

Detaljplan för Verksamheter vid gamla Säve station

Standardförfarande



Samrådshandling
maj 2019

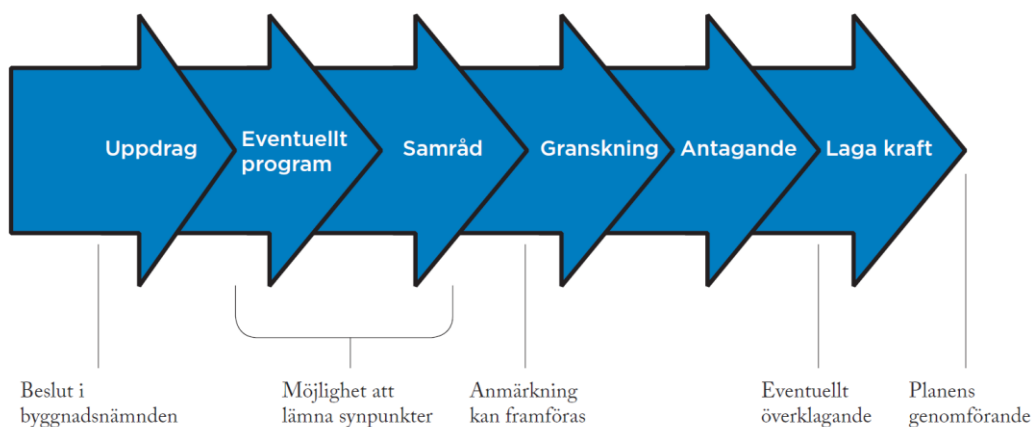


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

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

Planarbetet startade 2018-02-28

Detaljplanen är upprättad med standard planförfarande

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:

Anders Johansson, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 17 44

Åsa Åkesson, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 19 52

Sandra Klang, Fastighetskontoret, 031-368 09 74

Sara Malm Trafikkontoret, tfn 031-368 23 48

Samråds/Granskningstid: 8 maj – 29 maj



Göteborgs
Stad

Planhandling

samråd

Datum: 2019-04-23,

Aktbeteckning: 2-xxxx

Diarienummer SBK: 0697/14

Handläggare SBK

Anders Johansson

Tel: 031-368 17 44

anders.johansson@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK:

Handläggare FK

Sandra Klang

Tel: 031-368 09 74

sandra.klang@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för verksamheter vid gamla Säve station inom stadsdelen Säve i Göteborg

Detaljplanen är upprättad med standard planförfarande enligt PBL (2014:900, SFS 2014:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser samt illustrationskarta och grundkarta

Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)

Utredningar:

- Kulturmiljöutredning
- Riskutredning
- Mobilitet- och parkeringsutredning
- Geotekniskt utlåtande

Innehåll

DETALJPLAN FÖR VERKSAMHETER VID GAMLA SÄVE STATION.....	1
<i>Planprocessen.....</i>	<i>2</i>
<i>Information.....</i>	<i>2</i>
PLANBESKRIVNING	3
INNEHÅLL	4
SAMMANFATTNING	5
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	<i>5</i>
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	<i>5</i>
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	<i>6</i>
<i>Avvikelser från översiktsplanen</i>	<i>6</i>
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	6
<i>Syfte</i>	<i>6</i>
<i>Läge, areal och markägoförhållanden</i>	<i>6</i>
<i>Planförhållanden</i>	<i>7</i>
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	<i>7</i>
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	<i>9</i>
<i>Sociala förutsättningar</i>	<i>10</i>
<i>Trafik och parkering och tillgänglighet.....</i>	<i>10</i>
<i>Teknik</i>	<i>10</i>
<i>Störningar.....</i>	<i>10</i>
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	12
<i>Bebyggelse.....</i>	<i>13</i>
<i>Trafik och parkering.....</i>	<i>13</i>
<i>Tillgänglighet och service</i>	<i>14</i>
<i>Friytor</i>	<i>14</i>
<i>Sociala aspekter och åtgärder</i>	<i>14</i>
<i>Teknisk försörjning</i>	<i>14</i>
<i>Övriga åtgärder.....</i>	<i>16</i>
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning.....</i>	<i>16</i>
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	<i>17</i>
<i>Avtal.....</i>	<i>17</i>
<i>Tidplan.....</i>	<i>18</i>
<i>Genomförandetid</i>	<i>18</i>
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	18
<i>Nollalternativet.....</i>	<i>19</i>
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	<i>19</i>
<i>Miljökonsekvenser</i>	<i>19</i>
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplan.....</i>	<i>20</i>
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	21

Sammanfattning

Planens syfte och förutsättningar



Detaljplanen syftar till att möjliggöra verksamheter i Sæve stationshus och bevara byggnadens och stationsområdets karaktär. Gällande plan medger järnvägsändamål vilket har inneburit att det inte funnits något sätt att använda byggnaden då funktionen som stationshus inte längre är aktuell. Byggnaden är utpekad som kulturhistoriskt värdefull i Göteborgs stads bevarandeprogram. I anslutning till planområdet går Bohusbanan där det transporteras farligt gods.

Planens innebörd och genomförande

Detaljplanen ger möjlighet till kontor, handel och komplement till järnvägstrafik. För att genomföra planen krävs fastighetsbildning utifrån planens uppdelning mellan kvartersmark och gata. Detaljplanen gör det även möjligt att uppföra ett antal mindre komplementbyggnader för att underlätta verksamheter i stationsbyggnaden. Platsen och byggnadens kulturhistoriska värde har utretts och ligger till grund för bevarandebestämmelser och rivningsförbud.

Överväganden och konsekvenser

Det är ett starkt allmänt intresse att bevara stationsbyggnaden och stationsmiljön utifrån ett kulturhistoriskt perspektiv. För att levandegöra Säve och ge möjligheter till en blandning av bostäder och verksamheter inom orten är det positivt att bevarandet av kulturmiljön kan kombineras med skapandet av nya arbetsplatser. Förhoppningsvis kan stationsmiljön även fungera som mötesplats och förstärka det utbud av kommersiell service som finns i den centrala delen av Säve. Bebyggelse i anslutning till järnväg och transporter av farligt gods innebär risker för de som vistas på platsen. Riskerna har utretts och bedöms som rimliga utifrån de verksamheter som detaljplanen medger.

Avvikelse från översiktsplanen

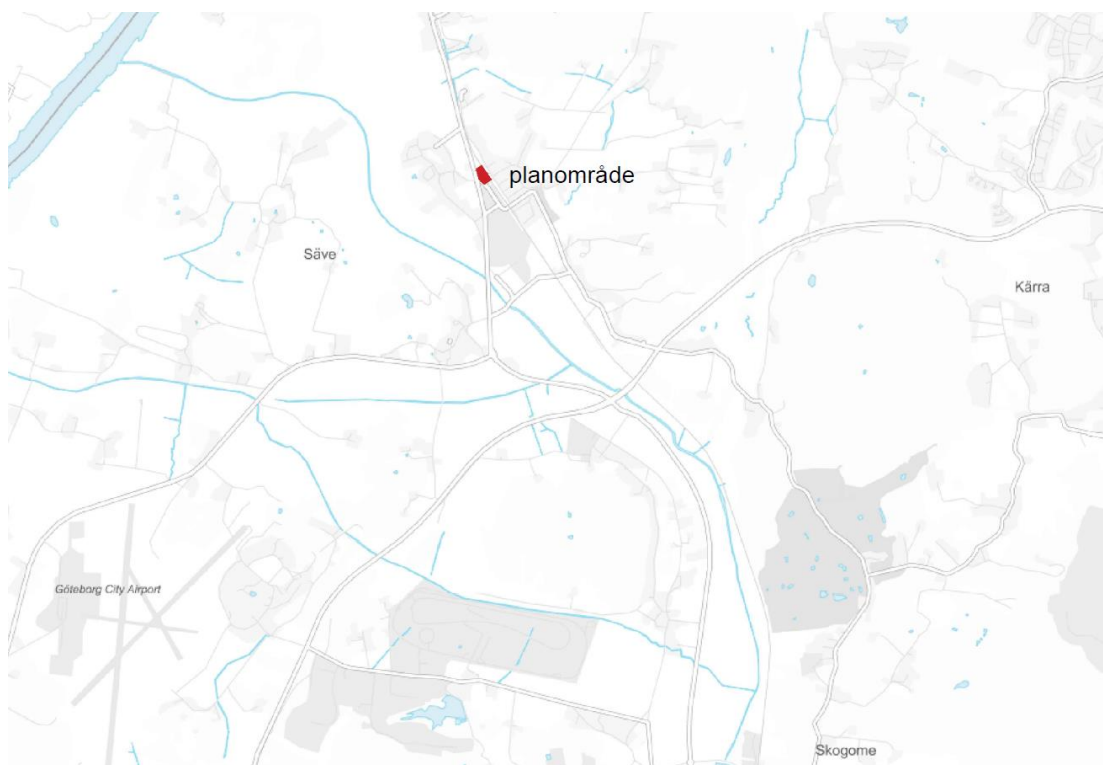
Detaljplanen bedöms inte avvika från översiktsplanen.

Planens syfte och förutsättningar

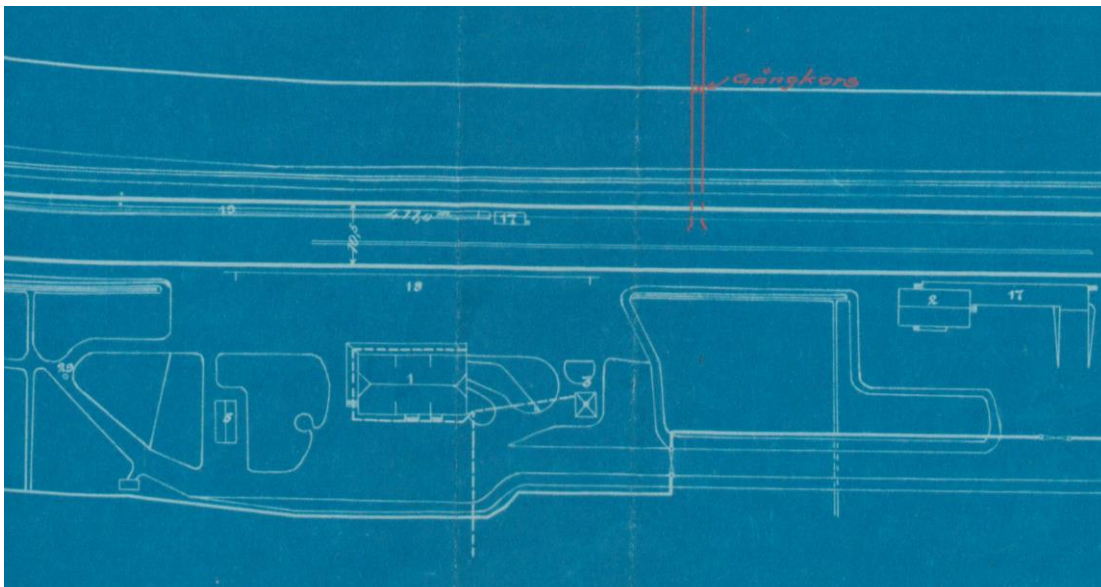
Syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra verksamheter i Säve stationshus och bevara byggnadens och stationsområdets karaktär.

Läge, areal och markägförhållanden



Planområdet är beläget vid Bohusbanan, Kongahällavägen och Säve stationsväg i den centrala delen av orten Säve som ligger cirka fyra kilometer nordost om Säve flygplats, cirka fem kilometer nordväst om Skogome och cirka 11 kilometer norr om Göteborgs centrum..

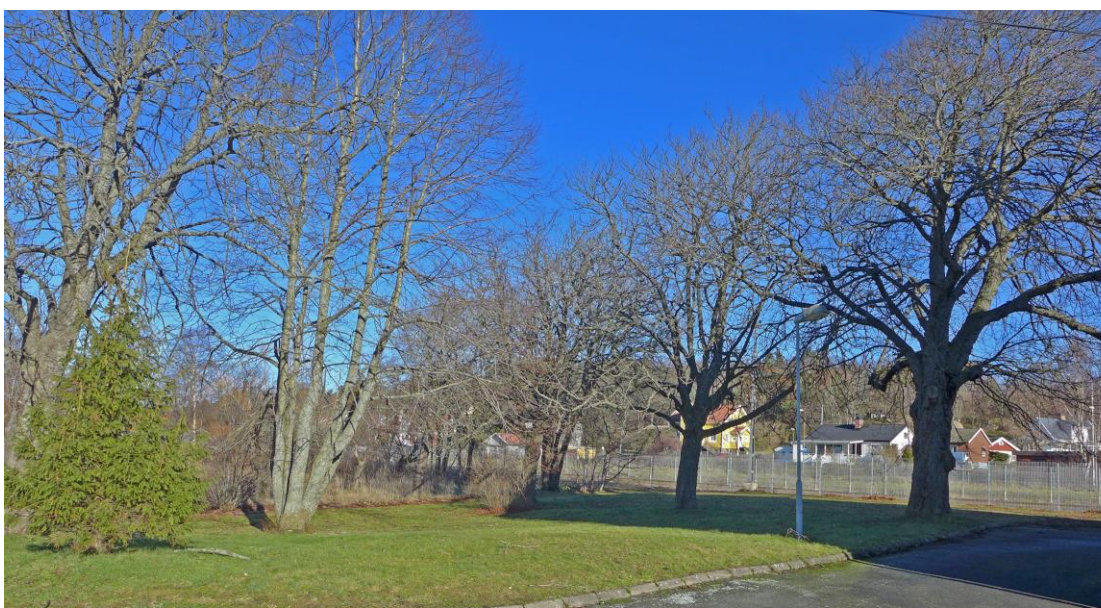


Planritning över stationsområdet från 1916.

alm och lind samt en trädrad med mindre hamlade träd längs gränsen mot Säve stationsväg. Flera av de större träden är drabbade av röta.

Eftersom de mindre, hamlade träden står i rad längs en väg och bedöms vara äldre än 30 år bör de ingå i biotopen allé som är skyddad enligt förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Det kan även vara så att fler träd inom planområdet omfattas av definitionen men det beror på hur man bedömer antalet träd, om raden är tillräckligt rak och om träden står i öppet landskap eller är i anslutning till en väg. För att undvika att träd som skyddas av annan lagstiftning tas ner utan tillstånd har lovplikten utökats i planförslaget.

Inga kända markföroreningar finns inom området och utifrån att detaljplanen inte medger bostäder har inte markmiljön utretts vidare i samband med detaljplanen.



Större träd i planområdets norra del.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

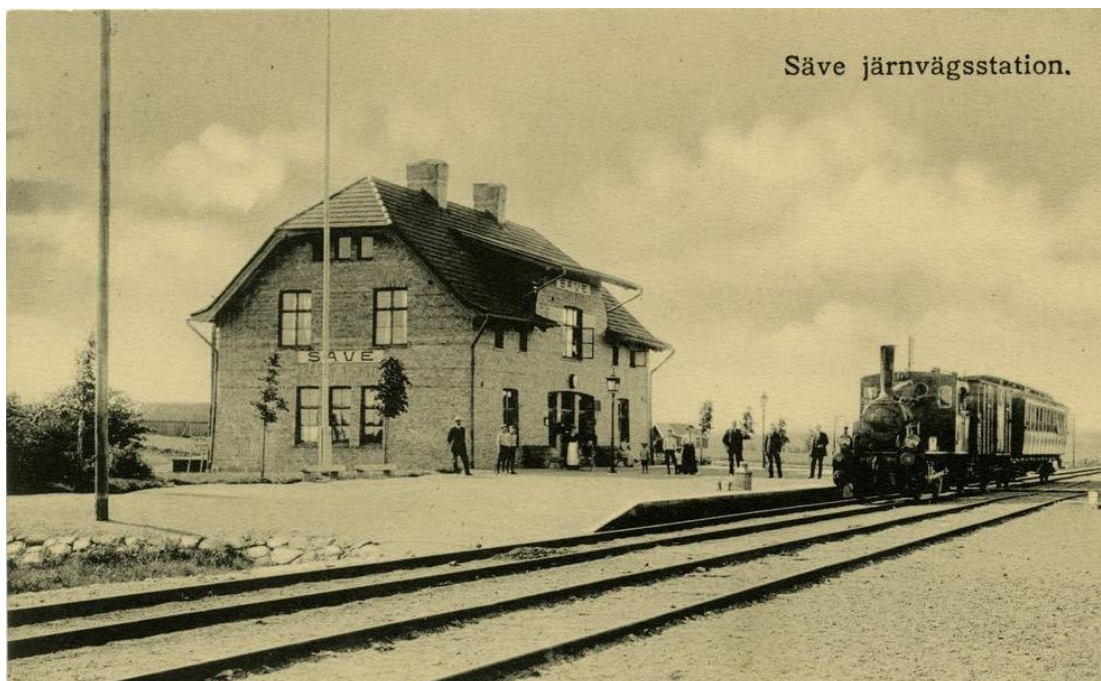


Foto från tidigt 1900-tal.

Det fd stationshuset i Säve uppfördes år 1907 som ett av totalt 18 stationshus utmed den nya Bohusbanan mellan Göteborg och Skee. Samtliga stationshus uppfördes efter typritningar upprättade av SJs chefsarkitekt Folke Zetterwall. Detta innebar att stationshusen kom att ges ett näst intill identiskt utseende. Strävan efter standardisering hade dels med säkerhet och ekonomi att göra, men syftet var också att skapa ett starkt varumärke. Stationshuset i Säve kom därför att ges en för Bohusbanan karakteristisk och omisskännlig utformning präglad av nationalromantikens gedigna, symmetriska och slutna formspråk samt robusta tegelfasader i gult och brunt – vilket än idag gör stationshuset lätt att känna igen trots att det inte längre används för järnvägsändamål.

Stationsmiljön i Säve inkluderade ursprungligen, förutom själva stationshuset, även ett antal mindre ekonomibyggnader, en personplattform av sten samt en mindre stationspark. Ekonomibyggnaderna finns inte kvar idag, men miljön bevarar rester av den äldre stationsparken i form av gräsytor och ett antal äldre och stora träd.

Kring järnvägsstationen kom det under 1900-talets första hälft att etableras ett stationssamhälle med villor och radhus. Miljön kring Högagårdsgatan kom att utvecklas med ett antal lanthandlar.

Under 1900-talets andra hälft slutade tågen att stanna vid flera av Bohusbanans stationer. År 1979 upphörde Säve stationsbyggnad att fungera för järnvägsändamål.

Det fd stationshuset i Säve bedöms besitta ett stort kulturhistoriskt värde. Stationsbyggnaden och det kringliggande stationssamhället vittnar om en period i Säves historia som markerar en kraftig expansionsfas. Stationshuset är därtill tidstypiskt utfört och exteriört välbevarat vilket ger det ett stort arkitektur- och järnvägshistoriskt värde. Interiört är planlösningen till stora delar intakt bevarad och det förekommer flera ur-

sprungliga detaljer så som brädgolv, profilerade golvsocklar, spegeldörrblad, stuckfrisser mm. Till miljöns kulturhistoriska värde bidrar även bevarade rester av den fd stationsparken.

Sociala förutsättningar

Den centrala delen av Säve präglas av verksamheter och mindre inslag av kommersiell service såsom livsmedelsbutik, postutlämning och frisörsalong. Området omgärdas av mindre villaområden, grönområden och jordbruksmark. I närområdet finns ett fåtal mindre allmänna grönytor. Vid Säve Kyrkebyväg och Brunstorps byväg finns allmänna lekplatser.

Trafik och parkering och tillgänglighet

Planområdet angörs från Säve stationsväg. Marken är plan och längs Säve stationsväg går en trottoar fram till fastighetens infart.

I anslutning till planområdet finns busshållplatsen Säve station som med tre busslinjer förbinder platsen med Göteborg, Ytterby, Kungälv och Tjuvkil. Bussarna avgår sex gånger i timmen mot Göteborg i högt trafik och fem gånger mot Kungälv.

Vid stationen leds en cykelbana söderut mot Norrleden samt längs Brunstorps väg. Cykeltrafik norrut längs Kongahällavägen och söderut längs Säve stationsväg sker i vägbanan. Kongahällavägen och Säve stationsväg har hastighetsbegränsningen 50km/h.

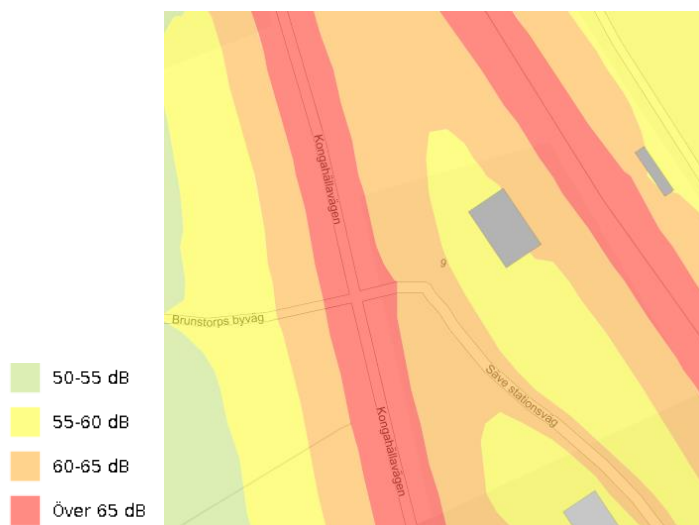
I anslutning till Säve stationsväg, utanför planområdet, finns en hårdgjord yta där ca 25 platser ryms. Parkeringen är inte reglerad eller har ingen avgift. Marken ägs av Trafikverket. Det finns också besöksparkering för närliggande verksamheter söder om planområdet. I området finns ingen parkering på gatumark.

Teknik

VA, el och tele finns utbyggt i området och fastigheten är idag ansluten.

Störningar

Buller



Översiktlig bullerutredning.

Utifrån Göteborgs stads övergripande bullerutredning ligger nivåerna på 55-65 dB ekvivalent nivå inom planområdet.

En bullerutredning enligt 4 kap 33a§ bedöms med hänsyn till bullersituationen inte behövas eftersom detaljplanen inte möjliggör någon känslig markanvändning.

Farligt gods

Riskproblematiken kopplad till planområdets närhet till Bohusbanan har utretts av Cowi (2018-12-12).

I den riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods (2006) som Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands län gemensamt har tagit fram framgår hur olika verksamheter bör placeras i relation till farligt godsled. Skalan anger inga avstånd utan endast en principiell zon-indelning, se figur 1. Enligt dessa riktlinjer ska kontor, lager och sällanköpshandel placeras i zon B och övrig handel i zon C. Då detaljplanen syftar till att möjliggöra kontor och handel som närmast ca 17 meter från Bohusbanan bedöms planerad bebyggelse inte följa dessa riktlinjer.

Inom 0-50 från Bohusbanan, vilket är det avstånd som befintlig byggnad är placerad inom, hamnar individrisken på en nivå där skyddsåtgärder ska bedömas ur kostnads-nytta synpunkt. På större avstånd än 50 meter hamnar individrisken både inomhus och utomhus på en nivå som anses som låg och där behov av ytterligare skyddsåtgärder ej anses föreligga. Detta vid en jämförelse med DNV's kriterier.

Jämfört med DNV's kriterier hamnar samhällsrisk över DNV's undre kriterie men under DNV's övre kriterie, dvs inom ALARP-området där rimliga säkerhetshöjande åtgärder ska värderas ur kostnads-nytta synpunkt. Då detaljplanen syftar till att möjliggöra nya användningsområden i befintlig byggnad samt att samhällsrisk hamnar under kriteriet för kontor och arbetsplatser enligt GÖP bedöms det i riskanalysen inte rimligt ur kostnads-/nytta-synpunkt att för befintlig bebyggelse ställa krav på tekniska skyddsåtgärder för att ytterligare sänka individ- och samhällsrisk. Exempel på tekniska skyddsåtgärder är t.ex. fasad i obrännbart material eller ventilationsåtgärder.

För ny bebyggelse bedöms dock tekniska skyddsåtgärder rimliga ur kostnads-/nytta-synpunkt.

Baserat på inventeringen och resultaten från beräkningar av individ- och samhällsrisk (inklusive känslighetsanalys) bedöms föreslagen exploatering med avseende på omfattning och geografisk placering i närheten av Bohusbanan möjlig förutsatt att föreslagna skyddsåtgärder/skyddsavstånd beaktas vid ny bebyggelse.

Utifrån beräkningar, kriterier, platsspecifika förhållanden och kvalitativa värderingar föreslås följande skyddsåtgärder för befintlig byggnad med avseende på närhet till Bohusbanan:

- Bebyggelsefritt område mellan befintlig byggnad och Bohusbanan ska bevaras. Bebyggelsefritt område ska ej utformas på ett sätt som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Det bebyggelsefria området kan användas för markparkering, lokalväg eller GC-bana.
- Inom 50 meter från Bohusbanan skall utrymning bort från Bohusbanan vara möjlig.

- Eventuella uteserveringar bör placeras skyddat bakom byggnaden i förhållande till Bohusbanan.

Som tidigare nämnts bedöms det, baserat på beräknad individ- och samhällsrisk och kriteriet för kontor och arbetsplatser enligt GÖP, inte rimligt ur kostnads- /nytta-synpunkt att ställa krav på tekniska skyddsåtgärder, så som t.ex. fasad i obrännbart material eller ventilationsåtgärder, på befintlig byggnad för att ytterligare sänka individ- och samhällsriskerna. Dessa skyddsåtgärder bedöms dock ha sänkt samhällsriskerna ytterligare.

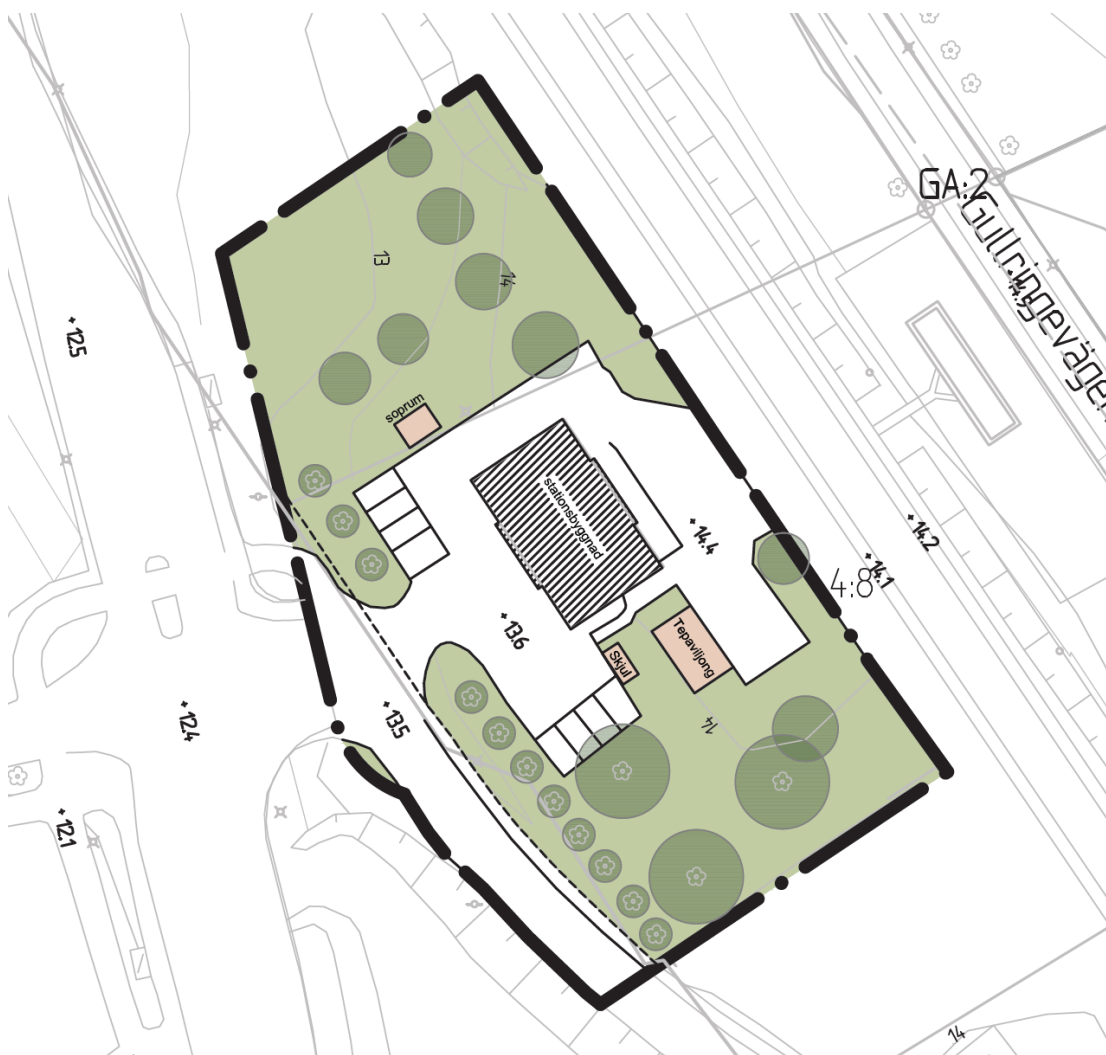
För ny bebyggelse (gäller ej för komplementbyggnader så som soprum, skjul etc.) inom detaljplanen så som t.ex. föreslagna te-paviljong föreslås utöver vad som föreslås för befintlig byggnad även följande skyddsåtgärder med avseende på närhet till Bohusbanan:

- Fasadkrav för ny bebyggelse (som vetter mot Bohusbanan inom 0-50 meter från Västerleden): Alla fasader inklusive tak skall utformas med ytskikt i obrännbart material. Eventuella fönster ska vara EI30-klassade.
- Ventilationsintag skall placeras så högt som möjligt och vetta bort från Bohusbanan. Kravet gäller all ny bebyggelse inom 50 meter från Bohusbanan.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger ändrad användning för planområdet från järnvägsändamål i gällande plan till handel, kontor och komplement till järnvägsändamål i planförslaget.

Bebyggelse



Illustrationskarta med bef. stationsbyggnad och möjliga komplementbyggnader.

Detaljplanen ger möjlighet till den byggrätt som motsvarar befintlig stationsbyggnad och mindre tillägg i form av komplementbyggnader. Komplementbyggnaderna är begränsade till en byggnadshöjd på 3 meter och motsvara totalt 65 kvadratmeter för att underordna sig stationsbyggnaden. För att bevara stationsbyggnadens utmärkande centralperspektiv får inte byggnader uppföras vid stationsbyggnadens långsidor.

Bevarande, rivning

Detaljplanen innebär att skyddsbestämmelser och rivningsförbud införs för stationsbyggnaden.

Trafik och parkering

Detaljplanen innebär att gränsen mellan kvartersmark och gata justeras för att stämma med platsens nuvarande utformning. Därmed går gränsen där trottoaren ansluter till fastighetens häck. Kommunen är huvudman för allmän plats medan Trafikverket är väghållare och ansvarar för drift och underhåll. Detaljplanen ger inte upphov till åtgärder inom detaljplanens gatumark.

Parkering

Utifrån Göteborgs stads riktlinjer har en mobilitet- och parkeringsutredning tagits fram i samband med detaljplanen. Utredningen drar slutsatsen att antalet parkeringsplatser bör vara 15 bilplatser per 1000 kvm kontor och 35 bilplatser per 1000 kvm handel. Utifrån ett scenario där övervåningen används som kontor och nederdelen blir butik behöver 6 platser ordnas för butiken och 3 platser för kontoret.

Enligt ”Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad” ska ytterligare parkering inom fastigheten i normalfallet inte krävas för befintlig bebyggelse och parkeringsutredningen ska särskilt beakta vad som är skäligt med tanke på att tomten redan är bebyggd. Den kulturhistoriskt värdefulla stationsparken gör att större utbyggnader av parkering och hårdgörande av mark i parkmiljön går emot detaljplanens syfte. I en avvägning mellan grönyta och parkering bör därför antalet parkeringsplatser justeras till 8 platser.

Cykelplatserna bör motsvara 30% av antalet samtidiga anställda och besökare vilket innebär att 9 platser behöver ordnas. Parkering för rörelsehindrade ska alltid kunna ordnas inom 25 meter från entré.

Tillgänglighet och service

Detaljplanen ger möjlighet att skapa kommersiell service, till exempel butik eller restaurang, i den befintliga stationsbyggnaden och även i tillkommande mindre komplementbyggnader. Byggnadens tillgänglighet får följas upp i bygglov och hanteras utifrån byggnadens bevarandevärde.

Friytor

Möjligheterna att bebygga planområdets friytor har begränsats för att behålla platsens gröna karaktär som är en del av det kulturhistoriska värdet. Inom planområdet finns träd som bör omfattas av biotopen allé och skyddas av förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Planbestämmelse om utökat lovplikt införs vilket innebär att marklov krävs för fällande av träd med en stamdiameter över 20 cm.

Sociala aspekter och åtgärder

Detaljplanen medför inga avgörande sociala konsekvenser. Däremot kan planen få positiva följder genom att nya arbetsplatser kan skapas. I stationsbyggnaden och nya komplementbyggnader blir det möjligt att ordna butik eller restaurang som kan fungera som en mötesplats för de boende i närområdet och utöka utbudet av kommersiell service i Säve.

Teknisk försörjning

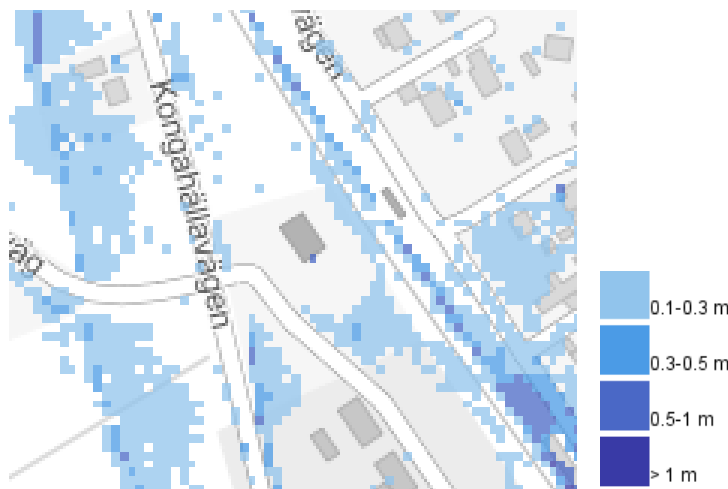
Dagvatten

Dagvatten ska i första hand tas om hand inom den fastighet där dagvattnet genereras. Inom fastigheten finns ytor för att naturligt fördröja dagvatten men det finns inte någon uppsamling eller fördröjningsanläggning för det vatten som faller på hårdgjorda ytor på kvartersmark. Vid Säve stationsväg leds vatten till diken vid vägganten.

Eftersom detaljplanen inte innebär någon större nybyggnation och att det inte finns någon problematik kopplad till dagvatten på platsen så har det inte funnits behov av att utreda dagvattenhanteringen inom planområdet.

Skyfall

Enligt Göteborgs stads översiktliga skyfallsberäkningar finns risk att höga flöden påverkar planområdet.



Översiktlig skyfallsberäkning 100-årsregn

Vatten och avlopp

VA-nätet är utbyggt i området och fastigheten är ansluten.

Värme

Stationsbyggnaden värms idag upp med oljepanna. Nät för fjärrvärme och fjärrkyla är inte utbyggt till Säve.

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.

Övriga ledningar

Detaljplanen bedöms inte påverka övriga befintliga ledningar i området.

Avfall

Fastigheten har idag abonnemang för hämtning av avfall. Soppilen kör in på fastigheten för att hämta kärlen. I planförslaget finns möjlighet att uppföra mindre komplementbyggnad där sopkärl kan förvaras.

Strax söder om planområdet finns en återvinningsstation som sköts av förpacknings och tidningsinsamlingen.

Tillgänglighet

Planområdet är plant med hårdgjorda ytor fram till byggnaden. Tillgänglighetsanpassning bör ske utifrån byggnadens kulturhistoriska värden och framtida verksamheters behov.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

Marken inom planområdet utgörs enligt tillgängligt kartunderlag av lera vars mäktigheter varierar mellan 10 till över 30 m, varav de största lerdjupen finns inom Säve 4:7 i dess norra del. Tidigare utredningar från omkringliggande områden tyder på att de övre ca 2 metrarna av leran är av torrskorpekaraktär och att lerans egenskaper därunder varierar en hel del både i plan och i djup, samt att leran underlagras av ett friktionsjordlager som i sin tur vilar på berget. Leran inom närområdet verkar generellt vara normalkonsoliderad närmast under torrskorpan och därunder svagt överkonsoliderad lera, med ökad konsolideringsgrad med djupet. Utifrån detta kan man räkna med att all påförd last kommer att orsaka sättningar. Dock har ingen platsspecifik utredning utförts inom aktuellt planområde. Grundläggning av komplementbyggnader kan utföras med exempelvis lastkompensation, dvs att byggnadens tyngd kompenseras genom att motsvarande mängd jord gräves ur. Eventuellt kan vissa laster påföras beroende på hur stora sättningar som kan accepteras. Vidare sättningsutredning ska då utföras så att planerad konstruktion anpassas till rådande markförhållanden. Uppfyllnader bör undvikas.

Marken inom området bedöms som lämplig för det som planen kommer att medge. Det föreligger inga stabilitetsproblem inom eller i direkt anslutning till planområdet som kan påverka dess lämplighet.

Markmiljö

Eftersom detaljplanen inte innebär någon betydande ny bebyggelse och det inte finns skäl att misstänka någon avgörande förorening på platsen har ingen provtagning genomförts inom planområdet i samband med detaljplanen.

Arkeologi

Det finns inga kända arkeologiska lämningar inom planområdet. Närmaste kända lämning finns ca 300 meter från planområdet.

Buller

Utifrån Göteborgs stads övergripande bullerutredning ligger nivåerna på 55-65 dB ekvivalent nivå inom planområdet.

En bullerutredning enligt 4 kap 33a§ bedöms med hänsyn till bullersituationen inte behövas eftersom detaljplanen inte möjliggör någon känslig markanvändning.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats. Eftersom staten är väghållare för Säve stationsväg så ligger ansvaret för drift och underhåll på Trafikverket. Detaljplanen innebär inte några åtgärder inom allmän plats.

Säve stationsväg regleras som gata eftersom det är en gata främst för trafik inom en tätort eller för trafik som har sitt mål vid gatan.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Mark som planläggs som allmän plats kommer att slås samman med fastigheten Brunstorp 2:30 och överförs till kommunen.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning skall ske i enlighet med detaljplanen.

Detaljplanen innebär att fastigheten för stationsbyggnaden avgränsas till att omfatta kvartersmarken inom detaljplanens plankarta. Genom en lantmäteriförrättning bestäms gränserna mot Säve stationsväg, mot Bohusbanan samt i sydväst och nordost där Trafikverket är fastighetsägare.

Före beviljande av bygglov skall bildning av fastigheter vara genomförd.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning. Fastighetsbildningen bekostas av fastighetsägaren.

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning
Brunstorp 2:30	55 kvm		Allmän plats
Säve 3:11	3280 kvm		Järnvägsändamål
Säve 4:8	1170 kvm		Kvartersmark
Brunnstorp 2:30		35 kvm	Kvartersmark
Säve 4:8		3335 kvm	Järnvägsändamål Allmän plats
Säve 4:7		1170 kvm	Kvartersmark

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Save station AB och Stadsbyggnadskontoret har skrivit avtal som reglerar finansieringen av planarbetet kopplat till detaljplanen.

Säve 4:8 erhåller mark från Säve 4:7 och avstår mark, för järnvägsändamål, till Säve 3:11 utifrån Save station AB:s köpeavtal med Trafikverket. Därmed kan fastigheten avgränsas från spårområdet och Save station AB kan få lagfart på fastigheten.

Avtal mellan kommun och exploatör

Innan detaljplanen antas ska, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, avtal tecknas mellan kommunen och Save station AB angående genomförandet av planen. Genom exploateringsavtalet regleras bl a kostnader kopplat till fastighetsbildning.

Avtal angående avstående av ersättningskrav på kommunen p g av att skyddsbestämmelser och rivningsförbud införs för fastigheten ska träffas mellan kommunen och ägaren till fastigheten Säve 4:8 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 kommunen/exploatören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Tidplan

Samråd: 2 kvartalet 2019

Granskning: 3 kvartalet 2019

Antagande: 4 kvartalet 2019

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

Förväntad permanent bygglov: 1 kvartalet 2020

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram ny plan eller ändrar gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

Planens genomförandetid

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

Överväganden och konsekvenser

Överväganden har gjorts mellan allmänna och privata intressen kopplade till planen. Stationsbyggnaden och stationsmiljön bevarande är ett extra starkt allmänt intresse utifrån att stationen tydliggör Säves historia som stationsort. För orten är det även av intresse att fastigheten används och kan ge plats för nya arbetsplatser. Förhoppningen är även att byggnaden kan inrymma butik eller handel som kan

fungera som en mötesplats och utöka Säves kommersiella service. Samtidigt ger detaljplanen begränsningar av hur fastigheten kan användas. Närheten till Bohusbanan där det transporteras farligt gods ger tillsammans med de kulturhistoriska värdena begränsningar för hur platsen bör utvecklas. Byggnaden och miljön ska bevaras och underhållas utifrån de värdena vilket gör att större exploatering inte kan bli aktuell. Utifrån en fastighetsägares perspektiv begränsar det möjligheterna att öka fastighetens värde samtidigt som underhållet för en äldre byggnad är större men det ska vägas mot att byggnaden i gällande plan är näst intill oanvändbar och därmed påverkas även fastighetsvärdet.

Nollalternativet

Nollalternativet är att ett scenario där detaljplanen inte skulle göras och gällande plan skulle fortsätta att gälla på platsen. Eftersom fastigheten är såld till ett privat företag som inte kan använda byggnaden enligt gällande plan skulle byggnaden fortsätta att stå tom. Utifrån att byggnaden inte skulle användas ökar risken att den förfaller och fastighetsägaren får inga inkomster av fastigheten vilket kan begränsa möjligheterna att värma upp och underhålla byggnaden. Därav ökar risken för att byggnaden förfaller och de positiva möjligheterna till arbetsplatser, butik och restaurang uteblir.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Detaljplanen har begränsade effekter ur ett socialt perspektiv och barnperspektiv. Stationsbyggnaden kan genom planförslaget ge möjlighet till arbetsplatser och kommersiell service genom kontor, butik och restaurang, vilket skulle kunna fungera som lokal mötesplats.

Lokala mötesplatser ger ett samspel mellan de som bor och verkar på orten men kan även bidra till att skapa en lokal identitet. Genom ett ökat utbud service förenklas vardagslivet för de som bor i Säve och genom en blandning av bostäder och verksamheter blir orten mer komplett och levande under hela dygnet. Bevarande av stationsbyggnaden bidrar till att stärka den lokala identiteten. Även om stationen ligger nära Bohusbanan där det transporteras farligt gods bedöms de markanvändningar som föreslås som säkra utifrån den riskutredning som tagits fram.

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 påverkas. 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.

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.

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 14 april 2019. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

Naturmiljö

I detaljplanen ingår ingen naturmark. Grönyttorna inom detaljplanen sköts som en privat trädgård och kommer inte att påverkas nämnbart av planändringen.

Kulturmiljö

Detaljplanen syftar till att skydda stationsbyggnaden och stationsmiljön utifrån den kulturmiljöutredning som tagits fram i samband med detaljplanen. Genom ökad kunskap om platsen och detaljplanens reglering av byggnad och mark ökar skyddet för stationen i jämförelse med gällande plan.

Påverkan på luft

Detaljplanen kan medföra något ökad trafik till och från framtida verksamheter i stationsbyggnaden men den ökade trafiken får ses som försumbar när det kommer till närområdets luftkvalitet.

Påverkan på vatten

Detaljplanen medför inga förändringar när det kommer till dagvatten eller grundvatten inom planområdet. Det finns inget öppet vatten i närheten av planområdet.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Kommunens investeringsekonomi

Fastighetsnämnden får inga inkomster eller utgifter för genomförandet av planen.

Trafiknämnden får inga utgifter.

Park- och Naturnämnden får inga utgifter.

Kretslopp och vattennämnden får inga inkomster eller utgifter.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Fastighetsnämnden får inga intäkter eller kostnader.

Trafiknämnden får inga kostnader.

Park- och Naturnämnden får inga kostnader.

Kretslopp och vattennämnden får fortsatta intäkter från brukningstaxan.

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Exploatören får utgifter för framtagandet och utförandet av planen.

Överrensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen bedöms inte avvika från översiktsplanen

För Stadsbyggnadskontoret

Karolin Rosgardt
Planchef

Åsa Åkesson
Plankonsultsamordnare

Anders Johansson
Planeringsarkitekt, AL Studio

För Fastighetskontoret

Annika Wingfors
Distriktschef

Sandra Klang
Exploateringsingenjör