med hjälp av White arkitekter, genomfört en dialogprocess för detta område. Dialogprocessen ger staden ytterligare kunskapsunderlag om stadslivets värden, kvaliteter och behov i området kring Järnvågsgatan. Dialogprocessen tar utgångspunkt i Göteborgs Stads modell för sociala konsekvensanalyser och i en rapport samlas slutsatserna från inhämtad kunskap och erfarenheter från tidigare genomförda dialoger, kompletterad med de dialogaktiviteter som genomförts för denna rapport.

I matrisen på nästa sida sammanfattas vad som framkommit under dialogprocessen genom de fyra övergripande sociala aspekterna för de fem geografiska analysnivåerna, som är grunden i Göteborgs Stads modell för sociala konsekvensbedömningar.

[SKA]

social aspekt

analysnivå



BYGGNAD & PLATS
vad som sker precis utanför dörren



NÄRMILJÖ
vad som sker på gatan/
kvarteret utanför och kring...

Sammenhållen stad

Farliga korsningar.

Saknar kopplingar till vattnet.
Första Långgatan utgör en barriär som
avdelar området mot Norra Masthugget.
Stadsmässiga funktioner i närområdet,
men detta saknas i planområdet.

Samspel

Specifika verksamheter
skapar mötesplatser.
Finns gott om kultur,
använd det i processen.

Barn och unga saknar plats i närmiljön.
Avsaknad av attraktiva mindre platser,
främst gröna sådana.
Inga platser för offentliga möten.
Inga ytor för vistelse.

Vardagsliv

Många känner sig "hemma" i området.
Otrygga och svåra korsningar.
Pris och tillgänglighet med bil avgörande
för verksamheter om de kan vara kvar i
området.

Goda kommunikationsmöjligheter med
flera olika sorters kollektivtrafik.
Stora trafikflöden skapar otrygghet för
ung som gammal.
Gröna kvaliteter saknas.

Identitet

Närheten till vattnet är viktig.
Särpräglad acceptans och attityd mot
utsatta grupper.
Kulturverksamheter.

Vattenkontakten saknas.
Värdefulla utikisgluggar men orien-
terbarheten i området är begränsad.



STADSDEL
vad som sker i det närmaste,
funktionella området...



STAD
vad som sker i hela staden eller
påverkar andra områden...



REGION
vad som sker i hela regionen eller
påverkar andra områden

Ensidig befolkningsstruktur.
Gröna sammanlänkande funktioner
mot trafikbarriärer föreslås.

Barriärer i stort och smått
hindrar vattenkontakt.
Bytespunkter i området som
kopplar ihop hela staden.

För att bryta segregationen i staden
behöver man koppla ihop staden
över älven. Färjelägen kopplar över
älven.

Bytespunkter för pendlare
från hela staden.

Möten mellan sociala grupper
vid kulturverksamheter.
Erbjuder utsatta grupper till-
gång till staden och dess utbud.

Specifika mötesplatser i planområdet har
en sammanhållande funktion med möten
av människor som inte annars träffas.
Saknar större dragare.

Få aktiviteter i planområdet.
Saknar (gratis) platser för lek och
platser för ungdomar.
Få möjligheter till vistelse.
Färjeläget skapar möjligheter.

Bra bytesmöjligheter.
Många som vistas i stadsdelen bor inte
själva där, gäller både arbetsplatser
och mötesplatser.
Området fungerar som en genomfart.

Sociala verksamheter som sam-
hållsnytt och som skapar möten.

Stärka de gröna kvaliteterna
och variationen i området.

Gentrifieringsrisken är stor.

Värna om Göteborgs själ och vattnet
som en symbol för hamnstaden.

Trafik och parkering, tillgänglighet och service

Gång- och cykeltrafik

Områdets stora parkeringsytor bildar en barriär för gående. Även Första Långgatan är svår att passera. I anslutning till området finns ett viktigt och välanvänt gångstråk, mellan city/Kungsgatan och Linné/Järntorget över Esperantoplatsen. Stråket mellan Rosenlunds färjeläge och Järntorget är en viktig koppling för gångtrafiken i byte mellan olika kollektivtrafikslag.

Planområdet knyter an till områden som utnyttjas av många fotgängare; Haga; Linnéstaden och Esperantoplatsen/Kungsgatan. Stigbergsliden är också ett viktigt stråk västerut från planområdet. Skeppsbron är planerad med stora offentliga rum och mötesplatser längs älvs kajen. Detaljplanen ska knyta an till den planen och skapa sammanhängande stråk som är logiska och attraktiva för fotgängare.

Cykelbanan utmed kajen är i översiktsplanen markerad som del i kommunens stomcykelnät. Cykelbanor finns i området och löper framförallt i väst-östligt riktning längs med områdets norra avgränsning på Emigrantvägen, längs med Masthamnsgatan samt längs med Första Långgatan. I nord-sydlig riktning finns det cykelbana längs Järnvågsgatan samt längs med Lagerhuset i områdets östra del. Dessa stråk störs dock av barriärer. Järntorget innebär en barriär i Linnégatans cykelstråk ned till Rosenlund. På Järntorget är trafiksäkerheten för cyklister dålig. Älvtrafiken bidrar till att cykelstråken till och från Rosenlunds färjeläge tidvis är starkt trafikerade.

Kollektivtrafik

Buss och spårväg: Området är ett av Göteborgs viktigaste kollektivtrafikknutpunkter. Ett flertal buss- och spårvagnslinjer trafikerar området. För buss finns vid Järntorget hållplatslägen placerade runt torget. Vid Järnvågsgatan finns buss hållplatser vid avrespektive påfarten till Oscarsleden/E45. Hållplatserna Järntorget och Masthuggstorget är knutpunkter för spårvagnstrafiken.

Älvtrafiken: Väster om Rosenlundskanalen vid Göta Älv, stannar Älvsnabben med turer mellan Lilla Bommen och Klippan, samt Älvsnabbare som går i skytteltrafik till Lindholmen. Till och från Lindholmen går 6 turer i timmen i vardera riktningen vid högtrafik.

Detaljplan för Spårväg Skeppsbron: Kollektivtrafiken är planerad att byggas ut med spårväg, buss och älvtrafik till det angränsande området Skeppsbron, med en ny kollektivtrafikknutpunkt vid Stenpiren. Spårvagn kommer att från Järntorget gå via Järntorgsgatan vidare mot Esperantoplatsen.

Västlänken: Västlänken är en planerad tågtunnel under centrala Göteborg som binder samman pendeltågstrafiken till genomgående linjer och ger staden nya stationer. Västlänken föreslås dras förbi Haga, där en tågstation anläggs, vilket därmed blir en stark målpunkt i området. Stråket mellan Järntorget (som är och förblir en viktig punkt för kollektivtrafiken) och Hagastationen blir i detta perspektiv en viktig länk att utveckla. Byggstart för projektet planeras till 2017/2018.



Älvtrafiken från hållplatsen Rosenlund går med kontinuerliga avgångar direkt till Lindholmen.

Linbana: Trafikkontoret planerar för linbanor i Göteborg och en tidigt utpekad sträcka i den förstudie som togs fram hösten 2013 var Haga – Lindholmen - Ramberget - Wieselgrensplatsen. Sökområdet för en lämplig stationsplacering har sedan breddats till att även omfatta Järnvågen/Järntorget, bland annat på grund av att Haga är en kulturhistoriskt känslig miljö och att Järntorget redan är en stark kollektivtrafikknutpunkt idag.

Trafikkontoret har tillsammans med Västtrafik, Västra Götalandsregionens kollektivtrafiksekretariat och stadsbyggnadskontoret värderat sex tänkbara lägen för en linbanestation. Fyra av lägena var placerade i eller i direkt anslutning till planområdet och två stycken var placerade vid Pustervikskajen, i ett läge närmre Västlänkens planerade Station Haga.

Bedömningen gjordes utifrån följande perspektiv:

- integration i gångnätet och koppling till staden
- anpassning till stadsmiljön, inklusive hänsyn till befintliga kulturmiljöer
- kopplingar till kollektivtrafiken
- allmän tillgänglighet
- platsskapande
- andra/konkurrerande markanvändningsintressen
- möjligheten att linbanan över älven kan stå klar till 400-årsjubileet år 2021
- linjesträckningens påverkan på stadsbilden och annan byggnation

Den samlade bedömningen resulterade i att bäst läge för linbana är strax väster om Järntorget. Detaljplanen har arbetat vidare med det föreslagna läget.

Biltrafik

Området har god tillgänglighet för biltrafik och korsas av flera stora gator. Området kring tunnelmynningen är en ansträngd trafikapparat med av- och påfarter, där trafik

till och från Oscarsleden/E45 och tunneln, Skeppsbron, hamnområdet, Masthamnsgatan, Första Långgatan, Linnégatan och Nya Allén möts. När Götatunneln togs i bruk år 2006 förändrades trafiksituationen på södra älvstranden. Omkring 80 procent av den trafik som gick ovan mark före år 2006 går numera i Götatunneln. Masthamnsbron beräknas idag trafikeras av knappt 10 000 fordon/dygn. Från Oscarsleden/E45 går en stor mängd trafik från och till Nya Allén och Linnégatan, som har ca 17 000 respektive 11 000 fordon per dygn.

Oscarsleden/E45 är en genomfartsled av riksintresse (E45), vilken Trafikverket ansvarar för. Via Stena Lines färja till Fredrikshamn kopplas leden till det danska vägnätet, vilket i stor utsträckning nyttjas för lastbilstransporter. Avfarten från leden till danmarksfärjan ligger idag vid Fiskhamnsmotet strax väster om programområdet.

Järntorgsmotet är komplext utformat med signalreglering och korta magasinslängder vilket kräver flera körfält och är utrymmeskrävande. Under maxtimmarna bildas köer på E45, Nya Allén och Linnegatan vilket får den här platsen att kännas som en plats dominerad av biltrafik.

För biltrafik som kommer västerifrån på E45 finns det tre möjliga avfarter före Järntorgsmotet; Oskarsgatan; Östra Sänkverksgatan och Nordhemsgatan. Dessa avfarter är lämpligast för de som ska röra sig in i stadsdelen Linné. Värmlandsgatan är sedan huvudgatan för de trafikanter som använder dessa av/påfarter.

Parkering

I området finns det både större parkeringsanläggningar (Koffen och Snipan), större markparkeringar (Kvarteret Pirogen, Heurlins Plats) samt två garage under befintliga fastigheter, mindre markparkeringar och kantstensparkeringar. Det totala antalet parkeringsplatser inom området uppgår till 1630 stycken.

Antalet cykelparkeringar i området är i dagsläget ca 440 stycken.

Rekreation

Det rekreativa värde som idag finns i området är framför allt vid Olof Palmes plats, söder om Folkets hus. Där finns idag ytor för möte och plats för lek. Torget är utformat med sitttytor i form av runda bänkar samt med en stor yta med konstgräs i terrasser vilken inbjuder till lek, framför allt i och med att det finns en studsmatta i mitten av gräsplanen.

Service

I området finns visst utbud av detaljhandel. Ingen skolverksamhet eller vårdcentral finns i området.

Teknik

Ledningsnät för vatten, avlopp, dagvatten, el, fjärrvärme och kyla, gas och tele finns utbyggt i området, och i huvudsak följer nätet befintlig gatustruktur. Väster om Folkets Hus ligger en kombinerad elnätsstation och anläggning för styrning av kollektivtrafiken. Anläggningen flyttas eller integreras inom ny byggrätt. Rosenlundsverket som producerar värme, el och kyla ligger nordost om programområdet.

Störningar

Buller

Bullerutredning (Akustikforum, 2015-05-21) redovisar att området delvis är mycket bullerutsatt. Främsta källan är Oscarsleden som trafikeras av cirka 55 000 fordon per dygn samt Järnvägsgatan cirka 25 000 fordon och all trafik runt Järntorget med bussar och spårvagnslinjerna 1, 3, 6, 9 och 11. Även Första Långgatan är relativt trafikerad med cirka 6 000 fordon per dygn. På grund av mycket hårdgjorda ytor och reflexer i byggnader upplevs området i dagsläget relativt bullrigt. Bullerkällorna är alltså främst bilar, lastbilar, bussar och spårvagnar. I området ligger idag även Stenas Danmarks-terminal där båtar lägger till och lämnar kaj några gånger per dygn. Denna bullerkälla är ännu inte kartlagd i detalj, men bedömningen är att hänsyn främst måste tas till den när fasader och fönster skall dimensioneras på de bostäder som ligger närmast terminalen.

I områdets östra del ligger Göteborg Energi. Buller från denna anläggning är ännu inte kartlagd. En första bedömning är att boende i de närmsta bostäderna inte kommer att uppleva olägenheter på grund av anläggningen.

Luftkvalitet

Miljöförvaltningen har med hjälp av mätningar och beräkningar undersökt luftkvalitetssituationen i området (Utredningsrapport 2014:5). De olika metoderna och mätningarna gav samstämmiga resultat.

Den norra delen av det aktuella området ligger i direkt anslutning till Oscarsleden/E45 och det nordöstra hörnet ligger vid Götatunnelns västra mynning. De lokala utsläppen av luftföroreningar domineras helt av Oscarsleden/E45, i nuläget såväl som i framtiden. I övriga gaturum bedöms utsläppen vara för små för att ha någon betydelsefull påverkan på halterna av luftföroreningar.

I dagsläget innehålls miljökvalitetsnormerna i den största delen av området. Nio av tio uppmätta punkter i området klarar normerna. I direktanslutning till leden, där ventileringen inte är lika fri kan dock normerna överskridas i dagsläget.

Farligt gods

I Göta Älvs farled tillåts transporter av farligt gods med fartyg, vilket innebär att tät bebyggelse medges fram till 10 meter från kaj. Farligt gods får bland annat transporteras på Stenafärjan till Danmark. Pålastning sker idag i huvudsak i Frihamnen, men vissa transporter sker även från Masthuggskajen. På E45 från Jaegerdorffsmotet väster om programområdet får farligt gods endast transporteras närmsta vägen till och från hamnen vid Masthuggskajen. Genom Götatunneln får dock inga transporter av farligt gods (märkningspliktig) ske. Vissa bensin- och oljetransporter, transporter av kemikalier samt bortförsel av restprodukter sker även till och från Rosenlundsverket. Till Rosenlundsverket transporteras också olja med tankbåt.

Rosenlundsverket

Sweco har genomfört en besiktning och konsekvensanalys (2014-11-07) för Rosenlundsverket vilken redovisar den eventuella risk som verksamheten innebär för kommande bebyggelse i planområdet.

I dagsläget är det värmestrålningen som är den dimensionerande parametern och som är styrande för bedömningen av konsekvensavståndet. Det befintliga avståndet över

Rosenlundskanalen på drygt 40 meter från verksamhetens fasadgräns är ungefär dubbelt så långt som det beräknade konsekvensavståndet och bedöms vara ett tillräckligt långt skyddsavstånd. Utredningen föreslår ändå att svårutrymd verksamhet som förskolor, vårdinrättningar, hotell och restauranger med mera bör undvikas i de kvarter som planeras närmast Rosenlundsverket, ifall brand skulle uppstå. I kvarteret närmast Rosenlundsverket bör inte heller entréer lokaliseras mot Rosenlundsverket.

Sedan ett par år är turbinerna i verksamheten inte i drift. Ifall Göteborg Energi beslutar sig för att starta upp turbinerna igen måste riskreducerande åtgärder övervägas efter en kompletterande analys. Händelsen, turbinkast, är så pass allvarlig att den inte kan ignoreras.

Radon

Enligt SGU:s översiktliga radonriskkarta är området klassificerat som låg-normalradonområde. Bergspartiet strax sydväst om det aktuella området är klassat som högriskområde. På normalradonmark ska nya byggnader uppföras radonskyddande, det vill säga en grundkonstruktion som inte har uppenbara otätheter mot markluft. Rörgenomförningar i bottenplattan och eventuella källarytterväggar tätas.

Lokalklimat

Göteborg har ett kustklimat med både milda vintrar och somrar, men läget utmed Göta Älv gör Norra Masthugget utsatt för vind. Förhärskande vindriktningar är sydväst och nordost. Sydvästvinden skärmas något av Stigberget. Göteborg har runt 1 800 soltimmar per år. Kvarteren mellan Första Långgatan, Masthamnsgatan och Oscarsleden/E45 är idag relativt smala, 35-50 meter djupa. Gatornas öst-västliga riktning innebär att det i huvudsak är den norra sidan som är solbelyst under dagen och att den södra sidan nås av kvällssolen. Den åtta till tio våningar höga bebyggelsen längs Första Långgatan medför dock att gatan under vinterhalvåret är skuggad större delen av dagen.



Solstudie över området, simulering 1 september kl 12.00. Bild: Kanozi.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av cirka 125 000 kvm bostäder inklusive bottenvåningar där dock bostäder ej tillåts (detta innebär cirka 1000 bostäder). Därtill medges 125 000 kvm verksamheter. Planen medger även drygt 40 000 kvm ytor för specifik användning så som parkeringshus och förskolor i området.

Ambitionen med förslaget är att Masthuggskajen ska bidra till hela stadens rumsliga och sociala integration. Det blir en ny stadsdel med hög bebyggelse och hög täthet där tätheten inte bara rör en hög exploatering utan även handlar om en tät karaktär där platser och rum i staden kan göras mindre men med större kvalitéer och där bland annat kanterna på en platsbildning lyfts fram som extra betydelsefulla. Norr om Järnvågen byggs en ny halvö ut i älven för att utöka den byggbara marken i det mest attraktiva och centrala området och här samlas även de högsta byggnaderna runt en ny park ovanpå Götatunneln.

Kvartersmarken kommer att markanvisas av fastighetsnämnden efter samråd med Älvstranden Utveckling AB. Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med Älvstranden Utveckling AB. Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Projektering och utbyggnad sker i samverkan med Södra Älvstranden Utveckling AB. Södra Älvstranden Utveckling AB ersätter kommunen för kostnader för utbyggnad av allmän plats. Se vidare under rubriken "Avtal". Exploatör/fastighetsägare ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.

Bebyggelse



Illustration över planområdet. Mer detaljerade bilder på följande sidor. Bild: Kanozi

Bebyggelsen på Järnvågen följer principen att de högre byggnaderna är placerade i de inre delarna och sedan trappar bebyggelsen ner ut mot kanterna – både i norr mot älven och mot Rosenlundskanalen. Det ger förutsättningar för ett bra mikroklimat vad gäller vindar och sol samtidigt som det ger en varierad stadsbild och ett anpassat möte med älvrummet. De högsta kontorsbyggnaderna ligger runt Emigrantsvägen och går

upp till 21 våningar. I direkt anslutning till Folkets Hus ges möjlighet för ett hotell-torn på 27 våningar. Sedan varierar höjderna över hela Masthuggskajen från en bas på mellan sex till sju våningar kombinerat med högpunkter på mellan 13 och 18 våningar.



Vy över området, sett från sydväst. Till höger i bild ligger de befintliga kvarteren kring Första- och Andra Långgatan. I öster ligger de högsta byggnaderna som medges i planen. Bild: Kanozi

Bebyggelsestrukturen på den nya halvön ger förutsättningar för en inre, mindre torgbildning i ett vindskyddat läge. Kvarteren och siktlinjer ligger något förskjutna för att ge ett bättre mikroklimat samtidigt som det ger en sekventiell upplevelse när man rör sig igenom staden. Mot Rosenlundskanalen följer den nya bebyggelsen Frilagerhusets placering med östra långsidan direkt mot kanalkanten.



Mosaik över typologier allmän platsmark. Bild: Kanozi.



Östra delen av planområdet. Bild: Kanozi

De två nya parkeringshusen mot Oscarsleden/E45 kläs i söder med enkelsidiga bostäder och lokaler. Bostäderna kan bli mindre studentlägenheter och lokalerna kan ge plats för till exempel kulturföreningar, inkubatorverksamheter för nystartade företag och gemensamma skaparverkstäder för barn och vuxna. På taket av parkeringshusen finns möjlighet till sportplaner av olika slag.

I norr mot Oscarsleden/E45 ligger till största del kontor och parkeringar och mot Första Långgatan mer bostäder. Mellan Nordhemsgatan och Värmlandsgatan planeras två bostadskvarter med möjlighet till något större livsmedelshandel i bottenvåningarna. Vid Nordhemsgatan, närmast Oscarsleden/E45, ligger ett kontorshus som även kan inrymma Nordhemskliniken med möjlighet till invändig angöring.



Västra delen av planområdet. Bild: Kanozi

Användning

Direkt öster om Folkets Hus finns en byggrätt på 16 våningar avsedd för handel, kontor och bostäder i övre delarna. Väster om Folkets Hus, mot Järnvågsgatan finns en byggrätt för kontor och handel i bottenvåningen.

I bottenvåningen på bostadshuset i det sydvästra hörnet av planområdet finns plats för förskola mot Första Långgatan med förskolegård innanför på 1700 kvadratmeter som delvis kan samutnyttjas av boende och allmänhet på helger och kvällar.

I det östra, av de två kvarteren norr om parken, finns plats för en förskola med friyta på innergården på ca 1500 kvadratmeter. Förskolan får fin kontakt med parken och kan nyttja den som i sin verksamhet.

Vid Nordhemsgatan, närmast Oscarsleden, ligger ett kontorshus som även kan inrymma vårdverksamhet med möjlighet till invändig angöring. Mellan Nordhemsgatan och Värmlandsgatan två bostadskvarter med möjlighet till något större livsmedelshandel i bottenvåningarna.

I östra delen av parken, vid Frilagerhuset och Heurlins plats, ligger en fristående byggrätt för en mindre byggnad i en- eller tvåvåningar som kan innehålla till exempel saluhall, biblioteksfilial eller annan kulturverksamhet.

Bevarande, rivning

Kommersens befintliga byggnad föreslås ersättas med en ny byggnad, inspirerad av befintligt hus med dess fasadmålningar. Planen möjliggör utveckling av den typen av icke kommersiell verksamhet som idag finns i byggnaden för att skapa en platsskapande aktivitet.

Fastigheten Masthugget 29:4, vilken bland annat rymmer Fryshuset och Teater Trixter, ges ingen ändrad användning. I gällande plan F2449 har fastigheten beteckningen Hj,

vilket innebär att området får användas för handel och industriellt ändamål som byggnadsnämnden prövar lämpligt. Även bostäder får uppföras efter prövning av byggnadsnämnden.

Frilagret uppfördes 1918–20 och ligger fritt och väl synligt i omgivningen. En utskjutande omfattande port finns i den östra fasaden gentemot kanalen, där kunde varor lossas direkt in i byggnaden. Fasaderna är symmetriska med ockragul puts som med putsade lisener ramar in fönstergrupper. Utmed takfoten går en gesims runt hela byggnaden, liksom ovanför sockelvåningen. Det skapar ett tydligt intryck av byggnadens tredelning i sockel, mellandel och krön. Sockelvåningen byggs upp av tunna putsade valv runt fönstren. Taket har stora takkupor, mindre takkupor och takfönster. På taket ligger tegel och kuporna är i rödmålad plåt. Asymmetriskt placerad söderut på taket finns en tornbyggnad som avslutas med balusterdockor och ett nätt tak. Fönstren har diagonalställda spröjsar i mellanvåningarna och är rakt spröjsade i sockelvåningen. Det finns även runda fönster och halvmåneformade fönster i fasaderna. Gavelentrén åt söder är inramad med kolonner och ett tympanonfält ovanför dörren. Byggnaden finns upptagen i programmet Kulturhistorisk värdefull bebyggelse (1999).

Frilagerhuset får en skyddsbestämmelse, q, i detaljplanen. Även varsamhetsbestämmelser kan bli aktuellt.

Kajer och vattenområden

Kajkanten får en längre sträckning i och med den nya halvö som byggs ut i vattnet. Längs med kajen skapas ett stråk som kopplas till, och är en fortsättning på, det som planeras vid Skeppsbron norr om Rosenlundskanalen. Till viss del är detta ett rekreativt stråk samtidigt som stråket längs med vattnet vid norra kanten av halvön ges en annan karaktär än Skeppsbrons mer tydligt rekreativa karaktär.



Vy över kajområdet. Bild: Kanozi



Den nya halvön som planen medger. I öster kopplas planområdet ihop med Skeppsbron. Bild: Kanozi

Längst ut mot älven skapas uppehållsplatser i form av trappor och avsatser ner mot vattnet. Längs med stråkets riktning finns både större och mindre längsgående stadsmöbler med varierade sittmöjligheter och i kvarterens bottenvåningar möjlighet till lokaler med plats för uteserveringar under bostädernas balkonger. I nordvästra hörnet av halvön, intill Älvtrafikens nya angöring, skapas en naturlig målpunkt som lyfts fram och markeras. Längs kajkanten kan offentlig konst bli en tydlig del av karaktären och manifesterar hela den nya stadens möte med vattnet.



Illustrationsförslag med vy över den nya halvön samt kajen. Bild: Kanozi

Trafik

Trafikstrategi

Masthuggskajen ska bli en stadsdel där cykel och gående prioriteras och det ska vara lätt att välja att leva utan bil i vardagen. Planens måluppfyllelse är starkt kopplad till att man följer Göteborgs stads Trafikstrategis avsikter och hittar lösningar för trafiken som är viljestyrda.

Trafikstrategins huvudbudskap är att antalet bilresor ska minska med 25 procent i Göteborg under perioden 2011-2035. Under samma period ska resor med kollektivtrafik, cykel och promenader i gengäld fördubblas. Göteborgarna kommer att resa ungefär lika mycket per person som idag, men de kommer att göra färre resor med bil.

Utbyggnaden i Norra Masthugget behöver ske i flera etapper, och trafiken kommer att förändras under hela utbyggnaden och sannolikt även efter färdigställandet. Parkeringstal har justerats i planarbetet för att få en bättre anpassning till stadens övergripande målsättningar och skapa den gröna, täta blandstaden genom större yta för boende och verksamheter.

Huvuddrag för trafikförslaget

Planförslaget dimensionerar för hög tillgänglighet med bil, men begränsad framkomlighet. Lösningen blir bra för den som måste köra här, men mindre attraktiv för den som bara vill passera igenom området med bil. Biltrafiken in mot city begränsas.

Gående, cyklister och kollektivresenärer ges överlag fördelar framför bilisterna genom mer stadsmässiga miljöer och attraktiva stråk, prioritering i korsningspunkterna.

Kollektivtrafiken får en tydlig standard- och kapacitetshöjning, genom egna körfält och nya hållplatser i Järnvågen. Generell prioritering sker i korsningarna.

Biltrafiken i Järnvågsgatan minskas genom att kopplingen mot Linnégatan klipps av, till förmån för hög kapacitet för kollektivtrafiken i Första Långgatan. Framkomligheten för bil blir begränsad i Allén, bl.a. som en naturlig följd av spåren till Skeppsbron. Förslag till ny cirkulationsplats på Järnvågsgatan hanterar trafik till och från Oscarsleden/E45. Principen är att försöka ändra så lite som möjligt vad gäller befintlig trafikstruktur i övrigt.

Gång och cykelstråk

Gående, cyklister och kollektivresenärer ges överlag relativa fördelar framför bilisterna, främst genom att miljöerna blir mer stadsmässiga, genom generösa och attraktiva stråk, prioritering i korsningspunkterna, gena förbindelser. Både primära och sekundära cykelstråk stöds i strukturen och det finns gott om cykelparkeringar och låncyklar på ett flertal platser.

För detaljplan Järnvågsgatan stärks gångstråken mot både Linné, City och ned mot vattnet. Kopplingar som under arbetets gång har presenterats som viktiga för gångnätet inom området, är bland annat Linnégatans och Brogatans förlängningar mot vattnet, Masthamnsgatans förlängning mot Heurlins plats/ Esperantoplatsen och Kungsgatan. Cykelstråket mellan Allén och Hamnstråket stärks.

Masthamnsgatan, som i dagsläget är nästintill helt rakt, får en något vinklad sträckning. Gatan utformas som en gångfartsgata vilken medger biltrafik men på gång- och cykeltrafikanter villkor. Vid Järnvågsgatan föreslås cirkulationsplats med en bred

dubbelriktad cykelbana i mittenpartiet kombinerad med kantstensparkeringar för till exempel lådcyklar.



Gångstråk är markerade i grönt i illustrationen ovan. Pilar visar hur stråken knyter av till det befintliga nätet. Bild: Kanozi



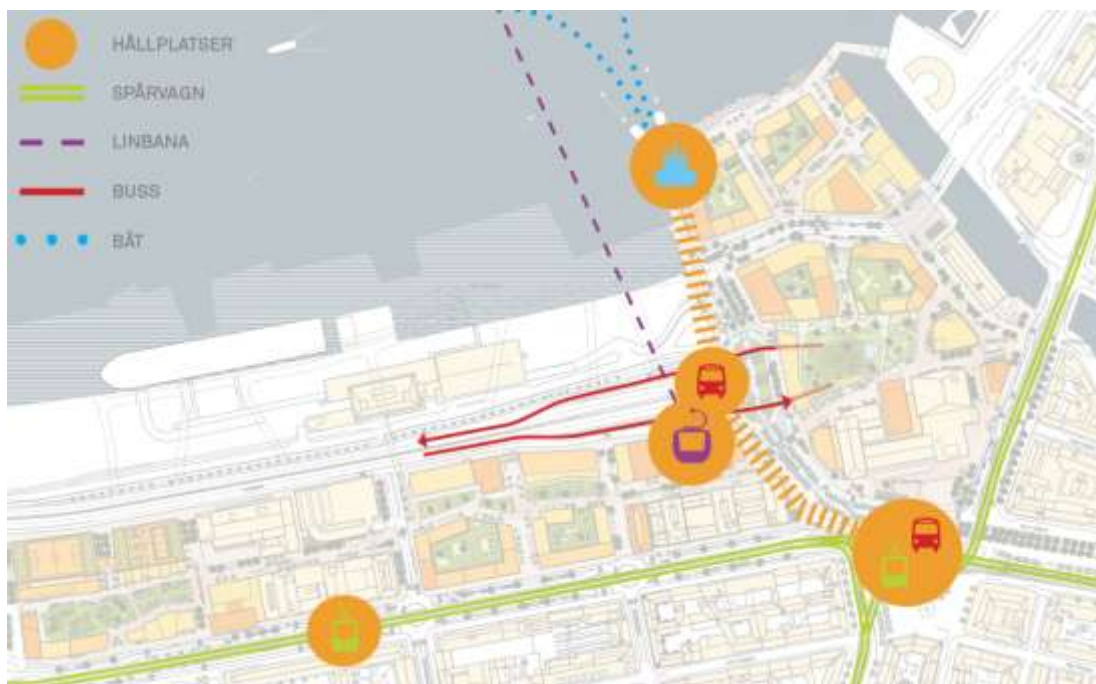
Illustration över cykelstråk. De mörkblå linjerna visar pendelnätet för cyklister och ljusblå det övergripande nätet. Ljusblå markeringar visar förslag till placering av Styr&Ställ-cyklar. Ovan Götatunnelns mynning visas placering på tänkt byggnad för cykelgarage. Bild: Kanozi

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken får en tydlig standard- och kapacitetshöjning, genom egna körfält och nya hållplatser i Järnvågen. Generell prioritering sker i korsningarna.

Längst i öster på Masthamnsgatan ligger den nya linbanestationen inbyggd i nedre delen av ett större kontorshus. Stationen ligger placerad en våning upp och nås med rulltrappor och hiss från gatuplan med biljetthallen. Linbanestationen ligger därmed placerad med bra koppling mot såväl Järntorget, med spårvagns och bussar, samt till färjestationen som är placerad i nordvästra hörnet av halvön.

Kopplingarna mellan hpl Järnvågen och Järntorget stärks för gående/kollister. Både norr och söder om tunnelmynningen ligger busshållplatser på av- och påfartsramperna till Oscarsleden/E45.



Lägen för kollektivtrafik. Bild: Kanozi.



Gatuvy Första Långgatan. Bild: Kanozi.



Illustrationen ovan visar förslag till läge för busshållplatser vid på- samt avfarten till Oscarsleden, samt linbanans läge. Bild: Kanozi.

Biltrafik



Struktur för biltrafiken i området. Bild: Kanozi

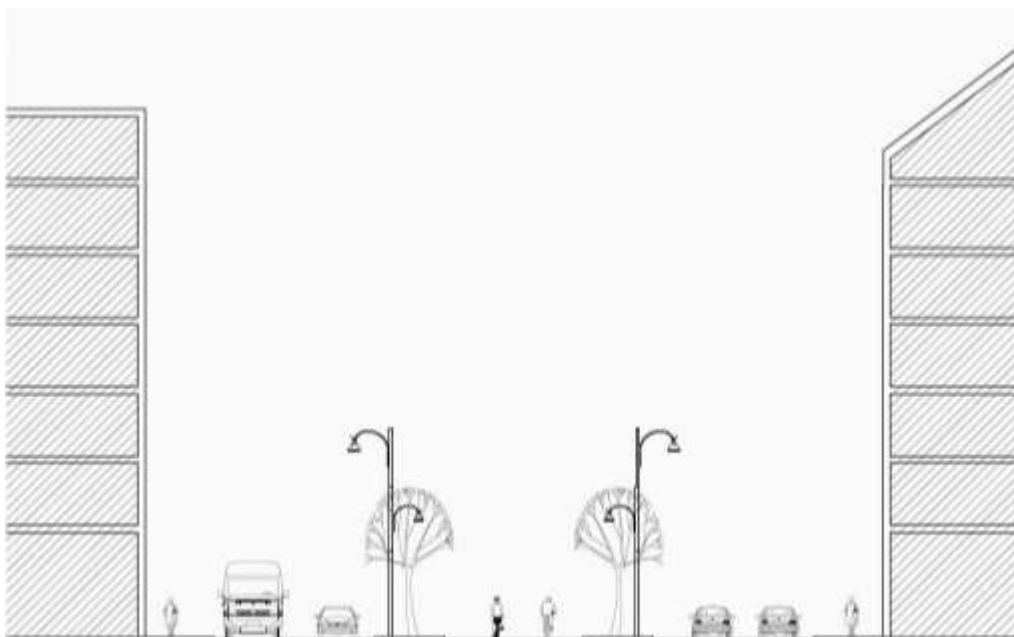
Ett av målen med planen är att reglera bort genomgående biltrafik på Masthammsgatan för att transformera denna till ett integrerat frirum och med en semioffentlig karaktär för boende arbetsplatser.

Biltrafiken i Järnvågsgatan minskas genom att kopplingen mot Linnégatan klipps av, till förmån för hög kapacitet för kollektivtrafiken i Första Långgatan. Framkomligheten för bil blir begränsad i Allén, bl.a. som en naturlig följd av spåren till Skeppsbron.

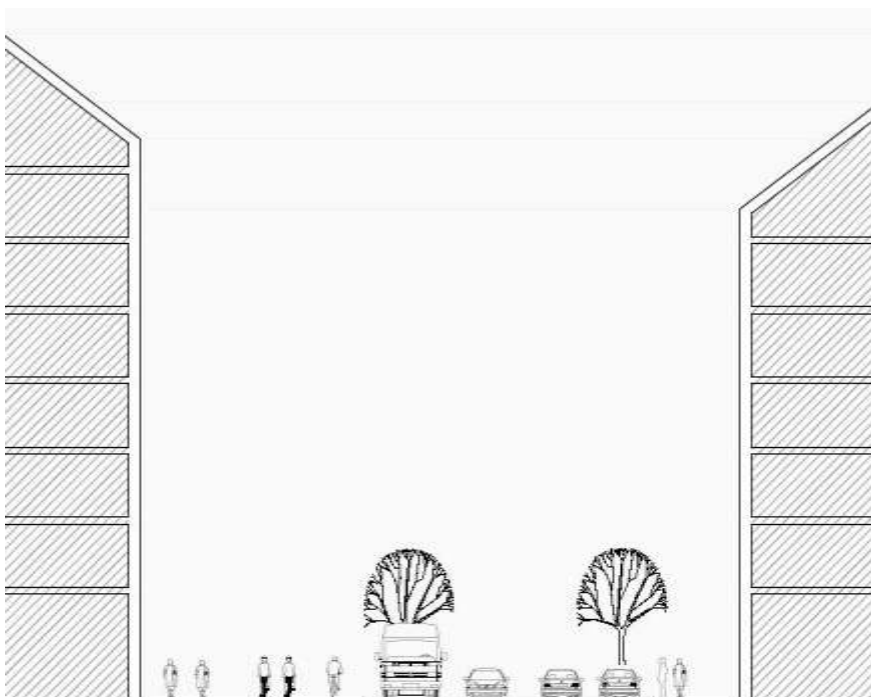
Sektioner



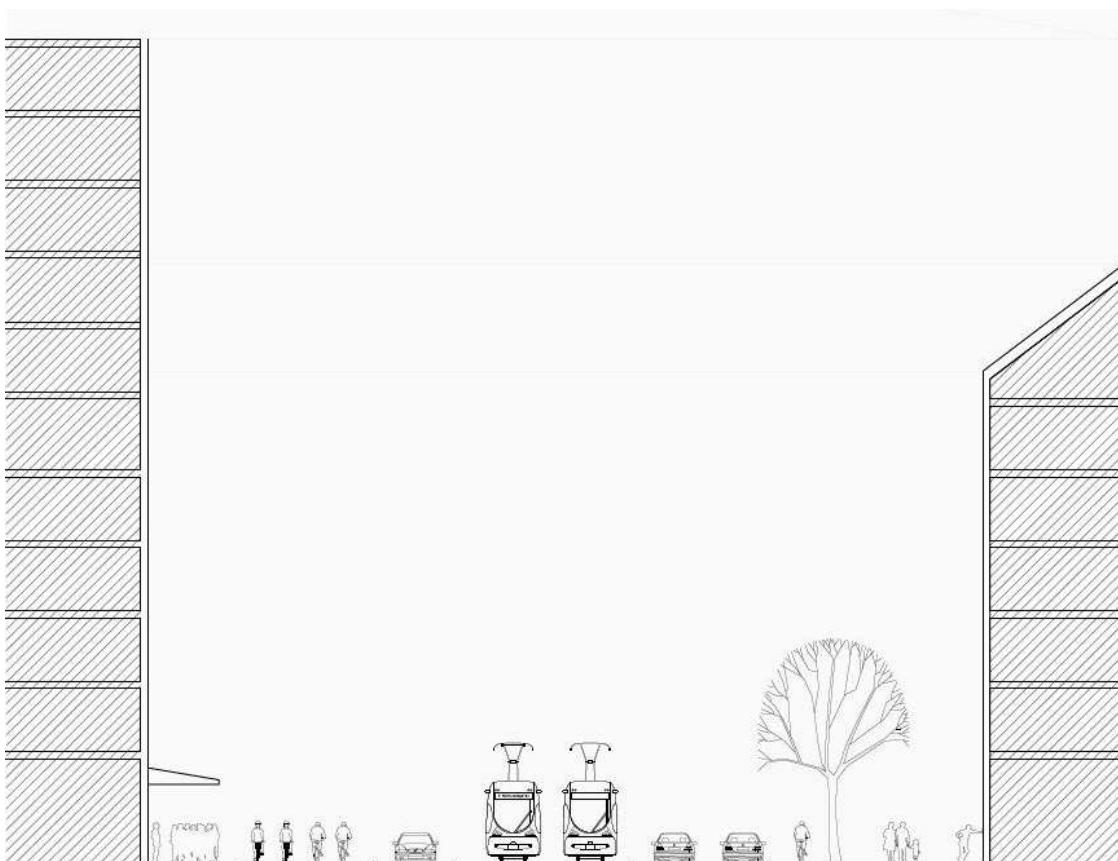
Föreslagen sektion för Första Långgatan. Bredden är på totalt ca 36 meter och föreslår väl tilltagana ytor för gångtrafikanter på båda sidor.



Föreslagen sektion för Järnvågsgatan. Bredden är på totalt 32 meter.

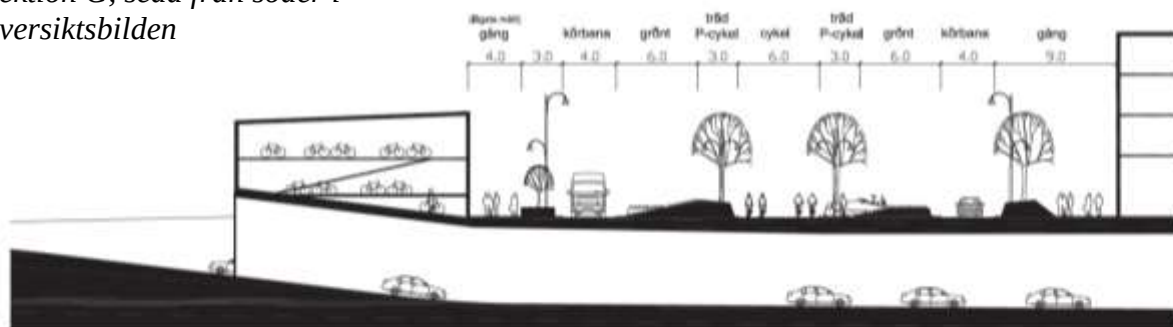


Föreslagen sektion för Emigrantsvägen. Bredden är på totalt ca 26 meter.

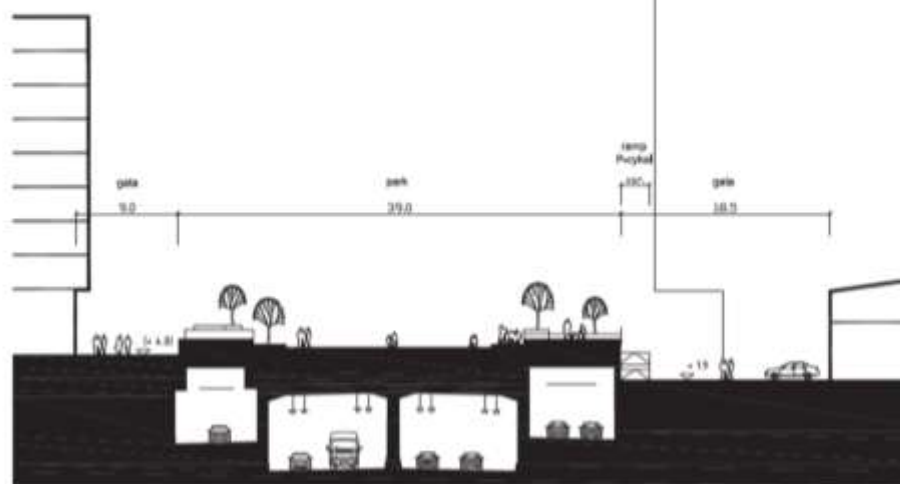


Föreslagen sektion för Järntorgsgatan. Bredden är på totalt ca 35 meter och föreslår väl tilltagna ytor för gångtrafikanter på båda sidor.

Sektion G, sedd från söder i
översiktsbilden



Sektion H, sedd
från väster i över-
siktsbilden



Sektionsbilderna ovan visar hur Götatunneln och dess ramper förhåller sig till bebyggelsen och den tänkta parken ovan mark.

Utryckningsvägar

Utryckningshastigheter i stadsmiljö bör sänkas från 60 km/h till 35 km/h alternativt 40 km/h. Befintliga utryckningsvägar visas i bilden nedan.



Utryckningsvägar

Parkering

Bilparkering

Trafikstrategins mål om 25 % lägre bilresande för hela staden 2035 innebär ett annorlunda beteende att parkera. Bilinnehavet bedöms bli lägre och de boendeparkerade bilarna bedöms stå parkerade under större tid.

Beslut är taget i byggnadsnämnden att antalet parkeringsplatser för planen ska följa trafikstrategins mål. Ett sådant beslut gör den här planen till ett pilotprojekt för arbetet med nya vägledningstal för parkering som bättre stöder trafikstrategins inriktning för minskat bilåkande och medverkar till att säkerställa utbyggnadsplaneringens mål.

Målet med planen är att parkering för ny exploatering sker samlat i större P-anläggningar för boende och arbete. Parkeringsanläggningarna koncentreras till ett fåtal platser som enkelt nås från leden. Bra gångförbindelser ordnas därifrån och dit.

Planen ska också verka för samnyttjande parkering i så stor utsträckning som möjligt. Något som större gemensamma p-anläggningar skapar förutsättningar för.

P-anläggningar bör konstrueras på ett sätt som erbjuder en flexibilitet av antalet p-platser inom planområdet. Då antalet bilresor sjunker ska också antalet p-platser kunna minskas genom fysiska förändringar. Om antalet bilresor och antalet parkerade bilar inte sjunker proportionerligt ska en flexibilitet som omhändertar detta också finnas.

Ur avståndsperspektiv bör kollektivtrafikhållplatser ligga närmre framtida målpunkter än parkering, detta i linje med trafikstrategin och att andelen kollektivtrafikresenärer ökar och bilresenärer minskar. Bedömda avstånd som resenärer accepterar att gå till och från P-anläggning är idag 500 m för boende respektive 700 m för arbete. Dessa avstånd kan eventuellt vara längre om vägen upplevs attraktiv och händelserik.

I denna plan bedöms närheten till E45 som en stor tillgång och p-anläggningar placeras så att in och utfart sker i nära samband med motorleden. P-anläggningarnas koppling till staden är viktig. Gångentréer placeras på ett strategiskt sätt som bidrar till

livet i gaturummet och kan med fördel vara kopplade mot kollektivtrafikhållplatser eller styr&ställ-stationer.

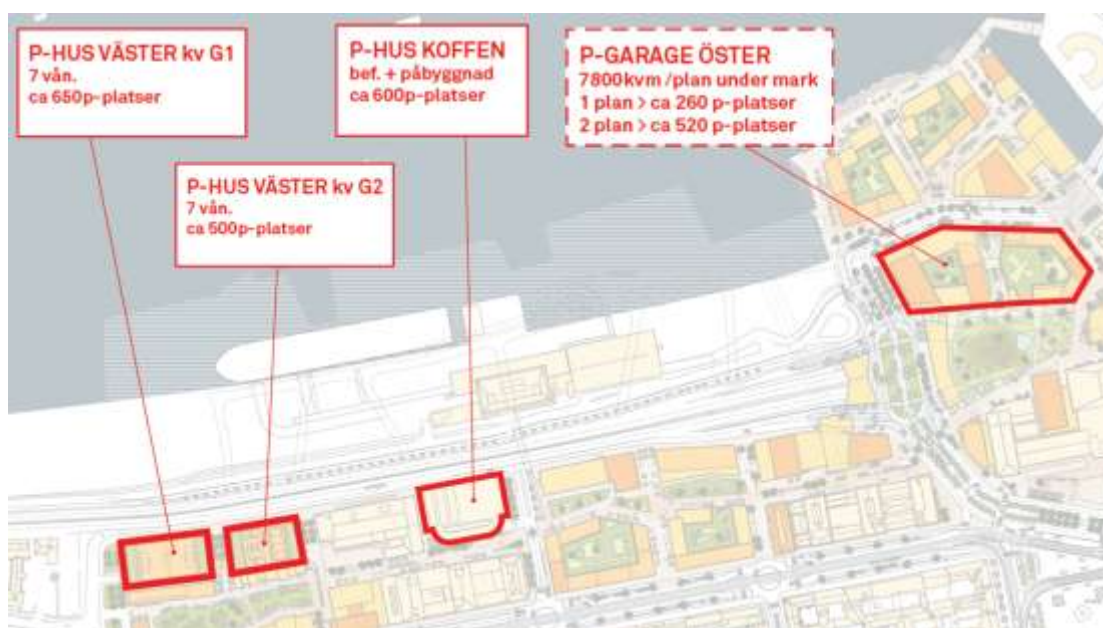
Bilpoolplatser ska ha de mest tillgängliga platserna inom p-anläggningen, på in/utfarts-plan och nära gångentréer. Det ska finnas en flexibilitet i antalet platser som kan vara reserverade för bilpool om efterfrågan ökas. Ur tillgänglighetsaspekt ska planen göra det möjligt att upprätta HCP 25m från entréer. Övrig angöring till och från fastighet sker med korttidsparkering på allmän platsmark.

Staden har pekat ut en ambition att ta bort besöksparkering från gator innanför vall-graven och upprätta samlande parkeringsnoder till city. Målet med detta är att kunna omdana gaturum och göra de mer tillgängliga och framkomliga för fotgängare och cyklister.

Viktigt för att en sådan anläggning ska fungera och bli använd är att avstånd för de gående från p-anläggning till sin målpunkt inte är för lång, ca 400-500 m, och att vägen upplevs attraktiv och händelserik. Ett tänkt läge för en sådan p-nod kan vara i denna plans östra läge.

Bilparkeringar skapas i området för tre olika syften:

- Ersätta befintliga parkeringar
- Tillkommande bostäder och verksamheter
- Ny parkeringsnod i västra centrum. Noden är tänkt att fungera som en avlastning för biltrafik i centrum. Från noden går det att enkelt ta sig vidare in i centrum till fots eller med kollektivtrafik.



Översikt över planerade parkeringsplatser i planområdet. Bild: Kanozi

P-anläggning Koffen bibehålls och kan byggas om för att kunna rymma ca 1000 p-platser för samnyttjande boende- och arbetandeparkering. En enkelt nedmonterbar p-anläggning i planområdets västra ände fyller det behov som uppstår i övergång mellan dagens situation och 2035.

En större anläggning som kan samfungera som P-nod upprättas i områdets östra ände. I och med att en större p-anläggning projekteras i plan Skeppsbron bör vidare utredas om denna istället kan fungera som p-nod. Den har ett bra läge både ur tillgänglighets-

synpunkt både för angörande bilar mot E45 och för gångväg mot Esperantoplatsen och Kungsgatan.

Cykelparkering

I anslutning till linbanestationen finns ett cykelgarage placerad som ett lock ovanpå tunnelmynningen för Oscarsleden/E45. Cykelgaraget görs som en öppen och grön konstruktion med växter och kan förbättra både luft- och ljudmiljön vid tunnelmynningen samt hjälper till att samla stadsrummet kring cirkulationsplatsen. Cykelgaraget kan med en medveten form och uttryck ge en visuell identitet till stadsdelen sett från Oscarsleden/E45.

Tillgänglighet och service

Planförslagets påverkan på tillgänglighet för trafikanter och områdets möjlighet till service finns beskrivet både under kapitlet som rör planförslaget samt utförligt i den sociala konsekvensanalysen i kapitlet Överväganden och konsekvenser.

Friytor

Masthamnsgatan planeras som ett stråk med vision om en mer dämpad och mindre intensiv karaktär med plats för mindre möten, det lilla livet, lek och samvaro. Här finns plats för förenings- och kulturverksamheter, sport och den inte fullt kommersiella handeln som t ex loppmarknader och andra medborgardrivna aktiviteter. Stråket fortsätter från Masthamnsgatan, över Järnvågsgatan och vidare mot parken norr om Folket hus och bort mot Heurlins plats.

I väster avslutas Masthamnsgatan med en platsbildning rakt norr om Masthuggstorget, där Kommersen ligger idag. Norr om Kommersen finns en mindre plats som till exempel kan användas till loppmarknad, boule eller isbana på vintern.

Masthamnsgatans inre stråk består av en rad mindre- och intimare gröna rum med olika karaktärer och användning och fokus ligger här på att skapa en längsgående sammanhängande sekvens av platser som i sitt sammanhang stärker varandra.

Ovanför Götatunnelns sträckning planeras för en park på ca 4000 kvm. Parken lutar delvis upp mot väster och de två östra ramperna till Götatunneln blir därmed inbyggda med två portar ut mot Järnvågsgatan. Ovanför portarna ligger en mindre byggnad på fyra våningar som skulle kunna inrymma t ex en konsthall som i östra delen kan få direktkontakt ut till övre delen av parken och fasaden mot väster kan ges ett starkt uttryck och gestaltning som hjälper till att binda ihop stadsrummet kring Järnvågsgatan. Även själva parkrummet kan stärkas och definieras tydligt.



Illustrationsexempel på parken ovan Götatunneln. Bild: Kanozi

I den östra delen av parken, vid den tänkta saluhallen, kan det sommartid finnas möjlighet till en utomhusscen med hela den sluttande parken som publikplats. I norra delen av parken följer stråket längs med kvarteren parkens lutning och ner mot Järnvågsgatan ansluter stråket med trappor.

Konst och gestaltning

I Göteborg gäller sedan januari 2013 (Dr nr 0656/14) att en procent av den kommunala kostnaden vid varje ny-, om- eller tillbyggnad skall avsättas för konstnärlig gestaltning, vilket även gäller för offentliga platser utomhus. Enligt denna överenskommelse har Göteborg konst tagit fram ett Konstprogram (se bilaga) för planområdet och integreras i kommande gestaltungsprogrammet för området. I konstprogrammet identifieras ett antal platser i stadsdelen av intresse för konstnärligt gestaltungsarbete.

Naturmiljö,

Naturinventeringens fältstudie visade på att områdets grönytor idag inte hyser några värden för bevarande av biologisk mångfald. Förekomsten av träd och grönytor bedömdes dock vara värdefull i ett landskapsperspektiv, eftersom området kan fungera som en förbindelselänk mellan större grönområden. Det finns en del träd i området, vilket är positivt för såväl fåglar, insekter, estetiska värden för människor och ekosystemtjänster. De lite äldre träden bör om möjligt prioriteras för bevarande, då de på sikt kan utveckla högre naturvärden. Områdets grönytor bör i största möjliga utsträckning bevaras eller utökas, framförallt för att främja de ekosystemtjänster som produceras i form av t ex bullerdämpning, luftrening, koldioxidupptag, dagvattenhantering och estetiska värden

Upphävande av strandskydd

Planområdet omfattas idag inte av strandskydd. Enligt Miljöbalken inträder strandskydd vid ändring av detaljplan. Kommunen får upphäva strandskydd för ett område som avses ingå i en detaljplan om det finns särskilda skäl. För denna detaljplan åberopas (för kvartersmarken) det skäl att den aktuella marken redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Detaljplanen innebär upphävande av strandskyddet (för byggrätter) inom planområdet.

Sociala aspekter

De sociala frågorna har varit i fokus under hela planeringsprocessen. Resultatet av dialogprocessen (White 14-05-28) ligger till grund både för planförslaget och för den sociala konsekvensanalysen i kapitlet Överväganden och konsekvenser.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Befintligt VA-system består av både ett duplikat VA-system (separat dagvatten- och spillvattennät) och ett kombinerat ledningssystem. Det innebär att vissa delar av det aktuella området avvattnas idag via kombinerat dagvattensystem till spillvattennätet.

Ramböll (Dagvattenutredning 15-03-20) föreslår att fördröjd avledning ska genomföra dagvattenhanteringen i planområdet LOD, Lokalt omhändertagande av dagvatten, bör utföras för att få en effektiv fördröjning av flödet vid dimensionerande regn. På det viset kan tillfällena när ledningssystemet överbelastas minska.

Lokala förutsättningar i det aktuella planområdet begränsar användning av öppna dammar för hantering av dagvatten. Befintlig infrastruktur i marken och höga grundvattennivåer begränsar också möjlighet för användning av underjordiska utjämningsmagasin. Risk för översvämningar försvårar ytterligare implementering av nämnda lösningar.

Den mest resurseffektiva lösningen med hänsyn till lokala förutsättningar kan bli anläggning av gröna tak på nya byggnader och anläggning av regnträdgårdar och fördröjningsmagasin på kvartersmark. Dagvattenreningsanläggningar i form av skärmbassänger kan placeras i Göta Älv vid utlopp av de befintliga dagvattenledningarna. Denna dagvattenbehandling kräver ingen markyta och kan anpassas för att byggas tillsammans med marinor, broar, gångbryggor och kajkonstruktioner. en anläggning av skärmbassänger i Göta Älv kommer att behandla dagvatten från hela avrinningsområdet, där planområdet utgör en mindre del.

Det bedöms att dagvattenförhållandena blir bättre efter planerad utbyggnad av planområdet och implementering av föreslagna åtgärder för framtida dagvattenhantering.

Vatten och avlopp

Enligt förvaltningen Kretslopp och Vatten är ledningarna i området dimensionerade för att klara områdets nya förutsättningar.

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

Ledningar

Enligt markmiljöundersökningen kommer omläggningar av diverse ledningar med största sannolikhet att behöva genomföras i området.

El och tele

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

Renhållning

Samtliga lokalgator inom planområdet är genomgående varför vändzoner för sopbil inte behövs. De uppfyller också de krav som ställs på gatubredd. Fastighetsnära insamling rekommenderas. Det är fastighetsägaren som ansvarar för att det lokala systemet för avfallshantering fungerar gentemot kommunens insamlingssystem och att det finns tillräckliga avfallsutrymmen för både verksamheter och bostäder. Möjlighet att sortera avfall inom respektive fastighet bör ordnas.

Övriga åtgärder

Skydd mot högt vatten

Längs med cykelbanan utmed E45 går i dagsläget en ca 1 meter hög mur av betong som kan fungera som skydd mot höga vattennivåer. Muren behöver kompletteras vid Järntorgsmotet för att skydda längs med hela planområdet. Rosenlundskanalen föreslås få skydd från höga nivåer genom sluss och pumpar. Oscarsleden/E45 är idag skyddad till nivån +2,1 meter enligt Stadsbyggnadskontorets PM angående klimatanpassning (Delområdesbeskrivning Södra Älvstranden 15-05-13).



Skydd mot höga vattennivåer vid Fattighusån genom slussar. Liknande åtgärd föreslås vid Rosenlundskanals mynning till Göta Älv i planområdet.

Markmiljö

En markmiljöundersökning (Sweco, 150310) har genomförts vilken ställvis, framför allt i den östra delen av området, visar ett relativt tunt bärlager. Därunder påträffas fyllnadsmassor, vilka överlagrar naturlig jord, främst lera. Fyllnadsmassornas tjocklek varierar mellan ca 1 och 6 meter men ligger för det mesta mellan 2 och 3 meter. Variationerna beror av områdets utfyllnadshistorik, där vissa delar tidigare utgjorts av hamnbassänger vilka senare fyllts igen, t ex i samband med att kajerna breddats. Fyllnadsmassorna utgörs vanligen av grus och sand, med växlande inslag av rivningsrester (tegelkross etc.). På visst djup påträffas även inslag av trärester. Det sistnämnda kan utgöra rester från äldre träkonstruktioner. Gränsen mellan fyllnadsmassor och underliggande, naturligt avsatta jordlager är ställvis osäker att bedöma.

Laboratorieanalyser visar på att fyllnadsmassorna inom området i flertalet fall, men inte överallt, är påverkade av metaller och organiska föroreningar. Halter påträffas

såväl över Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning, som över mindre känslig markanvändning, däremot har inga halter över jämförvärden för farligt avfall påträffats. Det bör dock påpekas att undersökningen är av stickprovskaraktär, vilket innebär att det är möjligt att påträffa massor med annan karaktär och annat föroreningshåll.

Grundvattenrör har installerats i fyra av skruvborrpunkterna. Grundvatten påträffas i tre av dessa, med nivåer i allmänhet 1 – 2 meter under markytan. Grundvattenprover har analyserats med avseende på innehåll av oljekolväten och lösningsmedel vilket visade mycket låga värden, i de flesta fall under laboratoriets rapporteringsgränser för respektive ämne.

Eftersom föroreningar har påträffats i marken är kommande markarbeten anmälningspliktig verksamhet enligt SFS 1998:899. Detta innebär att en anmälan om markarbeten skall lämnas in till Miljöförvaltningen i god tid innan planerad schaktstart. Miljöförvaltningen skall också informeras om resultaten av denna undersökning.

Förorenade sediment i Göta Älv

Inom aktuellt vattenområde genomfördes under april 2015 en sedimentprovtagning i totalt 11 punkter. Med anledning av den intensiva färjetrafiken till och från hållplatsen vid Rosenlund så kunde provtagning inte genomföras över hela den bottenyta som berörs av den planerade utbyggnaden. Några större variationer med avseende på föroreningshalt över ytan förväntas dock inte. Noterbart är dock den fördjupning som skett i botten utanför hållplatsen vid Rosenlund till följd av propellererosion.

Totalt 13 sedimentprover från 7 provtagningspunkter och olika sedimentdjup har valts ut och analyserats med avseende på metaller, alifater, aromater, polyaromatiska kolväten (PAH) samt tennorganiska föreningar. Provtagning har i flera fall skett ner till ca 1 m djup och i enstaka fall även ner mot 3,5 m sedimentdjup (Rosenlundkanalens utlopp). Analysresultaten visar att sedimenten generellt är belastade av såväl organiska som oorganiska föroreningar. Mycket höga halter av tributyltenn (TBT), 1203800 µg/kg TS, förekommer i såväl ytliga som djupare sedimentlager. Även halterna av PAH uppvisar förhöjda halter. Halterna av kvicksilver, bly, kadmium, koppar, krom och zink i sedimentproverna är också förhöjda och visar tydlig till mycket stor avvikelse jämfört med bakgrundshalter avseende insjösediment. Torrsubstanshalten (TS) i proverna har varierat mellan 40 och 59% och glödförlusten mellan 5 och 9,7% av TS.

Arkeologi

Arkeologiska utredningar kan komma att behöva utföras.

Mikroklimat

Masthuggskajen är genom sitt läge utsatt för starka vindar vid älven och med flertalet höga hus. Bebyggelsen på Järnvågen följer principen att de högre byggnaderna är placerade i de inre delarna och sedan trappar bebyggelsen ner ut mot kanterna – både i norr mot älven och mot Rosenlundskanalen. Det ger förutsättningar för ett bättre mikroklimat vad gäller vindar och sol samtidigt som det ger en varierad stadsbild och ett anpassat möte med älvrummet. På förhand identifierade utmaningar för mikroklimat är längs kajen och vid förskolegården i området Järnvågen. Solstudier har använts

i arbetet. Dessa finns i Sammanställning av pågående gestaltungsarbete, Kanozi 2015-05-29.

Buller

I bullerutredningen (Akustikforum 15-05-21) har digitala 3D-kartor över området samt ny tänkt bebyggelse enligt förslaget legat till grund för en trafikbullermodell där nya och befintliga byggnader och bullerkällor är med. Bullerfrågan är en central del i området och måste beaktas noggrant då främst bostäder och förskolor planeras. Enligt beräkningarna väntas planerad bebyggelse i planförslaget utsatts för nivåer över gällande riktvärden men bedöms kunna nå en god ljudmiljö med avsteg enligt Boverkets Allmänna råd 2008:1.

Ljudnivån på bullriga sidan får enligt de nya riktlinjerna vara högre än tidigare gräns på 65 dBA så länge lägenheten har minst hälften av boenderummen mot sida med högst 55 dBA, detta ökar möjligheterna stort att bygga bostäder i städernas centrala delar. I de fall även detta överskrids kan man föra en diskussion med delvis inglasade balkonger/skärmar eller speciella vädringsfönster som har använts i andra projekt av liknande karaktär. Även om riktlinjerna är mildare än tidigare finns det fortfarande risk för att människor upplever obehag på grund av bullret, vilket ställer höga krav på till exempel genomtänkta planlösningar med avseende på bullerfrågan.

Eftersom många av de tänkta husen är höga så har bullerskärmar liten eller ingen effekt på majoriteten av våningsplanen. Däremot kan man med låga, ca 1-2 meter höga skärmar drastiskt öka ljudkomforten för de som vistas utomhus i markplan (gångtrafikanter, cyklister mm) Placering och utformning av sådana skärmar diskuteras med berörda parter. Jämför exempelvis dagens betong- och glasskärm utefter E45 (ca 2m) som gör det möjligt att promenera och cykla i direkt närhet till vägen.

På de stora nationella lederna (ex E45) räknar Trafikverket med en årlig ökning av trafiken med ca 1 – 1,5%. Detta innebär att år 2035 går det ca 75000 fordon per dygn på E45an vilket i sin tur innebär en ökning av ljudnivån med 1,3 dBA jämfört med dagens nivå. Detta bedöms vara en knappt hörbar ökning men man måste beakta den, främst vid dimensionering av fasader. En förhoppning om framtiden är att bilarna ska bli tystare, fler fordon (även tyngre trafik) ska drivas med elhybridteknik, fler ska välja att åka kollektivt och/eller cykla. Bedömningen är att dagens bullersituation inte drastiskt kommer att förvärras inom överskådlig framtid.

Stadens inriktning för biltrafiken på kommunens vägar är en minskning med en fjärdedel fram till 2035, enligt Göteborgs trafikstrategi från 2014. Då Oscarsleden/E45 är en led i ett centralt läge ser staden att även biltrafiken på leden kommer att minska, vilket skulle ge en positiv effekt på bullersituationen för området.

Luft

För både kvävedioxid och PM10 klaras alla miljökvalitetsnormer så länge det inte är några byggnader bredvid vägen, men när gaturummet stängs i beräkningarna höjs halterna.

Den tänkta planen medför risk att miljökvalitetsnormer för både PM10 och kvävedioxid överskrids. Feta siffror i tabellen nedan visar de fall där miljökvalitetsnormen överskrids på någon sida av gatan, för ett antal olika alternativ för hushöjder.

Hushöjder	Årsmedel (µg/m ³)		98-percentil dygn (µg/m ³)		98-percentil timme (µg/m ³)	
Miljökvalitetsnorm	40		60		90	
Sida om leden	N	S	N	S	N	S
Norr 1 m, syd 10 m	31	33	55	58	71	73
Norr 1 m, syd 20 m	34	38	58	62	75	78
Norr 10 m, syd 10 m	37	37	61	63	79	79
Norr 10 m, syd 20 m	38	41	64	66	81	82
Norr 20 m, syd 10 m	41	42	67	67	84	84

Halter av kvävedioxid för olika hushöjder

Hushöjder	Årsmedel (µg/m ³)		90-percentil dygn (µg/m ³)	
Miljökvalitetsnorm	40		50	
Sida om leden	N	S	N	S
Norr 1 m, syd 10 m	31	34	53	64
Norr 1 m, syd 20 m	32	39	60	76
Norr 10 m, syd 10 m	37	37	72	72
Norr 10 m, syd 20 m	37	41	74	80
Norr 20 m, syd 10 m	40	37	81	73

Halter av PM10 för olika hushöjder

De relativt höga halterna beror dock i liten utsträckning på vad som händer i planområdet, utan på att området är belastat av luftföroreningar i och med Oscarsleden/E45. Luftmiljöutredningen visar att leden är den nästan helt dominerande källan till föroreningar.

Kompensationsåtgärd

Inga väsentliga natur- eller rekreationsvärden bedöms gå förlorade genom exploatering i enlighet med planförslaget. Inga särskilda kompensationsåtgärder bedöms påkallade.

Fastighetsindelning

Detaljplanen bedöms inte ge behov av några särskilda bestämmelser om fastighetsindelning. Föreslagen fastighetsindelning, u-områden, mm, framgår av plankartan.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Södra Älvstranden Utveckling AB, ansvar för genomförande mm

Södra Älvstranden Utveckling AB är att betrakta som exploatör gentemot kommunen och projektering och utbyggnad av planområdet sker i samråd med Södra Älvstranden Utveckling AB. Vid genomförandet av planen är principen att Södra Älvstranden AB ersätter kommunen för kostnader för utbyggnad av allmän plats. Se vidare under rubriken "Avtal".

Södra Älvstranden Utveckling AB genomför, samordnar och bekostar utbyggnad av anläggningar på kvartersmark i konsortiesamverkan med utsedda byggherrar, fastighetsägare och huvudmän för anläggningar. Detta gäller dock ej fastigheterna Masthugget 29:4 och 32:2 där respektive fastighetsägare ansvara. Samordning ska ske mellan kommun, exploatör och fastighetsägare vid utbyggnad av allmän platsmark respektive kvartersmark.

Anläggningar inom allmän plats

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll.

Utformning av nya gator framgår av typsektioner under kapitlet, Trafik. Arbete pågår med att ta fram utformningsförslag för parkområde.

Trafikverket ansvarar för utbyggnad inom Huvudled/Huvudgata (Oscarsleden).

Anläggningar inom kvartersmark

Fastighetsägare och/eller exploatör ansvarar för utbyggnad inom kvartersmark.

För tekniska anläggningar inom områden som på plankartan markerats med **E, E1** (transformatorstationer, pumpstation) svarar huvudmannen för respektive anläggning (förutsätts vara Göteborgs Energi respektive kommunen, genom Kretslopp och Vatten).

Anläggningar inom vattenområde

Kommunen ansvarar för utbyggnad och drift av slussanläggning vid Rosenlundskanalen.

Linbana

Som en del i jubileumssatsningen inför 2021 utreds frågan om anläggande av linbana. Planområdet är ett område som utreds som tänkbar placering av linbanestation och i planens centrala del (inom Masthugget 33:1, 33:2) föreslås bygggrätt för detta. Frågan om huvudmannaskap för eventuell linbana är i dagsläget inte utredd.

Linbanan behöver få både planstöd och tryggas med rättighet. För eventuell station/hållplats bör fastighet för ändamålet kunna bildas (ev som 3D-fastighet) genom planbestämmelsen **C**. I detaljplanen föreslås att området för linbanans sträckning får överbyggas med linbana (**T1**) och anläggningen (inklusive stolpar etc) bör kunna upplåtas med servitut till förmån för ”stationsfastigheten”. Frågan om lösenrätt, ersättning mm behöver dock utredas vidare och samråd med lantmäteriet bör hållas.

Drift och förvaltning

Områden redovisade som allmän plats **HUVUDGATA, LOKALGATA, GÅNGFARTSGATA** kommer att förvaltas av kommunen, genom trafiknämnden. Områden redovisade som allmän plats **PARK, TORG** kommer att förvaltas av kommunen, genom park- och naturnämnden. Trafikverket förvaltar område för **HUVUDGATA** (Oscarsleden)

Kommunen, genom lokalförvaltningen, kommer att förvalta förskolorna.

Respektive fastighetsägare förvaltar kvartersmark med undantag för tekniska anläggningar (**E, E1**) som förvaltas av ledningsägare/anläggningsägare. Inom kvartersmarken kan det bli aktuellt att inrättas gemensamhetsanläggningar för de gemensamma anläggningar som är nödvändiga för fastigheternas funktion. En samfällighetsförening bör bildas för att sköta förvaltningen av anläggningarna.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Kommunen, i egenskap av huvudman för allmän plats, har både rättighet och skyldighet att lösa in områden som är utlagda som allmän plats. Avstående av mark för allmän plats skall regleras i avtal mellan Älvstranden och konsortiedeltagare samt i genomförandeavtal mellan Älvstranden och kommunen. Fastigheter som ska avstå mark för allmän plats framgår av tabell under Fastighetsrättsliga konsekvenser.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning skall ske i enlighet med detaljplanen.

De delområden som utgör allmän plats ska, genom fastighetsreglering överföras till lämplig kommunal fastighet.

Fastigheter ska nybildas eller ombildas för planerade byggnader inom de nya kvarteren utmed Masthuggskajen och ovanpå Götatunneln/ intill Folkets Hus.

Detaljplanen medger bildande av tredimensionella fastigheter och tredimensionella fastighetsutrymmen. Vid bildande av tredimensionella fastigheter behöver rättigheter säkerställas genom inrättande av gemensamhetsanläggningar och bildande av servitut.

Tekniska anläggningar, (**E, E1**) kan upplåtas med ledningsrätt eller genom arrende.

Det är möjligt att bilda fastigheter för förskola/skola, för att göra detta kan det bli aktuellt med 3D-fastighetsbildning. Inom kvarter där flera olika markanvändningar tillåts, tex bostäder, handel, parkering mm kan det bli aktuellt att dela upp kvarteret i flera fastigheter, både traditionell och 3D-fastigheter. Om, och i så fall hur, byggrätterna ska delas upp på flera fastigheter är dock oklart för tillfället.

Parkeringsgarage kan bildas som traditionella fastigheter (även som 3D-fastighet/3D-utrymme) Det kan även bli aktuellt att inrätta parkeringsutrymmen som gemensamhetsanläggningar.

För utbyggnader/byggnadsdetaljer som går in över allmän platsmark (**v₃, v₄, v₅**) kan tredimensionella utrymmen bildas. Detta kan bli aktuellt för fastigheterna Masthugget 28:9, 30:6, 30:7, 30:8, 31:4, 31:6, 712:32, 712:33 samt nya fastigheter för olika ändamål inom nuvarande 31:6, 712:40 och 712:44 norr/söder om Emigrantvägen.

Fastighetsbildning inklusive inrättande av gemensamhetsanläggningar, bildande av servitut och upplåtelse av ledningsrätt ska vara genomförd innan bygglov beviljas.

Gemensamhetsanläggningar

Detaljplanen bedöms inte ge behov av gemensamhetsanläggningar som kommunen ska delta i eller påverka befintliga gemensamhetsanläggningar, detta behöver dock utredas vidare under fortsatt planarbete. Beroende av hur kvartersmarken delas upp i fastigheter kan det bli aktuellt att inrätta anläggningar såsom sophus, parkeringar, lekplatser etc. som gemensamhetsanläggningar. Respektive fastighetsägare/exploatör ansvarar för detta i samband med lantmäteriförrättning. Det är lämpligt att bilda samsällighetsförening för förvaltningen av gemensamhetsanläggningar.

Servitut

Detaljplanen berör fem st officiälservitut som ska bevakas i samband med fortsatt planarbete och genomförande av detaljplanen. Ändamål samt berörda fastigheter framgår av detaljplanens fastighetsförteckning.

Detaljplanen bedöms inte ge behov av servitut som kommunen ska delta i.

Vid bildande av tredimensionella fastigheter kan rättigheter för tillträde, tekniska installationer mm behöva säkerställas genom bildande av servitut.

Servitut kan komma att bildas för gångförbindelse mellan planerade parkeringshus inom fastigheten Masthugget 712:32. Alternativt säkras motsvarande rättighet genom att 3D-utrymme tillhörande ny parkeringsfastighet bildas.

Detaljplanen bedöms inte ge behov av servitut som kommunen berörs av eller påverka befintliga servitut, detta behöver dock utredas vidare under fortsatt planarbete. Beroende av hur kvartersmarken delas upp i fastigheter kan det bli aktuellt att upplåta servitut för att trygga funktioner för berörda fastigheter. Respektive fastighetsägare/exploatör ansvarar för detta i samband med lantmäteriförrättning

Rättighetshavare framgår av den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen.

Ledningsrätt

Detaljplanen berör sex st ledningsrätter som ska bevakas i samband med fortsatt planarbete och genomförande av detaljplanen. Ändamål samt berörda fastigheter framgår av detaljplanens fastighetsförteckning.

Till följd av detaljplanens genomförande blir det att nödvändigt att flytta befintlig avloppsledning vid Emigrantvägen samt flera ledningar vid Heurlins plats (gas-, kyl- och värmeledningar), se även kapitlet ”Teknisk försörjning”

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 genomförandavtalet 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, E1** kan tekniska anläggningar placeras. Dessa ska säkerställas med ledningsrätt alternativt avstyckas till egna fastigheter.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Södra Älvstranden Utveckling AB och fastighetsägare som får utökade byggrätter, ansöker om erforderlig fastighetsbildning inklusive inrättande av gemensamhetsanläggningar och servitut inom kvartersmark.

Kommunen ansöker om erforderlig fastighetsbildning inom allmän platsmark samt ansöker om eventuell ledningsrätt för vatten- och avloppsledningar.

Övriga ledningshavare ansöker om ledningsrätt för starkströmsledningar, teleledningar, fjärrvärmeledningar i förekommande fall.

Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder regleras i genomförandavtal samt avtal mellan Södra Älvstranden Utveckling AB och konsortiedeltagare.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastighet	Kommunal mark	Privat mark	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning
Masthugget 28:1		X	Handel, Centrum	Allmän plats	Handel, Centrum
Masthugget 28:9		X	Bostäder, Kontor, Handel, Centrum		Bostäder, Kontor, Handel, Centrum
Masthugget 28:10		X			Kontor, Handel
Masthugget 29:1		X		Allmän plats	Parkering, Kontor, Handel
Masthugget 29:4		X			Kontor, Handel, Lager
Masthugget 30:6		X	Bostäder, Handel, Kontor		Bostäder, Handel, Kontor
Masthugget 30:7		X	Bostäder, Handel, Kontor, Centrum, ,		Bostäder, Handel, Kontor, Centrum, ,
Masthugget 30:8		X	Bostäder, Handel, Kontor, Centrum, ,	Allmän plats	Bostäder, Handel, Kontor, Centrum, ,
Masthugget 31:4		X (tomträtt)	Kontor, Handel, Centrum, Teknisk anl		Kontor, Handel, Centrum, Teknisk anl,
Masthugget 31:5		X (tomträtt)	Kontor,		Kontor
Masthugget 31:6		X		Allmän plats	Bostäder, Skola, Centrum, Handel, Kontor
Masthugget 32:2		X		Allmän plats	Kontor, Handel

Masthugget 33:1		X		Allmän plats	Kontor, Centrum, Linbana
Masthugget 33:2		X	Kontor, Handel,	Allmän plats	Kontor, Handel,
Masthugget 34:7		X	Kontor, Handel; Bostäder		Kontor, Handel, Bostäder
Masthugget 35:1		X		Allmän plats	Vård, Centrum
Masthugget 712:6	X			Kvartersmark, olika ändamål	Allmän plats
Masthugget 712:7		X		Allmän plats (hela fastigheten)	Allmän plats
Masthugget 712:8	X				Parkering, Kontor, Bostäder, Handel, Teknisk anl
Masthugget 712:9	X		Parkering, Kontor, Bostäder, Handel, Teknisk anl		Parkering, Kontor, Bostäder, Handel, Teknisk anl
Masthugget 712:24	X			Kvartersmark, olika ändamål	Allmän plats
Masthugget 712:28	X			Kvartersmark, olika ändamål	Allmän plats
Masthugget 712:30		X		Kvartersmark, olika ändamål, allmän plats	Kvartersmark, olika ändamål, allmän plats
Masthugget 712:31	X			Parkering, Kontor, Bostäder, Handel, Teknisk anl	Allmän plats,
Masthugget	X			Allmän plats	Parkering, Kontor, Handel, Tek-

712:32					nisk anl (3D)
Masthugget 712:33	X			Allmän plats	Kvartersmark, olika ändamål
Masthugget 712:34	X			Allmän plats,	Kvartersmark, olika ändamål
Masthugget 712:38	X			Allmän plats	Parkering, Kon- tor, Handel, Tek- nisk anl
Masthugget 712:40	X		Allmän plats	Kvarters- mark, olika ändamål	Allmän plats
Masthugget 712:42	X		Allmän plats	Kvarters- mark, olika ändamål	Allmän plats
Masthugget 712:43	X		Allmän plats	Kvarters- mark, olika ändamål	Allmän plats
Masthugget 712:44	X		Allmän plats	Kvarters- mark, olika ändamål	Allmän plats

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Befintliga arrenden inom kommunalt ägd mark som påverkas av detaljplanen redovisas ni tabell nedan.

AVTAL	Fastighet	Ändamål	Part
AL 20110289	Masthugget 712:31	Parkering	Göteborgs stads parkerings AB
AL 20110291	Masthugget 712:37	Parkering	Göteborgs stads parkerings AB
AL 20110238	Masthugget 712:42	Parkering	Göteborgs stads parkerings AB
AL 19860013	Masthugget 712:14	Parkering	Pirogen 7 KB
AL 20080184	Masthugget 712:28	Parkering	Higab

Avtal mellan kommun och exploatör

Enligt PBL ska kommunen redovisa vilka exploateringsavtal som i samband med detaljplanen genomförande ska tecknas och dess huvudsakliga innehåll. Innehåll kan vara utbyggnad av allmän plats, fastighetsbildningsåtgärder, ledningsflytt m.m. De-

taljplanens konsekvenser för exploatören avseende ekonomi, åtaganden mm ska beskrivas.

Innan detaljplanen antas ska, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, avtal tecknas mellan kommunen och Södra Älvstranden Utveckling AB, som är att betrakta som exploatör gentemot kommunen angående genomförandet av planen. Avtalet reglerar utbyggnaden av allmän plats mm, överföring av allmän platsmark och kvartersmark (inklusive överlåtelse av 3D-utrymmen mm). I genomförandavtalet regleras fördelningen av kostnader för utbyggnad av allmän plats mm mellan Södra Älvstranden Utveckling AB och kommunen. Detta ska utredas vidare under fortsatt planarbete.

Avtalet medför bland annat att planens genomförande säkerställs ekonomiskt samt att samordningen mellan exploatören och kommunen regleras avseende utbyggnad av kvartersmark respektive allmän plats. För exploatören innebär avtalet att kostnader för planens genomförande tydliggörs och att exploatören känner till kommunens intentioner avseende utbyggnad av allmän plats mm.

Avtal om fastighetsbildning/servitutsavtal/övriga avtal kommer även att upprättas mellan kommunen och Södra Älvstranden AB.

Avtal mellan kommun och övriga fastighetsägare

Avtal avseende eventuell förskola som ska upplåtas med hyresrätt alternativt genom 3d-fastighetsbildning och boende med särskild service behöver upprättas mellan Lokalförvaltningen och berörda fastighetsägare.

Skyddsbestämmelserna för fastigheterna Masthugget 30:6, 31:4, 31:5 och 32:2, **q1,q2, q3**, kan medföra en skyldighet för kommunen att ersätta fastighetsägaren eller t.o.m lösa in fastigheten. I dagsläget görs bedömningen att det inte är aktuellt med vare sig ersättning eller inlösen. Kommunen behöver dock träffa avtal med fastighetsägarna angående avstående av allmän plats och avstående av ersättningskrav på kommunen p g av att skyddsbestämmelser/rivningsförbud införs för fastigheten. Avtal ska träffas innan detaljplanen antas. Se även ”Ekonomiska konsekvenser”.

Avtal mellan exploatör och övriga fastighetsägare/konsortiedeltagare

Det har tecknats samverkansavtal mellan Södra Älvstranden Utveckling AB och konsortiedeltagarna angående genomförande av detaljplan. Ett tillägg till det avtalet ska tecknas innan detaljplanen går ut på granskning. Efter antagande tecknas expl- och markfördelningsavtal samt överlåtelseavtal

Södra Älvstranden Utveckling AB ska träffa avtal med Göteborgs stads parkerings AB angående byggande av parkeringsanläggning, överföring av markområden, upplåtelse av parkeringsanläggningar mm innan detaljplanen antas.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

Inom kommunägda fastigheter kan finnas ledningar som omfattas av markupplåtelseavtal mellan Göteborg Stad och Göteborg Energi som reglerar Göteborg Energikongcernens 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 kommu-

nen/exploatören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Södra Älvstranden Utveckling AB och/eller kommunen genom trafikkontoret ska träffa avtal med Göteborg Energi och kommunen, genom Kretslopp och Vatten angående villkoren för flytt avledningar

Dispenser och tillstånd

Anläggningarna i älven, såsom utfyllnad och utbyggnad av kaj, bryggor, sluss, portar mm kräver tillstånd enligt miljöbalken. Ansökan om tillstånd, eller miljödom, kommer att lämnas till miljödomstolen under det fortsatta planarbetet. Södra Älvstranden Utveckling AB ansvarar för tillståndsansökan. Konsortiet bekostar tillståndsansökan

Södra Älvstranden Utveckling AB och kommunen ansvarar för samråd med Trafikverket angående åtgärder som kan påverka E 45/Oscarsleden.

Tidplan

Samråd genomförs 24 juni-2 september 2015. Under samrådstiden ges möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget.

Samråd: 2-3:e kvartalet 2015

Granskning: 4:e kvartalet 2015

Antagande: 1:a kvartalet 2016

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: 2017

Färdigställande: 2026

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 tio år från det datum då planen vunnit laga kraft.

Överväganden och konsekvenser

I arbetet med detaljplanen för Masthuggskajen har ett verktyg för konsekvensbedömning av hållbarheten i planen följt processen, vilken sammanställts som bilaga till planbeskrivningen (ÅF, 2015-05-24). Verktöget syftar till att systematiskt och löpande belysa de sociala, miljömässiga och ekonomiska konsekvenserna av olika strukturlösningar på en övergripande nivå och därmed utgöra ett beslutsunderlag för utformning av planen. Konsekvensbedömningen kan också peka på behov av vidare studier. Syftet med verktöget är också att tillhandahålla ett under-

lag för prioritering mellan motstående intressen, och arbetet är därför koncentrerat till de aspekter som bedömts vara högst prioriterade och mest utmanande för området. Konsekvensbedömningen utgör en övergripande bedömning av de centrala konsekvenserna av förslaget till detaljplan med åtgärdsförslag. Arbetet med dialog beräknas fortsätta närmast med workshops under samrådstiden.

Tillvägagångssättet för arbetet med konsekvensbedömningar i processen är som följer:

- Centrala hållbarhetsaspekter utifrån social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet har identifierats för Masthuggskajen. Vissa aspekter är utpekade som särskilt utmanande för planskedet, och särskilt fokus har därför satts på dessa.
- Till de centrala hållbarhetsaspekterna har mer detaljerade bedömningskriterier tagits fram med fokus på det som är centralt för planskedet. Bedömningskriterierna ska beskriva de förutsättningar som påverkar de centrala hållbarhetsaspekterna.
- Bedömningskriterierna används som ett verktyg i processen för att lyfta de frågor vi konstaterat är centrala för hållbarheten i projektet. Med hjälp av bedömningskriterierna och arbetsgruppens kompetens identifierar vi under arbetets gång knäckfrågor som kräver ytterligare arbete. Parallellt med bedömningskriterierna finns genomförandefrågor som rör tekniskt genomförande, ekonomisk kalkyl och tidplan.
- En konsekvensbedömning av planförslaget sammanställs. Slutsatserna inkluderar även åtgärdsförslag.
- Arbetet med konsekvensbeskrivningen fortsätter även efter samrådsskedet, och fungerar som ett verktyg för att identifiera och hantera centrala hållbarhetsfrågor längs vägen. I olika skeden är det olika hållbarhetsaspekter och bedömningsgrunder som är utmanande och kräver fokus.

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att gällande planer för området fortsätter gälla. Det kan medföra att flera av de ytor som idag är parkeringsplatser kan exploateras med kontor, vilket bland annat medges av detaljplanen för parkeringsytorna söder om avfarten från Oscarsleden. Alternativt är ytorna obebyggda som idag och fortsätter fungera som ytparkering för omgivande verksamheter. En exploatering med kontor innebär att områdets karaktär av arbetsplatskvarter stärks samtidigt som möjligheten att skapa nya centrala bostäder går om intet. Detaljplan för Skeppsbron har nyss vunnit laga kraft och ett nollalternativ skulle innebära området skulle få en mycket svag koppling till den södra delen av planområdet. Även den nya spårvagnssträckningen längs med södra älvstranden, vilken är under byggnation, skulle bli en mindre angelägen investering om denna del av staden inte fick en ny detaljplan.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Sammanhållen stad

Överbrygga barriärer

Planförslaget medför en bättre situation avseende barriärer jämfört med nuläget. Trots detta kvarstår flera viktiga barriärer. Oscarsleden kvarstår som en barriär mellan bebyggelse i norra delen av planområdet och kajen. Järnvågsgatan kommer även fortsättningsvis att utgöra en barriär mellan området kring Masthamnsgatan och området kring Järnvågen och kajen.

Genom att flöden till och från hållplatser och kollektivtrafikknutpunkter (båt, linbana, Järntorget, hållplatser för expressbussar och spårvagnar) korsar trafikerade vägar finns risker avseende trafiksäkerhet, vilket kräver extra fokus i kommande utformning (se särskilt avsnitt nedan).

Planförslaget stödjer utbyggnad av linbana, bibehållande av båttrafiken med skyteln över älven samt i övrigt goda förutsättningar för attraktiva målpunkter i planområdet vilket ökar möjligheten att överbrygga barriären Göta Älv mot Lindholmen och Hisingen. Områdets karaktär av urban knutpunkt med goda förutsättningar för handel, restauranger, samt grönytor i kombination med möjlighet att snabbt ta sig över älven från Lindholmen, ger förutsättningar för att knyta ihop staden över älven.

Genom att exploateringen och tätheten ökar i området ges förutsättningar för starka flöden och stråk som minskar upplevelsen av barriärer genom tomma obefolkade ytor. En risk för barriäreffekt har identifierats vid kvarter Koffen, där stora befintliga byggnader med svagare möjligheter till levande bottenvåningar i kombination med trafiken på Värmlandsgatan riskerar att stoppa upp flödet av fotgängare mellan östra och västra delen av Masthamnsgatan.

I dagsläget finns en stor acceptans för grupper med helt olika bakgrund att vistas i området. En potentiell mental barriär med planförslaget utgörs av risken för att grupper som idag känner sig hemma i det lågt exploaterade och till stilen mer ”ruffiga” området kommer att känna sig utestängda i mer exploaterade kvarter.

Blandat boende

Planförslaget ger förutsättningar för en blandning av bostäder, kontor och verksamheter. Inslag av bostäder finns både i område Järnvågen norr om parken samt på den nya halvön, samt längs Masthamnsgatan. För byggnader som vetter mot Oscarsleden är användningen i första hand kontor eller parkering. Upplåtelseformerna för bostäder utgörs av både hyresrätter och bostadsrätter. Genom att flera befintliga fastigheter i området behålls och kompletteras ges förutsättningar för variation.

Samspel

Mötesplatser

Masthuggskajen bör erbjuda ett brett spektrum av mötesplatser. Möten i ett intensivt stadsliv, icke-kommersiella och lågintensiva platser, grannskapets mötesplatser, mötesplatser för barn och unga, föreningslokaler och andra aktivitetsytor.



Målpunkter och viktiga kopplingar i området. Det så kallade röda stråket visar hur förslaget ser en förlängning av Linnégatan ner till älven. Bild: Kanozi

Planen medför goda förutsättningar för stadsliv och stadens mötesplatser. Ett stråk med förutsättningar för goda affärs lägen planeras vid Järnvågen med fotgängarvänliga zoner från Heurlins plats i en båge upp mot Emigrantvägen med tillgång till flera torg och platsbildningar. Detta stråk har god närhet till andra urbana stråk i city och närhet till Skeppsbron. En hög exploatering och en blandstad med både kontor, bostäder, föreningar och icke-kommersiella verksamheter samt ett flertal kollektivtrafikknutpunkter ger goda förutsättningar för möten i stadsmiljö.

Planförslaget ökar medborgarnas tillgänglighet till vattnet jämfört med idag (se dock kommentarer under Barriärer, främst genom Masthamnsgatan-Järnvågen). Vattnet tillgängliggörs genom utbyggnad av en halvö i vattnet på den del av planområdet som har kontakt med älven. På halvön planeras för bostäder, kontor samt restauranger tillsammans med handelsstråk i området Järnvågen. Kajen västerut från Järnvågen sett är fortsatt avskild, detta område ingår heller inte i planområdet.

Förutom kommersiella mötesplatser är det även centralt att erbjuda icke-kommersiella mellanrum och mer lågintensiva platser öppna för alla. Planen ger goda förutsättningar för mindre torg och platser. Masthamnsgatan har potential att få en mer lågintensiv karaktär. Genom etablerande av två parker, en i den västra delen av planområdet och en i mitten av området Järnvågen i öster, ökar tillgången till grönområden i området. En förutsättning för tillgången till parkerna är att möjligheten till samnyttjande mellan publik verksamhet och förskolans behov av utegårdar kan utnyttjas, framförallt gällande den västra parken.

Med tanke på planområdets läge med närhet till trafikleder, starkt trafikerade gator samt potentiellt stora flöden av besökare och förbipasserande krävs att det finns möjlighet för boende i området att mötas i en lugnare miljö. Tillgång till inneslutna bostadsgårdar är viktiga särskilt ur ett barnperspektiv. I planförslaget finns förutsättningar för inneslutna bostadsgårdar, men genom att gårdarna inte

utformats helt slutet finns en liten risk för att barnperspektivet inte helt tillgodoses.

Levande bottenvåningar

Att i Masthuggskajen utveckla levande och aktiva bottenvåningar i stadsmiljön har betydelse för flera hållbarhetsaspekter. Som framgår i beskrivningen ovan är det betydelsefullt med levande bottenvåningar exempelvis för att överbrygga barriärer och skapa trygga och tilltalande mötesplatser för alla göteborgare. För en hållbar livsstil har det betydelse i form av tillgång till nära service som behövs för vardagslivet.

Planförslaget ger generellt goda förutsättningar för levande bottenvåningar, men för vissa delar har det identifierats en risk för inaktiva bottenvåningar. Som nämnts i avsnittet om barriärer bedöms Masthamnsgatan kvarter vid parkeringshuset Koffen innebära utmaningar, där stora befintliga byggnader ger svagare möjligheter till levande bottenvåningar.

Vardagsliv

Struktur för hållbara transportsystem fotgängare

Ett hållbart transportsystem ur fotgängarperspektivet innebär att ett område är tillgängligt och attraktivt för fotgängare, att det upplevs som tryggt och att man lätt kan orientera sig i området samt att området är trafiksäkert, även för barn och unga.

Masthamnsgatan har potential att bli en fotgängarvänlig zon, även om det finns utmaningar i form av vissa barriärer (se avsnitt ovan). För att få trygghet är det även viktigt med folkliv över dygnet, t.ex. genom levande bottenvåningar i fastigheterna längs Masthamnsgatan.

Planen för Masthuggskajen medför utmaningar särskilt vad gäller trafiksäkerhet vid hållplatser samt med konfliktpunkter mellan gång och cykel.

För gångstråk mellan knutpunkter för kollektivtrafik, se nedanstående avsnitt.

Struktur för hållbara transportsystem cykel

Ett hållbart transportsystem som stödjer cyklande innebär att ett område är tillgängligt och attraktivt för cyklister, att de upplevs som tryggt och att man lätt kan orientera sig i området samt att området är trafiksäkert, även för barn och unga. Både snabbare pendelcykelstråk och lite lugnare stadscyckling behöver inrymmas, liksom lättillgänglig och säker cykelparkering.

Centrala stråk för cyklister i planområdet Järnvågsgatan:

- Koppling mellan Allén och pendelcykelstråk längs älven, dels via Järnvågsgatan (primärt stråk), dels via Järntorgsgatan/Emigrantvägen (sekundärt stråk)
- Tillgång till pendelcykelstråk längs älven från Linné

Cykelbanan utmed kajen är i översiktsplanen markerad som del i kommunens stomcykelnät. Planen bedöms medföra särskilda utmaningar för attraktiva och trafiksäkra cykelstråk längs Järnvågsgatan där cyklister kommer i konflikt med

gående och motortrafiken. Särskilt vid cirkulationsplatsen (ovalen) innebär planförslaget både framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem med anledning av de förväntade stora flödena av bilar och cyklister. Fotgängar- och cykelvänliga stråk sammanfaller vilket medför kan öka konflikten mellan gående och cyklande.

Cykelparkering skall finnas både i form av lättillgänglig gatuparkering, parkering samt hyr-/lånecyklar vid kollektivtrafikknutpunkter (linbana, bussar, båt), samt säker och lättillgänglig bostadsparkering. Platser för cykelparkering avsätts i anslutning till linbana, mellan hållplatslägena för expressbussar (över Oscarsledens tunnelmynning) samt i anslutning till kontor och bostäder. Längs Järnvågsgatans cykelstråk ges möjlighet till cykelparkering på västra sidan på ”locket” ovanför tunnelmynningen. En större cykelparkering på östra sidan om Järnvågsgatan bör också tillkomma.

Möjligheten att ta sig över Oscarsleden och ansluta till pendelcykelstråket är begränsade. Koppling finns vid Järnvågsgatan men begränsas av stora biltrafikflöden. Längre västerut finns en koppling vid Fiskhamnsmotet.

Struktur för hållbara transportsystem kollektivtrafikresenärer

Ett hållbart transportsystem som stödjer kollektivtrafikresande innebär att ett område är tillgängligt och attraktivt för kollektivtrafik inom och till/från området, att det upplevs som tryggt och att man lätt kan orientera sig mot centrala knutpunkter.

Redan idag har Masthuggskajen en stark koncentration av kollektivtrafik med kopplingen till Järntorget, tillgång till båttrafiken genom skytteln över älven samt hållplatser för expressbussar. Trots bristfälliga förhållanden för att förflytta sig mellan knutpunkterna driver området redan idag flöden för kollektivtrafiken. Genom exploatering av Masthuggskajen och utbyggnad med linbana över älven, bibehållande av båttrafiken genom skytteln över älven, hållplatser för expressbussar, samt kopplingen till Järntorget och den nya spårvagnsdragningen mot Skeppsbron ges mycket goda förutsättningar för att kraftigt utveckla kollektivtrafikresandet med ett minskat behov av bilåkande i staden som följd. De goda förutsättningarna ställer höga krav på utformningen av området för att svara upp mot potentialen.

Centralt för att nå potentialen med kollektivtrafik som drivkraft för hållbar livsstil på Masthuggskajen och i Göteborg är placering och koppling mellan kollektivtrafikknutpunkter i förhållande till starka målpunkter och flöden. En god placering av båt och linbana ökar förutsättningarna för att minska älvens barriäreffekter mellan Lindholmen/Hisingen och Masthuggskajen/Linné-centrum.

I planförslaget är Linbanan placerad längst i öster på Masthamnsgatan, mitt emot Folkets hus. Linbanans placering är beroende av ett flertal tekniska aspekter avseende behov av utrymme både för station, vajrar samt stolpar varför det ställs stora krav på lokaliseringen. Placering så nära en kollektivtrafikknutpunkt som möjligt alternativt i ett stråk mellan två knutpunkter är gynnsammast ur kollektivtrafikhänseende.

I planförslaget är knutpunkterna i form av linbana, Järntorget, båt och hållplatser för expressbussar spridda längs med Järnvågsgatan i området Järnvågen. Stråken mellan dessa kommer att utgöra viktiga flöden där de som reser med kollektivtra-

fiken behöver förflytta sig mellan knutpunkterna (se även resonemanget under avsnitt Överbrygga barriärer). En närmare koppling vore mer gynnsam för kollektivtrafiken samtidigt som den relativa närheten mellan linbana och Järntorget åt söder samt busshållplatser i norr ändå kan skapa förutsättningar för snabba bytessmöjligheter.

Kopplingen för resenärer mellan Järntorget och linbana är central då det kan förväntas ett potentiellt stort flöde av personer som behöver byta mellan spårvagn/buss och linbana. Möjligheten att få en trafiksäker och lättillgänglig passage i denna koppling är viktig då flera passager över väg och spårvagn krävs för att nå målpunkter i omgivningen.

Kopplingen mellan Järntorget och inpendlande resenärer från Västlänkens planerade station vid Haga går i första hand utanför aktuellt planområde. För denna plan bedöms kopplingen för cykel och gående via Allén och vidare till kollektivtrafiken vid Järntorget, linbanan och båten vara centrala. Se i övrigt bedömning angående detta stråk under avsnittet om cykel och fotgängare.

Struktur för hållbara transportsystem bilar

Göteborg Stad har som ambition att gå från en prognosstyrd till en viljestyrd trafikplanering som främjar gång, cykel och kollektivtrafik. Planförslaget innebär att tillgängligheten med bil är god, dock begränsas hastigheten genom en stadsmässig utformning av gatunätet. Stora trafikflöden hanteras i huvudsak på Järnvågsgatan där en större cirkulation anläggs vid tunnelmynningen. Biltrafiken samsas här med busstrafik vilket begränsar kapaciteten då busstrafiken prioriteras. Även Första Långgatan, Värmlandsgatan, Järntorgsgatan och Emigrantvägen får god tillgänglighet med bil, på övriga gator får bilar köra i gångfart.

Planförslaget visar tre parkeringshus över jord samt ett fjärde under kvarter i Järnvågen. Möjlighet finns även att bygga parkering i begränsad omfattning under fastigheter. I närliggande område Skeppsbron finns också möjlighet till parkering i parkeringshus vilket troligen kommer att utnyttjas även av besökande till Masthuggskajen. Det blir en tyngdpunkt med parkeringshus i den västra delen av planområdet vilket innebär att det blir längre sträckor att gå för den som parkerat sin bil och har en målpunkt i Järnvågen. Ett större relativt avstånd mellan parkeringshus och målpunkter innebär både fördelar och nackdelar ur ett hållbarhetsperspektiv. Om tillgången till parkering blir mycket god tenderar detta att leda till ett ökat resande med bil. Ett större avstånd mellan parkeringshus och målpunkt genererar flöden av människor som befolkar gator och stråk vilket ger bättre förutsättningar för handelslägen och folkliv. Ett större avstånd innebär också att avståndet till parkering jämfört med avståndet till en hållplats blir mer likvärdigt för boende och verksamma i området, vilket innebär att det för den enskilda är lättare att göra hållbara resval. Ett alltför långt avstånd mellan målpunkt och parkeringshus kan dock driva behov av att göra parkering under enskilda fastigheter vilket leder till sämre möjligheter till samnyttjande av parkeringsplatser samt svagare flöden på gatorna.

Generellt kan konstateras att föreslagen trafiklösningen i första hand utgår från nuläget avseende Oscarsleden och trafikflöden på Järnvågsgatan med mindre anpassningar i anläggning och konstruktion. Vald lösning får konsekvenser främst avseende barriäreffekter som måste beaktas.

Ur ett långsiktigt resursutnyttjande kan det vara en fördel att i nuläget inte investera i omfattande nykonstruktioner med syfte att separera trafikflöden om det blir så att trafikflödena, och därmed behovet av en trafikapparat med stor kapacitet, minskar i framtiden. Valet att inte göra omfattande nykonstruktion i eller i anslutning till leden och tunnelmynningarna kan även kopplas till ett resonemang om att inte bygga fast sig i en lösning som på sikt skulle kunna hindra en omdaning (exempelvis genom överdäckning) av leden som minskar barriäreffekten mot Stenakajen.

Grönytor

Endast en mindre del av planområdet utgörs idag av grönytor, de grönytor som finns är starkt fragmenterade och präglade av det urbana landskapet.

Masthuggskajen tillförs en större och en mindre park genom planförslaget. Den mindre parken (vid Masthamnsgatan i väster) ligger i anslutning till en förskolegård som eventuellt kan samnyttjas. Mötesplatser, torg och vägsektioner görs gröna med planteringar och träd.

Identitet

Bevara och utveckla småskalig verksamhet

Strukturen stödjer bevarande av Kommersens nuvarande verksamhet samt fastigheten Lagerhuset som idag inrymmer ett kulturhus för unga - Frilagret. Möjlighet till ny saluhall samt en offentlig lokal vid kanten av den östra parken. Det kan också finnas möjlighet till att inrymma föreningslokaler och annan småskalig verksamhet i de enkelsidiga lokaler som täcker södra sidan av ett av parkeringshusen längs Masthamnsgatan. Ovanpå parkeringshusen i väster finns möjlighet att anlägga idrottsplaner.

Planområdet skall också erbjuda förutsättningar för föreningslokaler och lokaler för mindre kommersiella verksamheter. I planförslaget finns förutsättningarna för att bibehålla resurssvaga verksamheter, såsom till exempel det som idag är Kommersen samt Frilagret. Kommersen bidrar starkt till områdets identitet samt fyller en viktig funktion utifrån ett integrationsperspektiv för hela staden. En plats i centrala staden där hela staden möts, oavsett bakgrund. Att bibehålla och utveckla Kommersens verksamhet samt övrigt föreningsliv gynnar förutsättningarna för såväl en inkluderande och stark identitet i området som förutsättningarna för en attraktiv och levande stadsdel i stort.

Hälsa och säkerhet

Trafiksäkerhet för barn och unga

Förekomsten av helt eller delvis slutna bostadsgårdar i planförslaget är fördelaktigt ur barnperspektiv jämfört med en byggnadsstruktur med exempelvis lamellhus eller punkthus där det finns små möjligheter till grannskapsgårdar skyddade från offentligheten. Slutna bostadsgårdar i planförslaget har i de flesta fall en öppning mot gatan, eventuellt med en upphöjd gård, där en tydlig avgränsning mot den privata gården är en förutsättning för säkra miljöer för barn.

Planförslaget innebär möjligheter för lugnare zoner mer anpassade för barn och unga, dels på slutna bostadsgårdar, dels längs Masthamnsgatan som kommer att ha karaktären av en gångfartsgata. Undantag utgörs av Värmlandsgatan som kommer

att vara trafikerad. I och med att biltrafik tillåts på Masthamnsgatan, samt närheten till mer trafikerade gaturum, begränsas dock tillgängligheten för yngre barn utan sällskap av vuxna. I övrigt kommer karaktären på området att vara intensivt och urbant med flera trafikbarriärer med ibland svåra trafiksituationer för barn.

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 miljökvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

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

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

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

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

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

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 24 april 2015. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

Planen bedöms överlag ha en positiv inverkan på möjligheterna att nå miljömålen. Till grund för den bedömningen ligger framför allt de positiva hållbarhetsaspekterna av att förtäta staden i lägen med väl utbyggd infrastruktur. Jämfört med nyetablering av bostäder i externa lägen innebär den föreslagna exploateringen att färre naturvärden går förlorade, att mindre ny infrastruktur i form av vägar och ledningar behöver anläggas. När planen är genomförd kommer de boende att ha mindre behov av transporter och vara mindre bilberoende. Det relativt sett mindre trafikarbetet leder till att de miljömål som är relaterade till utsläpp från trafik lättare kan uppfyllas. Samtidigt innebär planen trots allt en ökad täthet och därmed ett ökat trafikarbete i en miljö som redan är hårt belastad av buller och luftföroreningar från trafik. Denna ökning får dock ses som marginell i sammanhanget. Sammantaget bedöms de positiva effekterna överväga.

Naturmiljö

Inga påtagliga naturvärden finns inom området. Förekomsten av rödlistade arter i områdets närmiljö anses inte vara påverkade av planen. Det större parkområdet samt de trädplanteringar som planeras i området kan istället ge bättre förutsättningar för till exempel närområdets rödlistade lavar och kärlväxter att spridas.

Kulturmiljö

Inga fornlämningar finns noterade i området. De lämningar som påträffas i marken förväntas inte vara i sådant skick att de bör bevaras på platsen. Påträffade lämningar kan dock bidra till förståelse för äldre byggteknik och stadens historia.

Påverkan på luft

Att bygga i centrala delar av staden är trots höga halter av luftföroreningar att föredra framför ett mer externt läge, då en förtätning på längre sikt sannolikt kan bidra till ett minskat bilåkande centralt eller i varje fall mindre trafikallsträng jämfört med en utglesning av staden. Vid sidan om en minskad trafikmängd så kan en tätare stad dessutom ge förutsättningar för att på sikt sänka de skyltade hastigheterna i området vilket normalt minskar störningar i form av både buller och luft. Ytterligare en aspekt är fordonsflottans utveckling med successivt minskade emissioner. Sammantaget anser därmed stadsbyggnadskontoret att en förtätning i aktuellt läge är godtagbar. Luftkvalitetsförhållande vid förskolegårdar liksom på eventuella sportplaner ovanpå parkeringshus i väster måste beaktas särskilt i det vidare arbetet.

Påverkan på vatten

Frågan om påverkan på vatten kommer särskilt att belysas i en ansökan om vattendom, se under rubriken *Dispenser och tillstånd*.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Ekonomisk bärkraftighet i planförslaget är en avvägning mellan ökad kvalitet i området som även gynnar ekonomiska värden och att hålla nere kostnader för anläggning

och konstruktion. Huvudsakliga konstruktioner och anläggningar som ökar kostnader i planförslaget är:

- Utbyggnad av kajen
- Park vid Järnvågen och överbyggda ramper
- Grundläggning av höga hus
- Ledningsomläggning vid flytt av Emigrantvägen
- Finansiering och utformning av linbana

På grund av den sättningskänsliga marken med stora lermäktigheter kommer tyngre konstruktioner och installationer att behöva pågrundläggas. Vid ytterligare markbelastningar behöver förstärkningsåtgärder vidtas för att sättningstakten inte ska tillta. Stabiliteten mot Rosenlundskanalen och Göta älv kan i dagsläget inte anses helt tillfredställande och måste utredas vidare inom det fortsatta planarbetet.

Generellt kan konstateras att föreslagen trafiklösningen i första hand utgår från nuläget avseende Oscarsledens på- och avfarter med mindre anpassningar i anläggning och konstruktion. Flera alternativa trafiklösningar som valts bort i tidigare skeden hade inneburit större ingrepp och högre kostnader för anläggning och konstruktion.

Förutsättningar för goda handels- och kontorslägen

Planens läge i staden i kombination med koncentration av kollektivtrafik samt höga exploatering ger generellt sett goda förutsättningar för goda handelslägen samt kontor/bostäder.

Det röda stråket som svänger av från Heurlins plats norrut mot Emigrantvägen bedöms vara fördelaktigt för handelslägen med möjlighet till ett fotgängarvänligt stråk med handelslägen på båda sidor om gatan. Kopplingen mot Skeppsbron och city är också god. Det är en nackdel ur handelssynpunkt att stråket inte sammanfaller med stråk mellan knutpunkter för kollektivtrafik.

Området försörjs väl av kollektivtrafik samt har god tillgänglighet för cykel och fotgängare. Parkering kommer i första hand att finnas tillgänglig i närliggande Skeppsbron samt i västra delen av planområdet.

Planekonomi

Kalkylen bedöms i dagsläget ge ett nollresultat ekonomiskt för kommunen. Arbetet pågår dock med kalkylen och den kommer att förfinas under fortsatt planarbete. Kostnader för anläggande av sluss vid Rosenlundskanalen och linbanan omfattas inte av kalkylen då det dels är oklart om och när anläggningarna ska byggas och vem som ska bekosta. De anläggningarna betjänar dessutom en större del av staden än bara planområdet.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Fastighetsnämndens utgifter och inkomster

Fastighetsnämnden får inkomster från överlåtelse av kvartersmark till Södra Älvstranden Utveckling AB. Villkoren för marköverlåtelsen behöver utredas vidare.

Trafiknämndens och Park och Naturnämndens utgifter

Trafiknämnden och Park- och Naturnämnden får ansvar för utbyggnad av allmän platsmark. Intäkter från försäljning av kommunens mark ska täcka kostnaderna för detta.

Nämnden för Kretslopp och Vattens utgifter och inkomster

Detaljplanen föranleder utbyggnad, ombyggnad och flytt av vatten- och avloppsledningar med mera. Nämnden för Göteborg Vattens utgifter för detta regleras i avtal med trafiknämnden och/eller Södra Älvstranden Utveckling AB.

Kretsloppsnämnden får en inkomst via anläggningsavgifter enligt va-taxa.

Göteborgs Energis utgifter och inkomster

Detaljplanen föranleder utbyggnad, ombyggnad och flytt av ledningar med mera. Södra Älvstranden Utveckling AB och/eller kommunen genom trafikkontoret ska träffa avtal med Göteborgs Energi kring villkoren för detta .

Göteborgs Energi får en inkomst via anläggningsavgifter.

GothNets utgifter och inkomster

GothNet kan få inkomst via anläggningsavgifter, behöver utredas vidare .

Göteborgs stads parkerings AB utgifter och inkomster

Göteborgs stads parkerings AB får kostnader för ombyggnad och nybyggnad av parkeringsanläggningar mm.

Göteborgs stads parkerings AB får en inkomst via parkeringsavgifter och eventuell upplåtelse av parkeringsanläggningar.

Lokalnämnden utgifter

Lokalnämnden får utgift för utbyggnad av förskolor. Det är oklart om nämnden kommer att bygga eller hyra förskolor.

Framtida driftkostnader för kommunala nämnder

Trafiknämnden får ökade kostnader för drift och underhåll av huvudgata, lokalgata och trafikala torg.

Lokalnämnden kan eventuellt få en löpande utgift för hyra av lokaler till förskolor.

Park- och naturnämnden får ökade kostnader för drift och underhåll av icke trafikala torg och parker.

Ekonomiska konsekvenser för Södra Älvstranden Utveckling AB

Södra Älvstranden Utveckling AB får utgifter för inlösen av allmän platsmark, för utbyggnad av anläggningar på allmän platsmark samt för åtgärder inom kvartersmark. Därutöver tillkommer kostnader för arkeologi, erforderlig marksanering, miljödomsprocess, geoteknik, bygglov, lantmäteriförrättningar, uppföljning av betydande miljöpåverkan samt anläggningsavgifter för el, vatten och avlopp, tele med mera. Södra Älvstranden Utveckling AB kan få utgifter för flytt av ledningar i samband med utbyggnad av allmän platsmark.

Västtrafik

Behöver utredas vidare. Västtrafik kan få kostnader för utrustning av hållplatser mm. Eventuell flytt av hållplatser ska bekostas av Södra Älvstranden Utveckling AB.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Masthugget 30:6, 31:4, 31:5 och 32:2

Kommunen behöver träffa avtal med ägarna av Masthugget 30:6, 31:4, 31:5 och 32:2, angående avstående av allmän plats och avstående av ersättningskrav på kommunen p ga av att skyddsbestämmelser/rivningsförbud införs för fastigheten. Avtal ska träffas innan detaljplanen antas

Fastigheterna ägs av:

Masthugget 30:6	Niam fond IV Masthugget 30:6 AB
Masthugget 31:4, 31:5	Byggnadsför Folkets Hus i Göteborg UPA
Masthugget 32:2	Handelsfastigheter i Göteborg AB (Higab)

Ekonomiska konsekvenser för övriga aktörer

Vilka övriga aktörer som får ekonomiska konsekvenser av detaljplanen behöver utredas vidare under fortsatt planarbete.

Överrensstämmelse med översiktsplanen

Planen överensstämmer med ÖP.

För Stadsbyggnadskontoret

Peter Elofsson
Planchef

Per Osvalds
Projektledare

För Fastighetskontoret

Charlotta Cedergren
Distriktschef

Stefan Unger
Projektledare/Exploateringsingenjör