

Detaljplan för **SKEPPSBRON**



**Samrådshandling
September 2009**



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Innehållsförteckning

Planbeskrivning

Genomförandebeskrivning

Planskiss

Illustrationsskiss

Grundkarta

Information

Handlingar kan beställas från Stadsbyggnadskontoret, receptionen tfn 031-368 18 00. Planhandlingar, kvalitetsprogram och miljökonsekvensbeskrivning finns även på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/byggabo under rubriken stadsplanering. Referensmaterialet finns endast utställt på utställningsplatserna.

Information om planförslaget lämnas av:

Fredrik Söderberg, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 15 91
Anna Signal, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 15 53
Martin Blixt, Älvstranden utveckling, tfn 031-779 96 36
Magnus Uhrberg, Fastighetskontoret, tfn 031-368 12 30
Rolf Fant, RF Byggkonsult, för Trafikkontoret, tfn 0708-81 95 33.

Utställningsplatser:

Stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20
Älvrummet, Kanaltorget vid Göteborgs Operan
SDF Centrum, Engelbrektsgatan 71

Samrådstitid: 30 september – 10 november 2009

Övrigt material:

Kvalitetsprogram
Miljökonsekvensbeskrivning
Program med samrådsredogörelse
Fastighetsförteckning
Referensmaterial, se planbeskrivning



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Planhandling

Samråd

Datum: 2009-09-21

Diarienummer: 0462/07

Distrikt Söder, Plangruppen

Fredrik Söderberg

Telefon: 031-368 15 91

E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Skeppsbron m.m. inom stadsdelen Inom Vallgraven i Göteborg

Planbeskrivning

Planens syfte och huvuddrag

Huvudsyftet är att åter förena staden med vattnet efter att Götatunneln tagits i bruk och att hela en idag trasig stadsbild.

De allmänna platserna i området är av stor betydelse. Gator, torg, platser och kajområdet ska bli göteborgarnas nya vardagsrum i city. Alla ytor utan bygg rätt utgör allmän plats, med undantag för kvarterens innergårdar.

I kvarteren Mercurius, Redaren och Verkstaden föreslås fem nya eller delvis nya stads-
kvarter. Bebyggelsen uppförs huvudsakligen i 7-8 våningar, men variationen spänner
från 5 våningar längs tvärgatorna till 12 alternativt 16 våningar i det nordligaste av de
nya kvarteren. De befintliga byggnaderna Merkurhuset och "Kinesiska Muren" i
kvarteren Mercurius och Redaren redovisas i samrådsskedet med de möjliga alter-
nativerna gällande bevarande/rivning.

Genom utfyllnad föreslås kajen flyttas ut 20-40 meter. På kajen, utanför stadskvarteren,
föreslås en mer småskalig bebyggelse i 1-4 våningar. Längst i norr föreslås en terminal-
byggnad för en ny kollektivtrafikknutpunkt och en större byggnad rymmer även längst
söderut utanför Rosenlundsverket. I den södra delen av vattenområdet föreslås ett utom-
husbad.

Den tillkommande bebyggelsen föreslås i huvudsak innehålla bostäder med handel och
andra verksamheter i bottenvåningen. Viss del av bebyggelsen kan i sin helhet användas
för kontor eller hotell. Parkering ordnas i huvudsak under mark.

Förslaget innebär ett nytillskott med 320-480 lägenheter och 24-40 000 m² hotell,
kontor och handel.

Förslaget innebär dessutom att en tillbyggnad av Rosenlundsverket, en påbyggnad av
Hotel Rivertons höghusdel med 2 våningar, samt en påbyggnad av Skeppsbrohuset med
en våning provas.

Handlingar

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Genomförandebeskrivning
- Planskiss (utkast till plankarta med bestämmelser)

Övriga handlingar:

- Illustrationsritning
- Grundkarta
- Kvalitetsprogram
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Sweco 2009-09-21
- Fastighetsförteckning
- Program med samrådsredogörelse

Referensmaterial:

- Arkeologisk förundersökning, På spaning efter Badstugubastionen vid Skeppsbron i Göteborg. Riksantikvarieämbetet, 2008.
- Aspekter på bevarande i kv Redaren och kv Mercurius. Erséus Arkitekter, 09-06-16.
- Bedömning av luftkvalitet. Sweco, 2009-09-14.
- Bullerutredning, Skeppsbron. ÅF-Ingemansson/ Sweco, 2009-06-15.
- Geoteknisk utredning för detaljplan, Projekt Skeppsbron. Sweco, 2009-06-15.
- Handel och besöksintensiv näring, Skeppsbron. ZÖK AB, Juni 2008
- Höga hus på centrala södra älvstranden, Stadsbyggnadskontoret, koncept 2009-09-21.
- Parkeringsutredning södra älvstranden, FB Engineering AB, koncept 2009-09-15
- Skeppsbron och Stora Otterhällan, bebyggelsehistoria och stadsbyggnadskvaliteter. Antikvariskt planeringsunderlag. Stadsbyggnadskontoret, Juni 2009.
- Solstudier. Erséus Arkitekter, 2009-06-16
- Strömningsstudie för planerad bebyggelse på Skeppsbron. SMHI, 2009-06-04
- Stadsrumsanalys för del av södra älvstranden. Space Scape, 09-05-04.
- Utvärdering av parallella uppdrag samt rekommendationer inför fortsatt arbete, projekt Skeppsbron. Stadsbyggnadskontoret och Älvstranden utveckling, 2009-01-08.

Bakgrund

Detaljplanen har föregåtts av ett omfattande idé- och utvecklingsarbete i form av ett första programsamråd 2003 samt dialog Södra Älvstranden och parallella stadsanalyser 2005. En redogörelse för detta finns i programmets del 1. Under 2007 genomfördes parallella arkitektuppdrag, vilket resulterade i fyra konkreta förslag till planunderlag. Föreliggande detaljplaneförslag är en syntes av de föregående leden i processen, vilket bland annat kan avläsas i följande inslag:

- Stadsbrynet mot Skeppsbron
- En kvartersstruktur som säkerställer tydliga gränser mellan offentliga, halv-privata och privata zoner samt bostäder i olika lägen med olika prisnivåer
- Spårvägens sträckning genom området

- Småskalighet och variation säkerställs genom byggrätternas utformning och förslag till fastighetsindelning
- Detaljplanen reglerar inte upplåtelseformer, men i kommunens budgetmål finns tydligt uttryckt ambitionen att öka byggandet av hyresrätter för den öppna marknaden och särskilt små hyreslägenheter för att det ska bli lättare för ungdomar att få tag i den första egna bostaden. Avsikten är att 25 procent av lägenheterna ska bli hyresrätter
- Ett publikt innehåll i delar av husens bottenvåningar säkerställs genom särskilda planbestämmelser
- Generösa offentliga rum med gröna inslag erbjuds, särskilt utmed kajstråket där också ett offentligt bad ryms
- Allmänhetens tillgänglighet till de offentliga rummen säkerställs genom att de läggs ut som allmän plats

Förutsättningar

Läge

Planområdet är beläget i Göteborgs centrum, mellan Stora Hamnkanalen och Rosenlundskanalen vid Göta Älv.



Areal och markägförhållanden

Planområdet omfattar cirka 12 hektar. Mark som ska bebyggas ägs huvudsakligen av Södra Älvstranden Utveckling AB och cirka en femtedel ägs av Skanska Fastigheter Göteborg AB. I övrigt ägs marken inom planområdet till största delen av Göteborgs Stad, Göteborg Energi AB, Kulturfastigheter i Göteborg AB, Kommanditbolaget Biet, SEB Trygg Liv och Fastighets AB Riverton. Vattenområdet ägs av Göteborg Stad.

Planförhållanden

Översiktsplan

Översiktsplanen för Göteborgs kommun anger ”Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor”. Det innebär bostäder, arbetsplatser, service, handel, mindre grönytor med mera. En blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd. Ett markreservat för spårväg genom området och en större småbåtshamn är anvisad.

En fördjupning av översiktsplanen gällande Södra Älvstranden antogs 1997, den gäller inte längre.

Program

”Program för Södra Älvstranden”, godkänt av kommunfullmäktige 2007-05-10. Syftet med programmet var att utgöra ett aktuellt underlag för de planer som ska möjliggöra att staden åter möter älven. I första hand gällde det att lägga fast grundstrukturen medan innehåll och utformning lämnades till efterföljande detaljplaneläggning. En blandad stadsbebyggelse föreslås och viktigt är att områdena blir lättillgängliga för alla. Stora Bommen (vid Stenpiren) anges som den viktigaste noden i området, där en knutpunkt för gång-, cykel- och kollektivtrafik kan utvecklas.

Detaljplan

För området gäller detaljplanerna F121, F2232, E2472, E3630, E2751, F3174, E2077, E1719, E2076, F522, F1444, F2980, E2127, E306, E331, F295, F2292, F2753 och DP/4561. Genomförandetiden för DP/4561 varar till och med 2011-05-31, övriga planers genomförandetid har gått ut.

Fornlämningar och kulturhistoria

Området omfattas av riksintresse för kulturmiljövården (Stadskärnan, 1600-tals staden) och ingår i ett fornlämningsområde (Gö 216). I anslutning till området finns ytterligare två fornlämningar (Gö 168, Inom Vallgraven 64:29 och Gö 149, Inom Vallgraven 53:16).

Landshövdingeresidenset (Inom Vallgraven 53:16) vid Södra Hamngatan är statligt byggnadsminne. Lilla Torget 3 (Inom Vallgraven 54:10) och Lilla Torget 4 (Inom Vallgraven 54:9) är byggnadsminnen enligt Kulturminneslagen.

En arkeologisk förundersökning har genomförts av Riksantikvarieämbetet. Förundersökningen lokaliserade befästningsanläggningarna i området innanför Skeppsbron. Delar av befästningsmuren hittades inom olika delar av kv. 51 Verkstaden. En markradarundersökning har genomförts för att undersöka befästningsmurens sträckning och status. En kompletterande arkeologisk förundersökning har genomförts för att kontrollera resultaten från markradarundersökningen där markradarn inte gett utslag. Förundersökningen och markradarundersökningen visar på en delvis bevarad befästningsmur från tidigt 1600-tal inom det aktuella kvarteret. Befästningsmuren omfattas av kulturminneslagens bestämmelser.

Vidare förundersökning av befästningsmuren ska ske genom grävning i den norra delen av Stora Badhusgatan. Detta bedöms kunna ske under hösten 2009.

Befintlig bebyggelse

Området vid älven är i första hand ett verksamhetsområde, präglat av industrialisering och sjöfart. Tegel- och putsfasader dominerar och den förhärskande byggnadshöjden är

cirka 7 våningar. Längs Södra Hamngatan och vid Lilla Torget är bebyggelsen lägre, 3-5 våningar. Byggnaderna i och i anslutning till området är i huvudsak uppförda från omkring förra sekelskiftet fram till 50-talet, men både äldre och nyare byggnader förekommer. Residenset som är uppfört år 1648 ligger i direkt anslutning till området.

Bebyggelsen inrymmer främst bostäder och kontor, men även andra verksamheter. Området består idag till stora delar av öppna parkeringsytor.

Rosenlundsverket är en viktig anläggning för fjärrvärmeproduktion, och den största produktionsanläggningen för fjärrkyla i stadens fjärrkylanät.

Service

Inom området finns trots det centrala läget ett mycket begränsat utbud av service. Inom 500 meter finns emellertid det breda utbud som Göteborgs centrum erbjuder.

Skolor, förskolor

Kommunen har få skolor och förskolor i områdets närhet och de förskolor/skolor som finns har ingen kapacitet för fler barn.

Stadsdelen har idag en förskola för ca 20 barn på Lasarettsgatan, en förskola på Nedre Kvarnbergsgatan för ca 20 barn samt Gustaviskolan som är förskola/skola för ca 85 barn F-årskurs 3. Lite längre bort finns till exempel Färgaregatans och Friggagatans förskolor i Stampen för 35 respektive 20 barn och i Vasastaden finns Folke Bernadottes gatas förskola med ca 60 barn. Det finns ett behov av nya förskolor och ytterligare förskoleplatser, dels för att på sikt ersätta de minsta förskolorna med större eller något större enheter och dels för att klara bostadsexpansionen i stadsdelen.

Grundskoleelever i centrum går på Gustaviskolan, Landalaskolan, Guldhedsskolan, Mossebergsskolan, Johannebergsskolan och Buråsskolan. Utöver dessa kommunala skolor finns det många etablerade friskolor. När det gäller grundskolor finns för närvarande inget behov av fler platser.

Trafik och parkering

Gång- och cykeltrafik

Inom området finns ett viktigt och välanvänt gångstråk, mellan city/Kungsgatan och Linné/Järntorget över Esperantoplatsen. Stråken längs Södra Hamngatan och Rosenlundsgatan ut till älven är viktiga, men relativt lågt utnyttjade idag.

I "Cykelprogram för Göteborg 1999" är en cykelbana för det övergripande cykelnätet föreslagen i Stora Badhusgatan. En befintlig cykelbana, som ingår i det övergripande cykelnätet, går längs kajen.

Kollektivtrafik

Buss

Buss trafikerar genom området och hållplatser finns vid kvarteret Mercurius och vid Lilla Torget.

Älvtrafiken

Älvsnaven och Älvsnaven angör hållplatsen Rosenlund.

Biltrafik

När Götatunneln togs i bruk år 2006 förändrades trafiksituationen på södra älvstranden. Omkring 80 procent av den trafik som gick ovan mark innan år 2006 går numera i Götatunneln. Stora Badhusgatan och Skeppsbron beräknas idag trafikeras med knappt 10 000 fordon/dygn.

Parkering

På Skeppsbron finns cirka 1200 parkeringsplatser. I den tillfälligt ankrade P-arken finns 403 platser av dessa. P-arken har ett tillfälligt bygglov till och med 15 mars 2011. Cirka hälften av p-platserna är förhyrda.

Störningar

De befintliga ljudkällorna inom utredningsområdet utgörs till största del av vägtrafikbuller. Ljudnivån från gatutrafiken ligger i nuläget mellan 60 och 63 dBA ekvivalent ljudnivå. Hamnverksamheten, fartyg samt Rosenlundsverket är källor som också påverkar omgivningen, men dessa bedöms inte påverka den totala dygnsekvivalenta ljudnivån. De kan dock vara störande om höga ljudimpulser förekommer eller om ett ihållande ljud hörs nattetid. Rosenlundsverket är i drift året runt, men högproduktion av el och fjärrvärme sker endas enstaka gånger per vintersäsong. Vägtrafiken är således dimensionerande för den totala ekvivalenta ljudnivån.

Luft

När Götatunneln togs i bruk år 2006 förändrades trafiksituationen på södra älvstranden och därmed även den geografiska utsläppsfördelningen av luftföroreningar. Idag sker huvuddelen av utsläppen från trafiken i Götatunneln via tunnelmynningar dels vid Järntorget och dels vid Lilla bommen.

Den centrala lokaliseringen av det aktuella planområdet innebär att luftförorenings-situationen även är påverkad av omgivande aktiviteter. Luftföroreningsutsläppen från den lokala trafiken, Rosenlundsverket, Götatunnelns mynningar och aktiviteterna på älven är väsentliga utsläppskällor som påverkar luftkvaliteten inom området.

Mark och vatten

De obebyggda delarna av området består i huvudsak av trafikytor och parkeringsytor. Vattenområdet omfattar framför allt en del av Göta Älv, men även delar av Stora Hamnkanalen och Rosenlundskanalen. Med undantag för broar och P-arken i Göta Älv så är vattenområdet öppet.

Området är ett riskområde för översvämningar. Södra Hamngatan ligger på mellan +12,7 och +13,0 meter och Stora Badhusgatan ligger på mellan +12,3 och +13,8 meter mätt i Göteborgs höjdsystem. Från Stora Badhusgatan sluttar området ner mot Göta Älv och kajen ligger i huvudsak på +11,5 till +12,0 meter. Nordväst om Kv Mercurius ligger marken så lågt som +10,2 meter. Medelvattenståndet i Göta Älv vid området är +10,1 meter, högsta högvatten är cirka +11,8 meter.

Inom planområdet varierar vattendjupet mellan 3,6 och 4,5 meter med undantag för området närmast farleden och Stenpiren där det är djupare.

Geotekniska förhållanden

Området som berör Skeppsbron har tidigare delvis legat under vatten. När Göteborg anlades på 1600-talet låg älvstranden strax väster om nuvarande Stora Badhusgatan och området utgjordes av ett grunt vassbevuxet vattenområde som sträckte sig ut i älven. Endast en smal landremsa skilde vattenområdet från berget Otterhällan som reste sig i öster. De geotekniska förhållandena kring Skeppsbron utgörs i huvudsak av lös sättningskänslig lera som vilar på friktionsjord innan berget tar vid. Jordlagerföljden inom nuvarande kaj-, gatu- och kvartersmark utgörs överst av utfyllnadsmassor bestående av grus, sand och silt, men innehåller även rivningsrester och äldre grundkonstruktioner.

Jorddjupet inom området ökar från berg i dagen vid Otterhällan till närmare 50 till 70 meter jorddjup utefter Skeppsbrokajen. Fyllnadsmassorna uppgår till som mest 7 meter närmast öster om Skeppsbrokajen.

Grundvattenytan återfinns generellt i nivå med eller något över medelvattennivån i Göta Älv, det vill säga på nivån +10 till +10,5 meter. I leran råder ett visst porvattenövertryck relativt ett hydrostatiskt portryck utgående från nivån +10 meter.

Sättningsförhållanden

De omfattande utfyllnader som utförts inom området har orsakat sättningar i den underliggande leran. Marksättningarna bedöms totalt uppgå till cirka 1-1,5 meter sedan 1800-talets slut. Sättningsdifferenserna är speciellt påtagliga i anslutning till pålade konstruktioner. Sättningshastigheten uppgår idag till cirka 0,5 cm/år. Inom större delen av Stora Badhusgatan, som till stor del ligger på fastmark, bedöms däremot de pågående sättningarna vara försumbara. Merkurhuset har satt sig cirka 1,5 meter sedan det uppfördes 1897. Den pågående sättningshastigheten i byggnaden uppgår till cirka 2-3,5 mm/år. Byggnaden "Kinesiska muren" är uppförd 1915 och har genom åren erhållit stora och ojämna sättningar, vilket har medfört att byggnaden idag lutar kraftigt åt nordväst. Sättningshastigheten inom byggnaden är ojämn och varierar mellan cirka 1,5-5 mm/år.

All ökad belastning på marken, till exempel från uppfyllnader eller grundvatten-sänkning, kommer medföra stora sättningar som kommer att pågå under lång tid på grund av att leran är mycket sättningskänslig.

Stabilitetsförhållanden

Stabilitetsförhållandena inom planområdet är sådana att säkerheten för befintliga förhållanden är något låg, framförallt för områdena närmast bakom befintliga kajkonstruktioner mot Göta Älv, Stora Hamnkanalen och Rosenlundskanalen. Detta innebär att höjning av dagens marknivåer eller ökad markbelastning först kan tillåtas när förstärkningsåtgärder har utförts.

Markföroreningar

En översiktlig jordprovtagning och sedimentprovtagning har utförts i Göta Älv i ett tidigare skede. En översiktlig inventering av tidigare verksamheter utfördes i samband med järnvägsutredningen för spårvägen förbi Skeppsbron.

Områden med störst föroreningspotential bedöms vara kvarteret Elektricitetsverket och kvarteret Verkstaden. Inom dessa kvarter finns respektive har det funnits elektricitetsverk och gasverk samt mekanisk verkstad. I marken invid kvarteret Elektricitetsverket

bedöms det som sannolikt att rester av främst petroleumkolväten, PAH (polycykliska aromatiska kolväten) och enstaka metaller kan finnas i olika omfattning.

Ett fåtal provpunkter har tagits inom kvarteret Verkstaden. De indikerar att det kan finnas föroreningar som metaller (främst bly, koppar och zink), oljerester samt PAH. Dessutom kan det lokalt finnas avfall och restprodukter i marklagren såsom slagg, svetselektroder, skrot etcetera.

Industriverksamheter har bedrivits under lång tid i området. Det är sannolikt att husgrunder och betongkonstruktioner med mera lämnats kvar i marklagren och dessa kan påträffas vid schaktarbeten. Ledningsgravar, äldre cisterner för drivmedel och bränsle kan också lokalt ha påverkat föroreningssituationen.

Området har fyllts ut under hand, fyllnadsmassor av olika karaktär kan ha tillförts området exempelvis i samband med återfyllnad efter rivningsarbeten, utfyllnader av lågpunkter och vid anläggningsarbeten. Massorna kan innehålla föroreningar i sådan omfattning att särskild hantering kan krävas.

Utförd undersökning av sediment i Göta Älv visar på en likartad föroreningssituation inom området. Resultaten stämmer överens med tidigare utförda provtagningar i näraliggande områden. På den lera som underlagrar sedimenten har ingen provtagning utförts men den bedöms, med hänsyn till tidigare provtagningar i närområdet, innehålla låga föroreningsnivåer.

Markradon

Området är generellt klassat som normalriskområde för markradon förutom den södra delen av området som klassas som lågriskområde. Inom de delar som klassas som normalriskområde skall en markradonundersökning utföras i projekteringskedet.

Övriga planer och projekt

Samband finns bland annat med:

- Järnvägsplan för spårvägsutbyggnad inom området
- Program för Norra Masthugget, stadsutvecklingsprojekt
- Program för Södra Älvstranden (nordöstra delen d.v.s. Packhuskajen), stadsutvecklingsprojekt
- Västlänken och K2020
- Kringens fortsättning - Operalänken
- Gång- och cykelbro över älven

För att bygga spårväg krävs en järnvägsplan, denna tas fram av trafikkontoret parallellt med denna detaljplan. Järnvägsplanen gäller hela sträckan Järntorget – Lilla Torget. Järnvägsplanen kan inte fastställas innan detaljplaner som tillåter spårväg gäller. Avväganden för projektet som helhet görs i detaljplanen.

Programarbete pågår för Norra Masthugget, varav den östra delen kan bli aktuell för detaljplanering under 2011. Området har idag en ensidig markanvändning med övervägande kontor och stora parkerings- och trafikytor. Syftet med programmet är att utreda förutsättningarna för en strukturerad utveckling av området, för att bli ett innerstadsområde av blandad karaktär. På längre sikt kan det även bli möjligt att knyta ihop kajen med Linnéstaden.

Planarbetet för Packhuskajen är kopplat till byggandet av Västlänkens tågtunnel under Göteborg. Banverkets styrelse har i december 2007 förordat det alternativ som innebär att tågtunneln går under delar av planområdet. Byggandet kan påbörjas tidigast 2013.

Kringen är en förkortning för Kollektivtrafikringen, vilken är en del av Göteborgsöverenskommelsen. Projektet startades 1998 och har som mål att effektivisera Göteborgs spårvägssystem genom att bygga en ringled för spårvagnar, dels för att avlasta Brunnsparken men också för att öka kollektivtrafikens andel av resenärerna i rusningstrafik. Den sista etappen av Kringen utgörs av ny spårväg i sträckningen Järntorget – Stora Badhusgatan – Stenpiren – Lilla Torget. När Västlänken är byggd kan en förlängning i sträckningen Stenpiren – Operan – Drottningtorget, kallad Operalänken, bli aktuell.

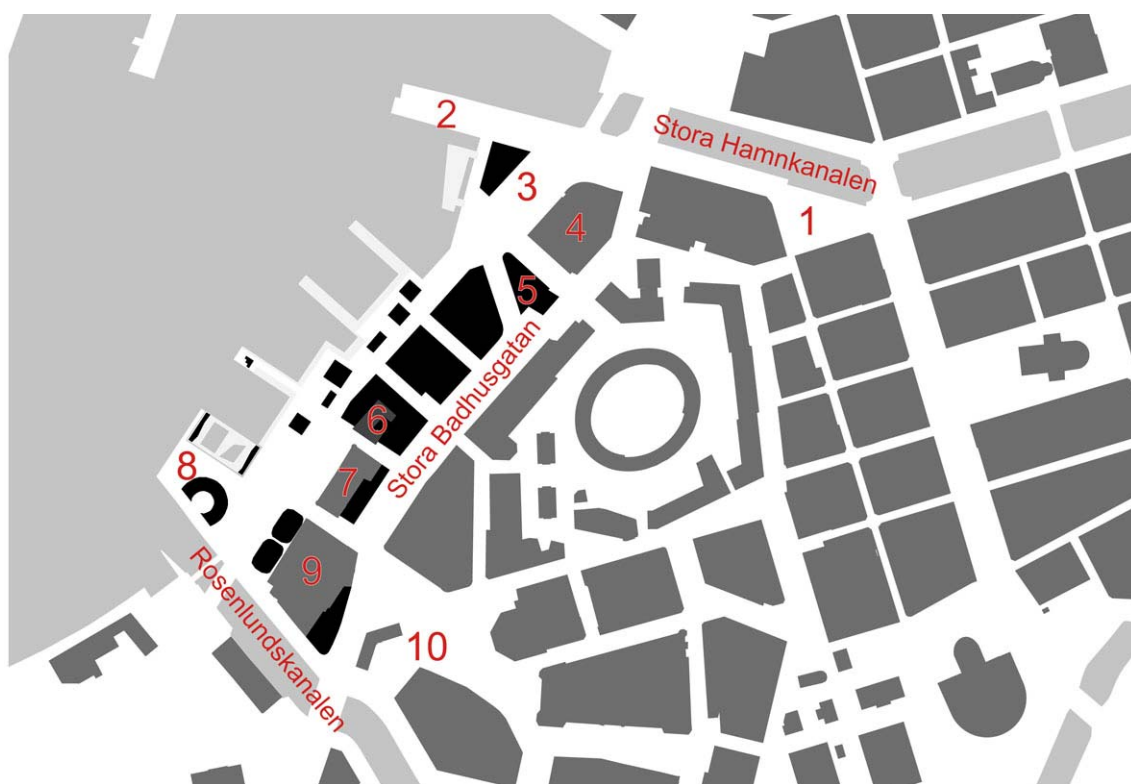
I arbetet med K2020 – framtidens kollektivtrafik i Göteborg – sägs att andelen resor med kollektivtrafik ska öka från dagens 24 procent till 40 procent vilket innebär mer än en fördubbling av antalet resor med kollektivtrafik år 2020.

En rättslig process pågår för gång- och cykelbron, Miljööverdomstolen förväntas lämna beslut i ärendet före årsskiftet 2009/2010. Byggandet av bron är därmed oklart, om den byggs kommer ett viktigt stråk etableras från brofästet vid Packhuskajen in mot city. Detta stråk hamnar troligen i Norra Hamngatan. Om bron inte byggs kommer båttrafiken över älven bli än viktigare och det kan bli aktuellt med skytteltrafik med bättre plats för cyklar. I detta fall hamnar stråket i Södra Hamngatan in mot city.

Detaljplanens innebörd

Syfte

Målet är att åter förena staden med vattnet efter att Götatunneln tagits i bruk och att hela en idag trasig stadsbild. Med ny bebyggelse i de rivna kvarteren mellan Stora Badhusgatan och Skeppsbron samt däremellan väl utformade stadsgator och ett attraktivt kajstråk kan området bli ett värdefullt tillskott till ett livaktigt city. Tanken är också att livliggöra vattenområdet med bland annat en ny färjeterminal, pirar för turist- och utflyktsbåtar, en ny småbåtshamn och ett bad i älven. Med ny spårväg kan kollektivtrafiken få en ny knutpunkt vid Stenpiren. Beroende på hur Merkur och Kinesiska Muren hanteras innebär förslaget ett nytillskott med 320-480 lägenheter och 24000-40000 m² hotell, kontor och handel.



Översiktsskarta

1. Lilla Torget, 2. Stenpiren, 3. Knutpunkten – Bytespunkt Skeppsbron, 4. Skeppsbrohuset, 5. Triangelntomten, 6. Kinesiska Muren, 7. Merkurhuset, 8. Nocken, 9. Rosenlundsverket, 10. Esperantoplatsen.

Planstruktur

Skeppsbron planeras som en utvidgning av den befintliga stenstadsstrukturen i centrum. Att bygga ut stadsdelen efter den täta stenstadens modell skapar förutsättningar för ett rikt stadsliv och för ett minskat behov av transporter.

Fem nya eller delvis nya stadskvarter föreslås. Kvarteren har en rektangulär form, med undantag för den norra delen där spårvägen styr kvarterens form. Bebyggelsen uppförs huvudsakligen i 7-8 våningar, men variationen spänner från 5 våningar längs tvärgatorna till 12 alt. 16 våningar i det nordöstligaste av de nya kvarteren. På kajen utanför kvarteren ligger en mer småskalig bebyggelse i 1-4 våningar.

En studie om höga hus för centrala delen av södra älvstranden pågår, där framför allt stadsbildafrågor med avseende på högre hus belyses i ett större sammanhang. Studien finns i nuläget i konceptform och kommer utgöra underlag för kommande bedömningar och slutligt förslag till detaljplan/planer.

Stadsrumsanalys - space syntax

Space syntax är en metod som analyserar hur väl gator är kopplade till varandra, den lokaliserar gator som ligger mer centralt och gator som ligger mer perifert i ett system. Metoden ger ett underlag för att bedöma hur flöden av människor blir i området. En stadsrumsanalys med hjälp av space syntax har gjorts som underlag för att bedöma kvaliteter och brister i planförslaget.

Skeppsbron i staden

Planen för Skeppsbron skapar ett nytt stadsövergripande stråk i och med den nya kopplingen över Vallgraven, mellan Landsvägsgatan och Stora Badhusgatan, vilket bidrar till att Skeppsbron har god potential att utvecklas till en naturlig del av Göteborg.

De många tvärkopplingarna mellan Stora Badhusgatan och kajstråket är viktiga då de bidrar till att göra kajen och kajstråket tillgängligt.

Skeppsbron som mötesplats

Skeppsbron är väl förankrat som mötesplats för de boende i det lokala grannskapet och har en relativt bra koppling till Linnéstan samt till kajstråket norrut och Hamngatorna. Däremot är kopplingen västerut mot Masthugget och Långgatorna otidlig.

Förslag till vidareutveckling

För att Skeppsbron och Kajstråket ska kunna utvecklas till ett levande stråk och en attraktiv mötesplats för både grannskapet och för hela Göteborg krävs tydliga kopplingar till Masthamnsgatan, Nya Allén/Första Långgatan samt Järntorget.

Området kring kvarteret Järnvågen utgör en länk/koppling som kräver noggrann planering för att Skeppsbron ska bli en väl integrerad stadsdel i Göteborg.

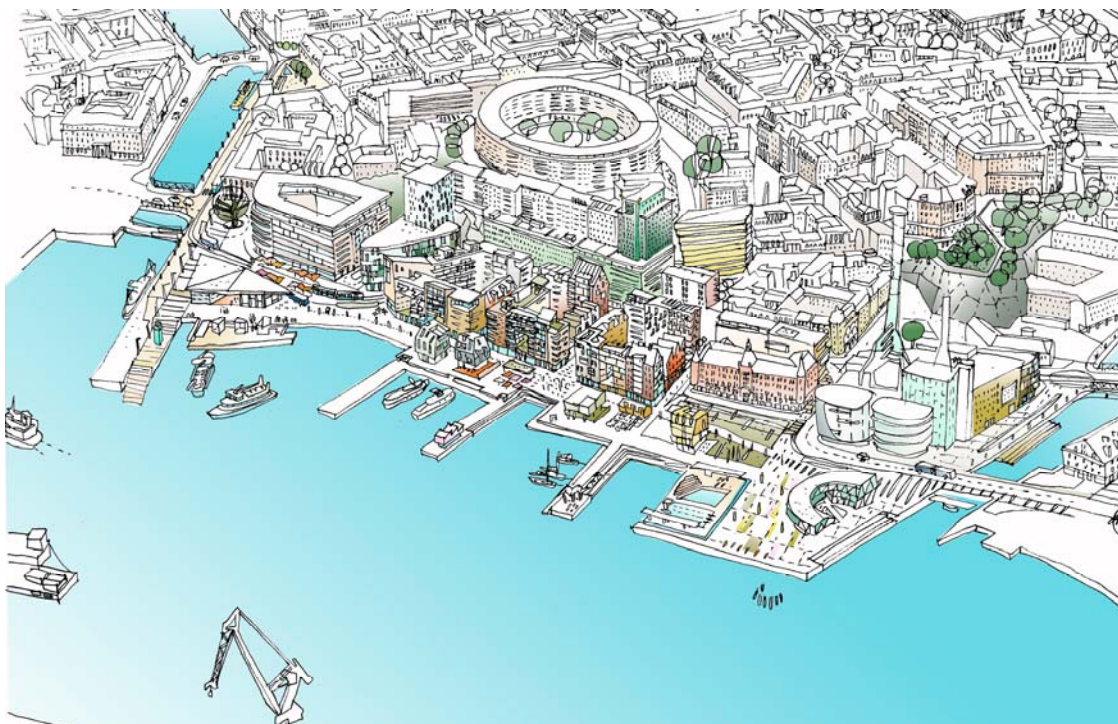


Illustration av Erséus Arkitekter

Bebyggelse

Tillkommande bebyggelse

I huvudsak föreslås den tillkommande bebyggelsen innehålla bostäder med handel och andra verksamheter i bottenvåningarna. Viss del av bebyggelsen kan i sin helhet användas för kontor eller hotell. Närmast Rosenlundsverket tillåts inte bostäder på grund av skyddsavstånd och buller. Gestaltungsfrågorna belyses djupare i Kvalitetsprogrammet.

Stadskvarter

I de fyra kvarteren mellan Rosenlundsverket och "diagonalen" föreslås bebyggelse utefter gatorna kring kvartersgemensamma gårdar. Hushöjderna varierar, mot Skeppsbron och mot tvärgator i nordost sju våningar, mot tvärgator i sydväst fem våningar och mot Stora Badhusgatan sju till åtta våningar. Kvarteren föreslås delas in i flera fastigheter för att uppnå den eftersträfvade variationen i området, bestämmelse finns i detta skede inte. Byggnaderna innehåller huvudsakligen bostäder. Handel och kontor kan eller ska inrymmas i de nedre planen och parkering ordnas under mark.

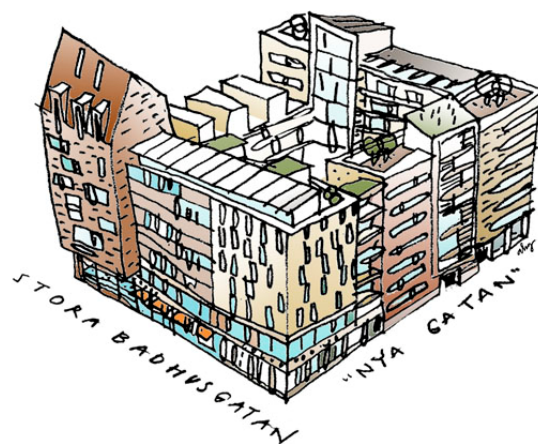


Illustration av Erséus Arkitekter

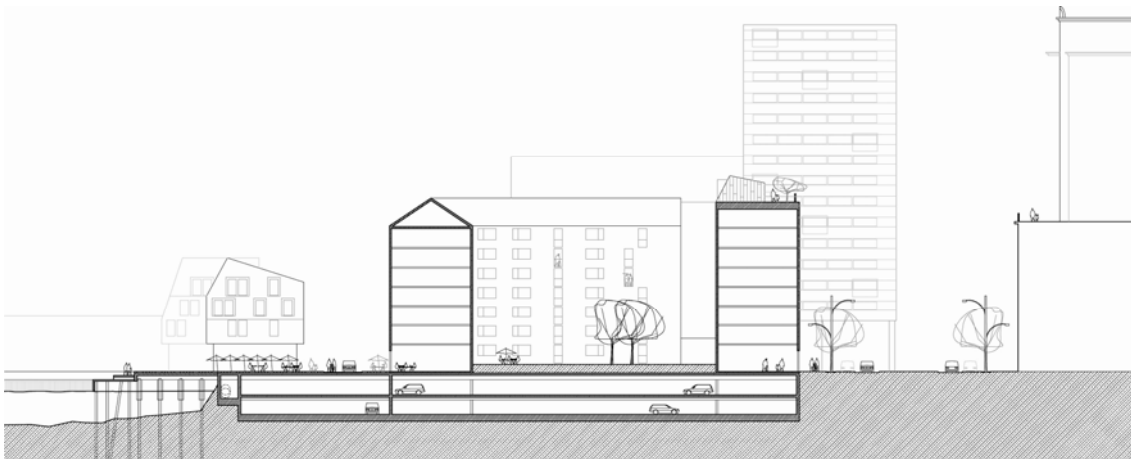
På Skeppsbron ska det finnas utrymme för personer i alla åldrar. För de minsta barnen är bostadsgårdarna betydelsefulla och de kringbyggda gårdarna i stadskvarteren har fördelar för barnfamiljen. Gården är en känd och trygg miljö, barnen håller sig inom räckhåll och husen skyddas från buller. Gårdarna är relativt små och det är därför viktigt att lek och grönska prioriteras här.

Det är önskvärt att inrymma en förskola i något av kvarteren. Möjligheterna att anordna områden för utomhuslek, platser för angöring med mera med hänsyn till kvalitet, ytkrav och även säkerhetsaspekter ska studeras vidare.

Ljusförhållanden har studerats, se kap. Konsekvensbeskrivning nedan. För att få så bra förhållanden som möjligt på kvarterens gårdar ska byggnaderna vara lägre mot sydväst för att släppa in ljus. Andra sätt att få bättre ljusförhållanden är öppningar på olika sätt i kvarteren, samt att höja gården en våning och inrymma lokaler därunder, detta möjliggörs men säkerställs inte i förslaget.

För att skapa en bullerskyddad gård måste kvarteren vara helt slutna mot bullerkällan, och lägenheterna som vetter mot en sådan sida måste vara genomgående. Även detta påverkar kvarterens utformning.

Utformning av bebyggelsen närmast Rosenlundsverket, med avseende på skydd mot buller och brand/explosion, kommer studeras vidare.



Sektion genom kaj – kvarter – Stora Badhusgatan

Sektion av Erséus Arkitekter

Triangeltomten

Kvarteret närmast söder om Skeppsbrohuset redovisas under samrådsskedet med två olika alternativ med avseende på volymens form, men med ungefär samma våningsyta. Dessutom diskuteras ett tredje alternativ med en avsevärt större yta.

Ett hotell är lämplig användning av platsen, men även andra verksamheter eller bostäder är möjlig användning av tomt. Under marknivå kan parkering ordnas.

Alternativ A innebär en större del med 7 våningar mot Skeppsbron och en högre byggnad i ca 16 våningar mot Stora Badhusgatan. Med nuvarande trafiklösning krävs ett stort överhäng där byggnaden sträcker sig ut över Stora Badhusgatan, det innebär bland annat svårigheter ur gestaltnings- och trygghetsaspekt. Högdelen får en slank gestalt som kommer att utgöra en kraftfull markering i fonden på Stora Badhusgatan, vilket bedöms som positivt ur stadsbildsynpunkt. Högdelen blir också synlig från Stora Hamnkanalen där ungefär 5 våningar blir synliga, mitt i fonden på kanalrummet, över taket till Wijkska huset vid Lilla Torget. Detta ses som en negativ konsekvens ur stadsbilds- och kulturmiljösynpunkt, se även MKB.

Alternativ B innebär en byggnad som trappar sig upp från 9 våningar vid stadsbrynet mot älven, 10 våningar i mitten och till 11 våningar mot Stora Badhusgatan. Byggnaden når inte så långt ut i Stora Badhusgatan och har ett mindre överhäng. Trots detta och att byggnaden är lägre så utgör den en markering i fonden på Stora Badhusgatan, om än inte lika markant som i alternativ 1. Från Stora Hamnkanalen blir inte huset synligt.



Alternativ A, hus med 7 och 16 våningar



Alternativ B, hus med 9-10-11 våningar

En ytterligare alternativ lösning av kvarteret (Alternativ C) med ett större hotell av internationell klass innebär att hela kvarteret utökas mot sydväst, "diagonalen" flyttas sex meter, kvarteret närmast minskas i motsvarande grad. Troligt är att en högdal på cirka 16 våningar som är avsevärt större till ytan än alternativ A och B krävs för detta alternativ. Det ställs troligen också andra krav på angränsningsmöjligheter som är svåra att hantera på grund av platsbrist. Konsekvenser på bostadskvarteret i sydväst blir förhållandevis stora då gården inte bör göras mindre.

Området är komplicerat ur trafiksynpunkt med många funktioner som ska samsas. En vändmöjlighet på Stora Badhusgatan är önskvärd, nedfart till parkeringsgarage, angränsning till triangeltomten och angränsning till Skeppsbrohuset. Dessutom passerar spårvägen i direkt anslutning vilket försvårar ytterligare.

Under det fortsatta planarbetet kommer följande studeras vidare: byggnadsvolymer och stadsbild, trafiklösning, parkeringsbehov, påverkan på spårväg, på närliggande kvarter etcetera, varefter ett alternativ föreslås.

Kajbebyggelse

Längs kajstråket föreslås mindre byggnader som berikar upplevelsen längs sträckan. Här finns utrymme för restauranger, caféer och kanske en och annan verksamhet med anknytning till det marina. Byggnaderna varierar i storlek, karaktär, form och material. Hushöjderna varierar mellan en och fyra våningar. Genom sin utformning och placering skapas mellan byggnaderna naturligt skyddade platser i solen med utsikt mot älven och med visst skydd för västanvinden. Byggnaderna ska även utformas med hänsyn till utblickar från kvarteren längs Skeppsbron och från tvärgatorna.

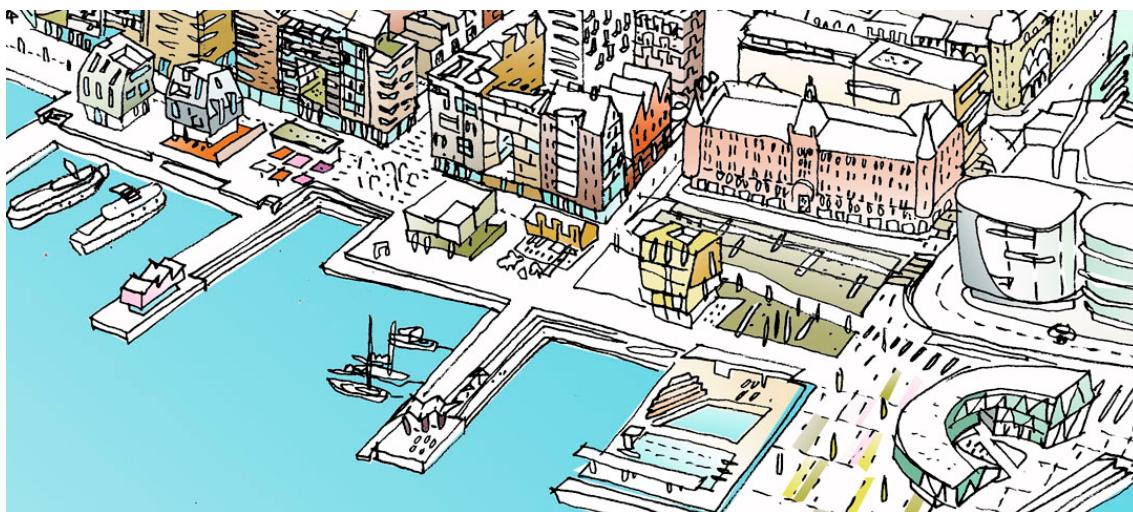


Illustration av Erséus Arkitekter

Bottenvåningarna ska vara publika till funktion och utformning. Husens övriga våningar kan innehålla till exempel ateljéer och gallerier, kontor och i någon mån bostäder. Nyttänkande kring boendeformer etcetera diskuteras.

Längst söderut på kajen utanför Rosenlundsverket kan en något större byggnad i två till tre våningar uppföras. "Nocken" har ett läge som innebär en stor potential. Byggnaden ska gestaltningsmässigt höras samman med de övriga byggnaderna på kajen. Även här är utgångspunkten en byggnad av publik karaktär.

Kajstråkets och vattenområdets innehåll och gestaltning avses studeras vidare i parallella arkitektuppdrag

Bytespunkt Skeppsbron

Längst i norr skapas en viktig kollektivtrafikknutpunkt där spårvagnstrafik, buss- trafik och färjor angör. Knutpunkten innebär en bekväm och tillgänglig koppling mellan älvtrafiken och citytrafiken. Bytespunkten blir viktig och kommer att genomströmmas av väldigt många människor, Västtrafik räknar med cirka 16000 av- och påstigande resenärer i denna punkt. För denna bytespunkt möjliggörs en terminalbyggnad i motsvarande två plan. Det finns begränsat med plats och vissa funktioner kan behöva samordnas med Skeppsbrohuset.

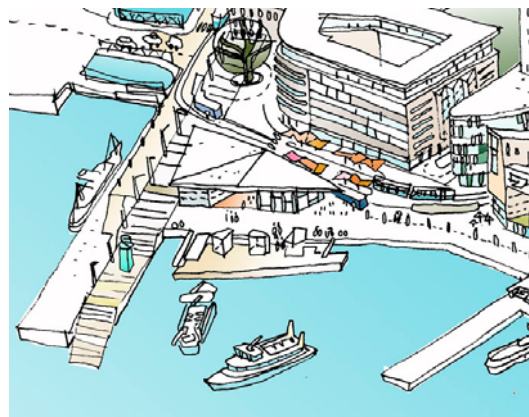


Illustration av Erséus Arkitekter

Befintlig bebyggelse

Skeppsbrohuset

Kvarteret utgör något av en entrébyggnad för Skeppsbron, i och med dess läge i slutet på ett viktigt stråk från city ut till älven. Dess utformning och användning är således av stor betydelse.

Byggrätten utökas i planförslaget så att ytterligare en indragen våning möjliggörs. Det finns behov av en ny ventilationsanläggning för kvarteret och en påbyggnad inrymmer även den, vilket ger ett mer sammanhållet taklandskap jämfört med nuläget.

Skeppsbrohuset ligger dock i ett känsligt läge i fonden på Stora Hamnkanalen nära älven. Stödet i topografin och i planerad och befintlig kringliggande bebyggelse är begränsad. En eventuell påbyggnad kommer att studeras vidare med hänsyn till stadsbild och gestaltning.

Riverton

Byggrätten utökas så att hotellets högdel kan byggas på med två våningar och breddas i gavlarna. Fastighetsägaren avser att bygga fler hotellrum, en ny lobby, ny restaurang, en vinterträdgård mot Stora Badhusgatan och ytterligare konferensutrymmen.

Hotell Riverton ligger placerat mellan den horisontella kajen vid Skeppsbron och Otterhällans dramatiska bergstopografi och är väl synligt i Älvrummet. Det ligger i direkt anslutning till "Göteborgs första skyskrapa" – Otterhall. En påbyggnad måste studeras vidare med hänsyn till stadsbild och gestaltning.

Esperantoplatsen

För byggnaden på platsen finns en relativt ny detaljplan som anger användningen Q, vilket betyder användning anpassad till bebyggelsens kulturvärden. Det innebär att bostäder kan tillåtas vilket inte är lämpligt framför allt med anledning av buller från trafik. I denna detaljplan anges användningen C, vilket innebär att användningen är relativt fri, men bostäder tillåts inte. Bestämmelse som hindrar rivning och förvanskning av karaktären kvarstår. Eftersom fastighetsgränsen går en bit ut i torgytan införs dessutom införs bestämmelser som säkerställer att kvartersmark utformas som del av torgytan, och därmed inte får hägnas in,

Merkur och Kinesiska muren

Merkurhuset och Kinesiska Muren redovisas under samrådsskedet med flera möjliga alternativ gällande bevarande och rivning.

Planskissen (utkast till plankarta) visar en möjlig lösning där byggrätten framför Merkur genom en administrativ bestämmelse inte får utnyttjas förrän befintligt hus rivits. Merkur kan då stå kvar så länge fastighetsägaren önskar, därefter kan kvarteret utvidgas och planstrukturen ”färdigställas”. Byggrätten framför Kinesiska Muren är knappast möjlig att utnyttja innan husets rivs och en liknande administrativ bestämmelse behövs inte, huset kan stå kvar så länge fastighetsägaren önskar.

Merkurhuset och Kinesiska muren är två av Skeppsbrons äldsta byggnader med ett högt kulturhistoriskt värde och en historisk förankring som kan berika den nya stadsmiljön. Ett bevarande ger en variation i området, och gör att stadsdelen kan växa fram under en längre tid. När husen i en framtid ersätts av nya kan även dessa bidra till mångfalden i området då de byggs vid en annan tidpunkt än de som nu planeras.

Byggnaderna utgör de enda kvarvarande historiska resterna som tillsammans kan gestalta minnet och förståelsen av Skeppsbrons äldre historia på ett någorlunda övertygande sätt i det nya stads- och vattenlandskapet. Som enskilda arkitektoniska gestalter av hög kvalitet berättar de om rederinäringen och en intressant arkitekturhistoria, tillsammans bildar de dessutom en stark arkitektonisk enhet som återspeglar det äldre stadsbyggnadssammanhanget.

Planstrukturen är utformad så att båda eller endera av byggnaderna kan vara kvar. Strukturen är också utformad så att båda husen kan rivas. Detta ger flexibilitet och möjligheter, men innebär också begränsningar och negativa konsekvenser. Tomten bakom Merkur, mot Stora Badhusgatan, är svår att utnyttja.

Marknivåerna runt de befintliga husen ligger upp till 2,5 meter lägre än de planerade nivåerna för kajen och de nya kvarteren. Sammanlänkningen av de olika nivåerna ger avtryck i form av trappor, ramper och stödmurar, som sträcker sig långt utanför kvarteren och som begränsar tillgängligheten i området för både fotgängare och trafikanter. Om nivåskillnaderna utformas på ett medvetet sätt kan de innebära kvalitéer för parken, till exempel i form av avskildhet och skydd för vinden.

Nya byggrätter i kvarteren som är anpassade till de befintliga husen blir inte lika ändamålsenliga som om man hade utgått från ett tomt kvarter. En kvartersstruktur etableras med begränsningar som kommer att finnas kvar även i framtiden då de gamla husen försvinner och ersätts med nya.

Garage under kvarteren får sämre kapacitet och kan inte kopplas samman med det planerade gemensamma garaget under kajen så länge husen står kvar. Det är tveksamt om källarplan under de nya byggnaderna i dessa kvarter överhuvudtaget kan utnyttjas till garage.

För alternativen med bevarande gäller också att skredrisken måste åtgärdas. Den höjning av marken ut mot kajen som behövs med anledning av översvänningsrisken ökar tyngden på jordlagren så att förstärkningspålning måste utföras. Detta innebär, förutom den höga kostnaden, ett hinder då byggnaderna behöver ersättas med nya inom kvartersstrukturen.

När Merkurhuset byggdes var markhöjden utanför +12,0 meter. Sedan dess har sättningar i kvarteret gjort att gatuhöjden vid entrén till butiken i det nordvästra hörnet idag är +10,2. Den blivande marknivån på Skeppsbron är + 12,7 (pga. krav på översvänningshöjd). Fastighetsägaren, K/B Biet, rapporterar att en tidigare utförd grundförstärkning inte gett något resultat och att sättningarna fortsätter men nu med

ojämna sättningar som knäcker huset. Ägaren bedömer att huset kan fungera i 20 år innan sättningsskadorna kräver att ett beslut om förändring behöver tas.

Kinesiska Muren är 20 år yngre än Merkurhuset och sättningarna är mindre. Marknivån framför huset ligger idag på +11,0 meter. Huset har fortgående sättningar med ojämn fördelning, vilket syns tydligt exteriört. Fastighetsägaren, Älvstranden Utveckling AB, bedömer att sättningsskador, byggnadstekniska följder av dessa, komplicerade förhållanden för att säkerställa huset samt påverkan på den återstående kvartersmiljön är så negativa att huset bör rivas.



Alternativ 1



Alternativ 2



Alternativ 3



Alternativ 4

Illustrationer av Erséus Arkitekter

Olika alternativ avseende bevarande. För Merkurhuset och Kinesiska Muren redovisas under samrådsskedet möjliga alternativ gällande bevarande och rivning. Alt. 1 innebär att Merkur bevaras och att Kinesiska Muren rivs, detta stämmer med fastighetsägarnas önskemål. Alt. 2 innebär att båda husen bevaras. Alt. 3 innebär att båda husen rivs. Alt. 4 innebär att Merkur rivs och Kinesiska Muren bevaras, detta går tvärs emot fastighetsägarnas önskemål.

Rosenlundsverket

Rosenlundsverket planeras för fortsatt produktion av energi och fjärrkyla. Anläggningen behöver byggas ut och delvis förnyas. Mot Stora Badhusgatan ersätts den befintliga lägre delen med en cirka 20 meter hög byggnad för produktion och kontor. Mot Skepps-

bron utökas byggrätten för en cirka 20 meter hög tillbyggnad för produktion och eventuellt kontor. För de mellanliggande befintliga huskropparnas takytor som upptas av processutrustning för produktion av energi och fjärrkyla medges en ökning av byggnadshöjden med cirka 9 meter. För verksamheten behövs båtplats och kylvattenintag vid kajen. Gestaltningen av Rosenlundsverket är viktig och kommer att studeras vidare.

Verksamheten medför vissa risker och även störningar i form av buller, vilket ställer krav på tillkommande omkringliggande bebyggelse. Förhållandena kommer att studeras vidare och kan resultera i bestämmelser gällande skyddsåtgärder av olika slag.

Kajer och vattenområden

De allmänna platserna i området är av stor betydelse. Gator, torg, platser och kajområdet ska bli göteborgarnas nya vardagsrum i city. Alla ytor utan byggrätt utgör allmän plats, med undantag för kvarterens innergårdar.

Utformningen av området är inte färdigstuderat. I det fortsatta arbetet kommer parallella arkitektuppdrag för kaj- och vattenområdet ordnas. En utgångspunkt är emellertid att området delas upp tydligt för olika funktioner – färjetrafik, turistbåtstrafik, gästhamn och bad.

Skeppsbrokajen

Genom utfyllnad föreslås stora delar av kajen flyttas ut 20-40 meter. Även Nocken längst söderut planeras bli ”fast mark”.

För barn är den spontana leken viktig. Stora delar av den bilfria kajen består av flexibla ytor som ger utrymme för spontan aktivitet. Här kommer även att finnas ytor för lek och rekreation. På kajen föreslås någon typ av vattenkonst för lekfulla i alla åldrar. Tillgängligheten till Göta älv förbättras genom bryggor och trappor ner i älven.

Stenpiren

Stenpiren har ursprungligen varit längre och kan nu komma att förlängas. I och med att kajen flyttas ut finns ett starkt motiv till detta för att den fortfarande ska upplevas som en tydlig pir, en markering ut i älven. Det innebär dock en betydande kostnad och är ännu bara ett förslag. För att klara höjdskillnader mellan dagens Stenpir och planerad kaj så kommer delar av Stenpiren att höjas. Höjdskillnader som uppstår tas upp med ramper, murar och eventuellt trappor.

Badet och Nocken

På Nocken kan det utanför byggnaden finnas plats för ett soldäck, lekyta eller ett område bara för vistelse och vackra utblickar.

Det offentliga badet i älven gör platsen attraktiv för barn och ungdomar. Badet blir en naturlig samlingspunkt för människor från hela Göteborgsområdet. Bassängerna flyter i älven och dess vatten är skilt från älvens. Badet har i nuläget ingen finansiering eller intressent. Påkörningsskydd för fartyg krävs för nacken och badet, åtgärderna består troligen av uppgrundning och ett påverk långs nackens nordvästra sida. Frågan kommer utredas vidare.

Hamnar

Längs kajen kommer mindre hamnar för olika ändamål att avlösa varandra. Närmast Stenpiren placeras den nya Bytespunkt Skeppsbron och här angör Älvsnabben och Älvsnabbare och längre fram kanske även skärgårdstrafik. Söder om färjhamnen finns

plats för en turistbåtshamn och en mindre gästhamn, längst i söder avslutas vattenområdet med ett allmänt bad. Det är inte fastlagt vad som blir fasta pirar och vad som kan vara flytbryggor eller andra lättare konstruktioner. Säkerhetsfrågorna har diskuterats med Sjöfartsverket och Hamnen, dessa studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

Färjehamn

En flytande angöringsbrygga placeras vid Stenpiren utanför terminalbyggnaden. Bryggan blir tillgänglighetsanpassad genom ramper till kajen.

Färjehållplatsen vid Rosenlund planeras att dras in.

Turistbåtshamn

Turistbåtshamnen har ett historiskt sett naturligt läge vid Skeppsbron. Stenpiren och dåvarande Träpiren var vid förra sekelskiftet välanvänd för passagerarbåtar. Friytorna som behövs för verksamheten finns och turistbåtarna och dess passagerare kommer under sommaren bidra till Skeppsbrons livfullhet.

Gästhamn

Småbåtshamnen är tänkt som en ren gästhamn. Gästhamnen är liten och endast möjlig för lite större fritidsbåtar att lägga till i på grund av det utsatta läget med hård vind och sjö. Hur vågbrytning och skydd ska ske kommer att studeras vidare.

Kanaler

I Stora Hamnkanalen vid Lilla Torget skulle någon form av uteservering i vattnet kunna vara möjlig. Attraktiviteten i området och ner mot älven skulle kunna öka, det kan dock uppstå konflikter med planerad spårväg. Det är också en kulturmiljöfråga och stadsbildafråga, höga krav måste ställas på utformning. Norra sidan av kanalen kan vara lämpligare med tanke på spårvägen samt solförhållanden.

I Rosenlundskanalen skulle trappor med sittmöjligheter kunna ordnas i vattnet för att på så sätt öka attraktiviteten i stråket ner mot älven.

Lek och rekreation

Stora delar av kajen består av flexibla ytor som ger utrymme för spontan aktivitet. Någon typ av vattenkonst föreslås för lekfulla i alla åldrar. Som en del av Skeppsbrons miljöprofil kan en lekmiljö på det hållbara temat integreras i området, som t.ex. en pedagogisk sol- vind- och vattenpark. Badet blir en självklar samlingspunkt för alla åldrar. Framför Merkurhuset finns möjlighet att förlägga en park, både som en nedsänkt trädgård framför huset och i terrasseringar upp på kajen, ut mot älven.

Torg och större platser

Skeppsbroplatsen

Platsen är viktig i länken mellan city och Skeppsbron och utformningen ska så långt som möjligt gynna de gående. Platsen måste dock fungera som angöring till denna del av Skeppsbrohuset och troligen måste också viss angöringstrafik till Bytespunkt Skeppsbron och Stenpiren passera här. Några platser för korttidsparkering kan bli aktuellt.

Lilla Torget

Busshållplatserna på torget tas bort och nya förutsättningar skapas med mindre trafik- ytor. I samband med att nödvändiga förändringar genomförs är en upprustning av hela

torget önskvärd. Gatorna längs byggnaderna förslås då utformas som gångfartsgator, som en del av torgytan. Finansieringen är inte klar.

Merkurparken

Storleken på platsen beror helt på om Merkurhuset bevaras eller ej. Oavsett detta så blir det en viktig plats i området, en plats där det finns utrymme för grönska.

I det fall Merkur bevaras så måste stora höjdskillnader tas upp inom parken eftersom kajen hamnar på en nivå ca 2,5 meter högre än gatan utanför huset.

Esperantoplatsen

Platsen är färdig och kommer inte förändras i och med detta projekt. En mindre del av platsen ligger på kvartersmark, bestämmelse införs som säkerställer att denna del utformas som torgyta tillhörande Esperantoplatsen.

Service

På Skeppsbron eftersträvas en blandning av olika typer av butiker och verksamheter. Området har en relativt hög täthet, vilket ger ett bra underlag för service. Husens bottenvåningar bör vara flexibla för att kunna inrymma olika typer publika verksamheter. Längs Stora Badhusgatan och på kajen medges endast handel och verksamheter.

En handelsutredning har gjorts av ZÖK AB, Juni 2008. Utredningen behandlar etablering av handel och besöksintensiv näring på Skeppsbron. De frågor som är aktuella är inriktning för handel och besöksnäring, omfattning, placering samt hur utvecklingen för dessa verksamheter kan ske.

För att utveckla en handel och besöksintensiv näring i anslutning till Skeppsbron, som dessutom ska utgöra en integrerad och välfungerade del av Göteborgs innerstad är det viktigt att de unika förutsättningar som gäller för Skeppsbron tas tillvara. Närheten till vattnet och en lång historisk tradition med sjöfart och transporter bör vara vägledande för en handel och besöksnäring vid Skeppsbron för att därigenom medverka till att utveckla stadens unika identitet och bidra till att stärka staden i sin helhet.

En beräkning av potentiell försäljning till boende, yrkesverksamma, regionbesökare och kollektivtrafikens resenärer visar att ytbehovet för dagligvaror grovt kan beräknas inom intervallet 600 – 1900 m². Den lägre nivån medger servicehandel medan den övre tillåter såväl servicehandel som en större dagligvarubutik av karaktären ICA Supermarket eller motsvarande. Ytbehovet för sällanköpsvaror beräknas till 2100 – 4000 m² och för restaurang 1300 – 2500 m².

Förskola

Det finns enligt Lokalsekretariatet ett behov av en förskoleverksamhet med 3-5 avdelningar i området. Av dessa kan 2-4 avdelningar behövas för de tillkommande bostäderna. Lämpliga friytor är begränsade i området. Möjligheter till utomhusytor, platser för angöring m.m. med hänsyn till kvalitet, storlek och även säkerhetsaspekter studeras i det fortsatta arbetet.

Två principiellt olika alternativ diskuteras, det ena är att inrymma förskola i kvarteret närmast Merkurparken. Del av bostadsgården skulle vara avskild och användas som lekgård. Denna gård blir dock för liten och som komplement används Merkurparken. Detta kan ställa krav på att delar av parken inhägnas, vilket kommer i konflikt med den öppna och tillgängliga karaktär som eftersträvas. Yta för angöring och parkering är svårt

att lösa, man bör dock kunna förutsätta att hämtning och lämning av barn sker med kollektivtrafik eller till fots i detta centrala läge av staden.

Det andra alternativet är att göra en rockad, det vill säga att flytta exempelvis en kontorsverksamhet från en befintlig byggnad i ett nära läge, där en förskola istället kan etableras. Kontorsverksamheten får sedan en lokal på Skeppsbron. Om en lämplig plats hittas kan detta vara ett alternativ som ger den bättre lösningen för barnen.

Trafik

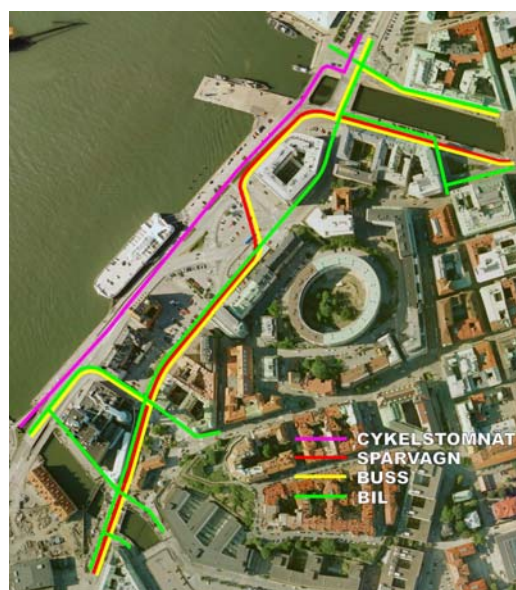
Prioritering av gående, cyklister och kollektivtrafik, innebär en viss begränsning för biltrafikens framkomlighet genom området. Alla gator utom Stora Badhusgatan, Södra Hamngatan, Surbrunnsgatan och den sydligaste delen av Skeppsbron föreslås utformas som gångfartsgator.

Struktur

Kollektivtrafikstråket genom området är förlagt till Stora Badhusgatan. En spårvagnshållplats finns inom området och är förlagd i anslutning till Stenpiren. Här bildas en knutpunkt för de olika trafikslagen; buss, spårvagn och båttrafik. Den framtida Opera-länken kan ansluta vid Stenpiren.

Gång- och cykeltrafik

Genom området, i nord-sydlig riktning, löper två stråk för gång- och cykeltrafik. I öster, längs Stora Badhusgatan samsas biltrafik och cyklar i gatumiljön medan gående hänvisas till traditionella gångbanor. I väster, utmed kajen löper det andra stråket (vilket ingår i cykelstomnätet) i form av en gångfartsgata där gående, cyklister och enstaka fordon samsas.



Trafikföring i området

För barn medför stenstadsstrukturen begränsningar att röra sig på egen hand. Gatorna som omgärdar kvarteren hindrar/begränsar barn från att själva ta sig till sina lek- och vistelseplatser. För att minska barriäreffekten och öka säkerheten för alla anordnas upphöjda övergångsställen tvärs Stora Badhusgatan. Samtliga gator kring kvarteren utformas som gångfartsgator och kajen är med undantag för angöringstrafik bilfri.

Spårväg och buss

Spårvägen ansluter området via Rosenlundsbron och Esperantoplatsen i söder. För att nå ut till den nya kollektivtrafikknutpunkten vid Göta älv dras kollektivtrafikstråket diagonalt från Stora Badhusgatan till Stenpiren, för att sedan runda Skeppsbrohuset och fortsätta in på Södra Hamngatan. I nordöst ansluts till befintliga spår i Västra och Södra Hamngatan, vid Lilla Torget.

Busstrafiken är av naturliga skäl mer flexibel och ansluter/fördelar sig dessutom via Masthamnsbron i sydväst. I norr ansluter/fördelar sig trafiken via Götaleden och Södra Hamngatan. Busstrafik från sydväst som inte stannar vid den nya bytespunkten passerar genom Götatunneln.

Spårvagns- och busstrafik samsas i en kollektivtrafikzon, mitt i Stora Badhusgatan. Busstrafik kan ansluta till/lämna detta stråk i korsningen Surbrunnsgatan/Stora Badhusgatan i söder samt i diagonalen i norr.

Busshållplatsen vid Rosenlund planeras att upphöra.

Bytespunkt Skeppsbron

Den nya bytespunkten bedöms av Västtrafik att få ca 16 000 av- och påstigande resenärer per dag. Nils Ericsonsterminalen har som jämförelse 23 000 resenärer per dag. Det blir således en mycket viktig bytespunkt i staden där spårvagn, buss och båttrafik möts. Antalet resenärer och läget utmed Göta älv ställer krav på funktion, form och innehåll.

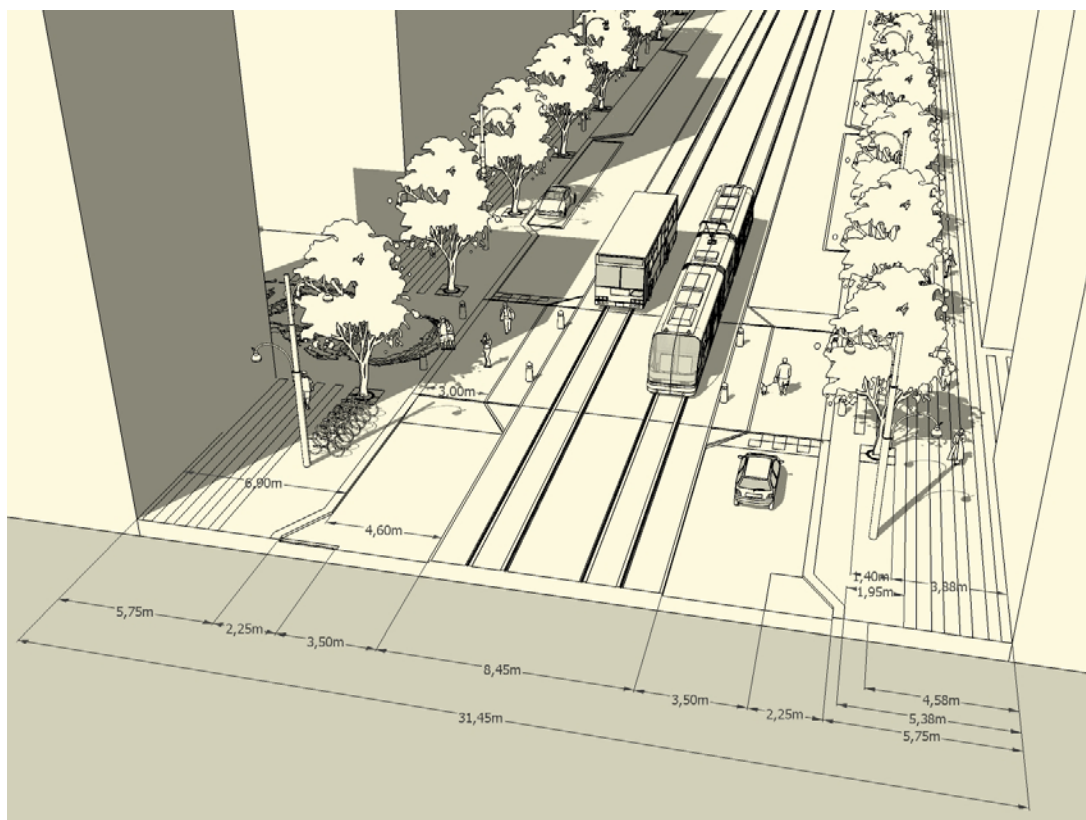
I högtrafik passerar cirka 1 buss/spårvagn per minut och riktning.

Färjetrafik

Under högtrafik kommer Älvsnabben och Älvsnabbare att gå i skytteltrafik. Avgångar med 10 minuters mellanrum är troligt.

Biltrafik

Den huvudsakliga biltrafiken i området går via Stora Badhusgatan, Surbrunnsgatan och kvarvarande del av Skeppsbron utanför Rosenlundsverket. Sträckningen ska fungera som genomfartsmöjlighet när Götatunneln behöver stängas av. Trafikmängden beräknas, i huvudstråket, till 9-12000 fordon/dygn. Bredden på Stora Badhusgatan är i förslaget ca 31,5 meter bred från fasad till fasad. Detta innebär att biltrafik får vissa framkomlighetsproblem då även cykeltrafik ska rymmas på körbanorna, biltrafiken får anpassa sig till cykeltrafiken. Bredden 31,5 meter kan till exempel jämföras med nedre delen av Linnégatan (28-29 m) och Östra och Västra Hamngatan (32-33 m), Hamngatorna har dock avsevärt bredare gångtor.



Utsnitt av Stora Badhusgatan

Illustration av Sweco Architects AB

Tvärgatorna mellan Stora Badhusgatan och kajstråket utformas som gångfartsgator och ska fungera för angöringstrafik och viss korttidsparkering.

Kajstråket utformas som en gångfartsgata så att gång-, cykel och enstaka fordon kan samsas. Fordonstrafik måste tillåtas i denna del med tanke på angöring. Här tillåts dock ingen parkering.

I höjd med Lilla Badhusgatan ordnas en vändmöjlighet då biltrafik ej tillåts svänga över spårvagnsspåren i Stora Badhusgatan.

Angöring med lastbil och buss

Angöringsmöjligheter med lastbil och/eller buss behöver ordnas utanför Hotell River-ton, utanför Skeppsbrohuset och även för tillkommande bebyggelse.

Parkering

Göteborgs parkeringspolicy

Göteborgs parkeringspolicy godkändes av Byggnadsnämnden, Trafiknämnden och Parkeringsbolagets styrelse under maj respektive juni 2009. Miljönämnden ställde sig bakom policyn i maj 2009. Parkeringspolicyn ska tas upp i Kommunfullmäktige för antagande under hösten 2009.

Parkeringspolicyn ska medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Policyn ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken och cykeln framför bilen. Utgångspunkten är att tillgänglighet med bil, cykel och kollektivtrafik ska vägas samman som ett gemensamt underlag för att tillgodose transportbehovet. Policyn ska vara ett stöd för avvägningar av plats för parkering mot stadsmiljökvaliteter.

Dagens biltillgänglighet för verksamma i innerstaden ska minska. Arbetsplatsparkering på kvartersmark ersätts av parkering för boende, handel och service. Boende ska kunna få tillgång till en dygnetruntplats. Boendeparkering ska lösas i parkeringsanläggningar, främst garage, på kvartersmark i nära anslutning till större gator och leder. Parkering på gatemark ska prioriteras för korttids- och halvdagsparkering. Rimligt gångavstånd till parkering ska jämföras med rimligt gångavstånd till kollektivtrafik. Med andra ord ska det vara ungefär lika långt eller kortare till hållplats för kollektivtrafik som till en gemensam parkeringsanläggning. Antalet ordnade cykelparkeringar bör utökas. Cykel-parkering vid bostäder och arbetsplatser ska ordnas på kvartersmark.

Cykelparkering

Behov av allmän cykelparkering kommer främst att finnas i anslutning till Bytespunkt Skeppsbron, en större samlad cykelparkering kommer där ordnas. Cykelparkering planeras även utspritt längs Stora Badhusgatan i zonen för trädraderna.

Cykelparkering för tillkommande bostäder och verksamheter ordnas inom respektive kvarter. För att de små gårdarna ska få ett så stort värde som möjligt ska gårdsbyggnader för cykelparkering inte uppföras, parkering ordnas istället i huvudbyggnaderna.

Om garaget byggs i två plan kan det rymma ett stort antal cykelplatser, behovet kommer utredas vidare. På gatemark ges möjlighet till cirka 200 cykelplatser och vid bytespunkten för kollektivtrafik möjliggörs ytterligare cykelparkering för minst 100 cyklar.

För Skeppsbron föreslås preliminära parkeringstal för cykel för nytillkommande bebyggelse enligt tabellen nedan. Summan är beräknad utifrån ett exempel på fördelning av olika användning.

Markanvändning	Parkeringstal cykel
Bostäder	25 cykelpl/1000 m ²
Kontor	16 cykelpl/1000 m ²
Handel anställda	6 cykelpl/1000 m ²
Handel besökande	26 cykelpl/1000 m ²
Hotell	4 cykelpl/1000 m ²
Summa	Cirka 1300 cykelplatser

Bilparkering

En parkeringsutredning för Norra Masthugget och Skeppsbron har tagits fram, syftet är att ta reda på:

- Hur används de befintliga parkeringsplatserna idag?
- Hur många av de befintliga parkeringsplatserna bör ersättas?
- Vilka bedömningsgrunder bör man ha för parkeringsbehovet för tillkommande bebyggelse inom detaljplanerna?

Dagens situation på Skeppsbron

Parkeringsutredningen visar att:

- Det finns idag knappt 1200 bilplatser på Skeppsbron.
- Dagens parkeringsplatser på Skeppsbron har en relativt hög beläggning dagtid, medan det är låg beläggning kvällstid/natttid.
- Cirka 670 bilplatser används av företag på eller i närheten av Skeppsbron. Cirka 20 procent av de som har sitt arbete här väljer idag att ta bilen till och från arbetet.
- Cirka 136 bilplatser används av boende på eller i närheten av Skeppsbron.
- Cirka 160 bilplatser används för ärenden.

Hur många av de befintliga parkeringsplatserna bör ersättas?

Förslaget i utredningen ser ut som följer:

- 235 bilplatser för företag inom eller i närheten av Skeppsbron bör ersättas. (Baseras på att endast 10% av de som har sitt arbete här tar bilen till och från arbetet, samt att platser kan samutnyttjas mellan kontor och detaljhandel.)
- 136-160 bilplatser för boende inom eller i närheten av Skeppsbron bör ersättas.
- 160 bilplatser för korttids- eller halvdagsparkering bör ersättas.

Parkeringstal för nytillkommande bebyggelse inom planområdet

Göteborgs Stad håller för närvarande på att ta fram nya parkeringstal som ska ersätta de parkeringsnormer som gäller sedan 1996. De nya parkeringstalen ska baseras på parkeringspolicyn och omfatta både bil- och cykelparkering. För Skeppsbron föreslås preliminära parkeringstal för nytillkommande bebyggelse enligt tabellen nedan. Summan är beräknad utifrån ett exempel på fördelning av olika användning.

Markanvändning	Parkeringstal bil
Bostäder	0,5-0,7 bilpl/lgh
Kontor	2,5 bilpl/1000 m ²
Handel anställda	2 bilpl/1000 m ²
Handel besökande	10 bilpl/1000 m ²
Hotell	2 bilpl/1000 m ²
Summa	Cirka 400 bilplatser

Totalt finns alltså ett behov av cirka 950 bilplatser (235+160+136-160+400). Befintliga fastigheter inom planområdet har dessutom uppgett att de önskar totalt 280 bilplatser för sina verksamheters behov. I vilken mån dessa önskemål kan och bör tillgodoses kommer studeras vidare.

Detaljplanens byggrätt för parkering

Detaljplanen ger byggrätt för parkeringsändamål i garage under mark. Garaget byggs även under allmän plats, vilket hanteras genom tredimensionell fastighetsbildning.

Garaget ordnas i ett eller två plan. En underjordisk gata förbinder två tillfarter som ligger väster om Rosenlundsverket och söder om Skeppsbrohuset. Garaget byggs i huvudsak under de nya kvarteren och ut till kajkanten.

Om garaget byggs i två plan kan det rymma max 1 000 bilplatser och ungefär lika många cykelplatser. Därutöver ges möjlighet till 25-30 bilplatser på gatumark.

Vid efterföljande bygglov avgörs hur många bilplatser respektive cykelplatser som minst krävs för sökt exploatering. Detaljplanens byggrätt för parkeringsändamål utgör maximigränsen för tillåten bilparkering.

Störningar och åtgärder

Enligt detaljplanen ska bostäder med trafikbuller på mer än 55 dBA ekvivalentnivå vid fasad vara genomgående med fönster mot tyst eller ljuddämpad sida. Minst hälften av bostadsrummen i sådan lägenhet ska ordnas mot den ljuddämpade sidan. Ljudkällorna från spårväg och vägtrafik har hanterats var för sig. För att kunna dimensionera en bra inomhusljudmiljö ska hänsyn tas till den sammanvägda ljudnivån från alla källor.

Spårväg

En ny spårvagnslinje samt omläggning av vägtrafiken kommer att påverka ljudexponeringen i omgivningen. Beräkningar för spårvagnsrafiken visar på dygnsekvivalenta ljudnivåer på över 60 dB(A) men inte över 65 dB(A) vid fasader på Stora Badhusgatan (våningsplan 1-2) samt Södra Hamngatan (våningsplan 1-3). Södra Hamngatan har de högsta beräknade nivåerna, orsaken är det korta avståndet från spårvagnsspår till fasad.

De flesta fasaderna kommer att ligga under 60 dB(A) som dygnsekvivalent värde. Det finns möjlighet att ordna en tyst sida för de planerade bostadshusen vid Skeppsbron. En maximal ljudnivå på 70 dB(A) vid uteplats och balkong kommer också att klaras om uteplatsen placeras med hänsyn till ljudnivån. Riktvärdet för den dygnsekvivalenta ljudnivån för uteplatser och balkonger 55 dB(A), förväntas klaras vid alla nybyggda bostäder om uteplatsen placeras med hänsyn till ljudnivån, exempelvis in mot kringbyggd gård.

Vägtrafik

Vägtrafiken kommer att generera frifältsvärden vid fasad över 60 dB(A). Vid Surbrunnsgatan kommer fasadvärdena att överskrida 65 dB(A), orsaken är det korta avståndet från vägen till fasad. I detta läge tillåts inte bostäder. De flesta fasaderna vid Stora Badhusgatan kommer att ligga över 60 dB(A) men under 65 dB(A) som dygnsekvivalent värde. Det finns möjlighet att ordna en tyst sida för de planerade nya bostadshusen vid Skeppsbron. En maximal ljudnivå på 70 dB(A) vid uteplats och balkong kommer också att klaras om uteplatsen placeras med hänsyn till ljudnivån.

Riktvärdet för den dygnsekvivalenta ljudnivån för uteplatser och balkonger 55 dB(A) förväntas klaras vid alla nybyggda bostäder om uteplatsen placeras med hänsyn till ljudnivån. Vid kajen kommer ljudnivån bli bättre än i dagsläget, eftersom trafiken

flyttas från Skeppsbron till Stora Badhusgatan. Dessutom kommer de planerade byggnaderna att skärma ljudet från trafiken.

Se även MKB för detaljplanen.

Teknisk försörjning

Nedan sammanfattas den tekniska försörjningen, i genomförandebeskrivningen beskrivs detta mer utförligt.

De flesta ledningar oavsett media kommer att beröras under utbyggnaden. Därmed kommer nyförläggning eller omläggning av alla ledningar att ske. I samband därmed kan ledningsägare välja att modernisera ledningsnätet och/eller öka kapaciteten.

Vatten- och avlopp

Nuvarande dricksvattenledningar ligger huvudsakligen i Stora Badhusgatan och Skeppsbron. Avloppsnätet inom planområdet är kombinerat, det vill säga gemensam ledning för spillvatten och dagvatten. Huruvida nytt ledningsnät ska vara duplikat, det vill säga separata ledningar för spillvatten respektive dagvatten får utredas.

Skeppsbron avbördas genom en ledning från 1910-talet. Ledningen kommer i Södra Hamngatan och fortsätter i gatumark i nuvarande Skeppsbron, under Rosenlundskanalen och vidare till pumpstation vid Barlastplatsen. Ledningen har kraftiga sättningar på ett avsnitt om cirka 200 meter omedelbart norr om Rosenlundskanalen.

I första hand ska ledningen förläggas i Stora Badhusgatan. Göteborg Vatten har anmält ett behov av öka dimensioneringen av ledningen i samband med flyttning/ombyggnad.

Dagvatten

För ”rent” dagvatten från gårdar och tak finns möjlighet till lokal avledning till älven. Dagvatteninfiltration som möjlighet blir inte aktuellt mer än på något enstaka ställe eftersom gårdar och parkytor blir underbyggda med parkeringsanläggningen.

Avfallshantering

En separerande sopsuganläggning planeras för kvarteren, det finns möjligheter att ansluta befintliga fastigheter till denna. Möjlighet att anlägga en slamsugningsanläggning för fartyg i hamnen kommer att utredas.

El och tele

Den befintliga nätstation vid Stora Badhusgatan behöver flyttas. Ytterligare en station krävs för att försörja den planerade bebyggelsen. En ny likriktarstation behövs till spårvägen. Lämpliga lägen för stationerna ska utredas i det fortsatta planarbetet.

Omfattande omläggningar krävs för el- teleledningar och optokablar. Nya ledningar behövs för att mata nätstationerna och den nya likriktarstationen.

Fjärrvärme- och fjärrkyla-ledningar

Det finns i dag två fjärrvärmekulvert i betong i Stora Badhusgatan med vardera två fjärrvärmeledningar. En av kulvertarna måste läggas om och det finns ett önskemål att uppgradera ledningarna hela sträckan. Huvudstråket planeras i Stora Badhusgatan.

Fjärrkyla finns inte i området. Det finns ett önskemål från Göteborg Energi om att förlägga två fjärrkyla-ledningar som en del av huvudstråket. I tillägg till denna förläggs två matarledningar i Stora Badhusgatan.

Gasledningar

Befintlig naturgasledning går igenom Stora Badhusgatan. Det går en mindre ledning in i Bryggaregatan, till fastigheten där Kinesiska muren är belägen, vidare i Skeppsbron och till Stora Badhusgatan via Surbrunnsgatan. Ledningen behöver läggas om.

Teknisk försörjning ur hållbarhetsperspektiv

Under fortsatta arbetet kommer möjligheten att driva frågor om hållbarhet i de tekniska försörjningssystemen att utvecklas. Värmetransport från värmeskapande lokaler till värmebehövande är exempel på en teknikutveckling som är tillämpbar.

För att säkerställa Skeppsbrons utveckling mot en ekologiskt hållbar stadsdel, med hjälp av senaste rön och nyaste tekniken, planeras ett parallellt teknikuppdrag att utlysas under det fortsatta planarbetet. En väsentlig del i teknikuppdraget blir att utvärdera och utveckla energiförsörjningen så att Skeppsbron får den mest hållbara energiförsörjningen som går att åstadkomma. Utgångspunkterna är att minska användningen av energi, använda rätt form av energi och utnyttja energi som finns i området eller i närheten av Skeppsbron. Med ett parallellt teknikuppdrag kan Skeppsbron bli en föregångare som energieffektiv stadsdel.

Grundläggning

Stabilitetsförhållandena inom planområdet är sådana att säkerheten för befintliga förhållanden är något låg. Ingen höjning av dagens marknivåer eller ökad markbelastning kan tillåtas utan att förstärkningsåtgärder utförs, förutom inom området närmast Otterhällan, längs Stora Badhusgatan, där stabiliteten är tillfredställande. Efter utbyggnad enligt planens intentioner är stabilitetskraven uppfyllda i området under förutsättning att grundförstärkningar utförs. Grundförstärkning ska utföras för uppfyllnader ovan befintliga marknivåer, för nya anläggningar, kajer och byggnader samt markbelastningar. Med hänsyn till stabiliteten men även framtida sättningskrav måste blivande mark-, gatu- och kajplan därmed grundläggas på bankpålar, påldäck eller avlastas genom exempelvis utskiftning av befintlig jord mot lättfyllning. Källarvåningar under markytan, som kan utnyttjas för olika ändamål, exempelvis till parkering eller ledningskulvert, innebär även en avlastning av marken vilket inverkar gynnsamt på både stabilitets- och sättningsituationen för området. Typ av grundförstärkning väljs vid detaljprojektering.

Generellt gäller att grundläggning av nya byggnader och sättningskänsliga konstruktioner inom planområdet måste grundläggas på pålar som slås till fast botten alternativt på långa kohesionspålar. Belastningsökningar (för såväl permanenta och temporära skeden) inom området, till följd av uppfyllnader eller grundvattensänkning, ska undvikas med avseende på risken för oönskade sättningar och sättningsdifferenser.

All aktivitet inom området som påverkar stabiliteten, till exempel ökade markbelastningar, byggnation och grundförstärkning, schaktning, muddring etcetera ska utredas med hänsyn till stabiliteten såväl inom som utanför planområdet. Där det behövs ska erforderliga åtgärder utföras för att stabiliteten ska vara säkerställd såväl permanent som i byggskedet. Stabilitetsutredning ska utföras enligt Skredkommissionens Rapport 3:95, för minst detaljerad utredning.

Källarvåningar ska utföras vattentäta med hänsyn till närheten till älven och för att undvika grundvattensänkning. Risk för upplyftning (för såväl permanenta och temporära skeden) på grund av vattentrycket måste dock beaktas.

I samband med detaljprojektering och byggskede ska en byggnadsteknisk beskrivning upprättas där de geotekniska frågeställningarna noggrant beaktas. Vidare ska ett

kontrollprogram med avseende på omgivningspåverkan upprättas som bland annat beskriver krav och uppföljning av markrörelser, rörelser i intilliggande fastigheter, stabilitet och åtgärdsprogram.

Konsekvensbeskrivning

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

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

Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den ur allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med kommunens översiktsplan.

Behovsbedömning och MKB

Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 5 kap. 18 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11 § för aktuell detaljplan. Om betydande miljöpåverkan (BMP) befaras ska miljöbedömning göras.

Det finns ett antal frågor som kan komma att innebära BMP:

- Bullerstörningar från trafik och industri
- Säkerhet kring Rosenlundsverket med tillhörande kemikalie-, naturgas- och oljehantering
- Risk för översvämning
- Risk för skred
- Utfyllnad i vatten, kajen flyttas ut, pirar och bryggor
- Badanläggning (och småbåtshamn) i älven är aktuellt, risk och ev. konflikt med sjöfart och transporter av farligt gods
- Arkeologiska värden
- Påverkan på kulturvärden (bebyggelse/stadsmiljö), riksintresset

Projektets lokalisering vid Älven och riksintresset för sjöfarten, inom riksintresseområdet "Göteborg innerstad" och i direkt anslutning till byggnadsminnen samt annan kulturhistoriskt värdefull bebyggelse talar också för BMP.

Kommunen har till följd därav bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 2009-02-26. En MKB har upprättats i separat handling, den sammanfattas nedan.

Miljökonsekvensbeskrivning – sammanfattning

Bedömningen att detaljplanen innebär betydande miljöpåverkan grundar sig främst på att detaljplanen medför miljöpåverkan avseende risker (Rosenlundsverket, översvämningensrisk och skred) och buller från trafik samt på grund av eventuella conse-

kvenser för riksintressena för både kulturmiljö och sjöfarten. Det är dessa aspekter som beskrivs i tillhörande MKB.

Planförslaget medger bebyggelse på mark som är påverkad av mänsklig aktivitet, men som i dag inte är ianspråktagen för bebyggelse. Infrastrukturen för kollektivtrafiken kompletteras och förbättras och området är attraktivt med närtillgång till både stad, hav och rekreation. Planförslaget innebär inte någon förändring i trafikarbetet och läget i centrala Göteborg ger möjligheter till energisnåla transporter som gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Den tillkommande spårtrafiken och omläggningen av vägtrafiken innebär en ökning av bullret vid till exempel Stora Badhusgatan, men det finns möjlighet att ordna ljuddämpad sida för de planerade bostadshusen längs med Stora Badhusgatan. Ljudmiljön vid kajkanten blir däremot avsevärt bättre än i dagsläget då vägtrafiken flyttas från Skeppsbron till Stora Badhusgatan.

Två primära risker finns i anslutning till trafiken på farleden; dels att någon del av Skeppsbroområdets kajer eller andra anläggningar blir påseglad, dels att passerande fartyg med innehåll av farligt gods råkar ut för en olycka. Sett till områdets nuvarande utformning kan idag åtskilliga människor skadas vid en gasolycka eller kraftig brand eller explosion. Denna risk finns utmed Göta älv i dag, men planförslaget medför att fler människor kan drabbas av ett utsläpp när fler människor befinner sig i området efter att planen genomförts. Med en tidigare utförd riskanalys för Västra Eriksbergssområdet som grund har sannolikheten för påkörning uppskattats till ca 1 gång på 100 år eller 1 gång på 1000 år. Osäkerheterna i dessa antaganden är dock mycket stora.

De marknivåer som anges i detaljplanen är tillräckliga enligt gällande krav i översiktsplanen samt SMHI:s utredning (+12,80 meter), men samhällsviktiga anläggningar och funktioner har föreslagits skyddas för vattennivåer på upp till +13,80 meter. Inom Skeppsbroområdet ligger exempelvis Länsstyrelsen, Rosenlundsverket samt tunnlar för el och tele som kommer att påverkas negativt om havsnivån skulle stiga till denna nivå. Utförda stabilitetsberäkningar för huvudalternativet (garageanläggning i två plan) visar att stabiliteten efter nybyggnad är tillfredställande.

I Rosenlundsverket hanteras huvudsakligen naturgas och brännolja. Naturgas och brännolja står troligen också för de olyckor som allvarligast kan drabba människors liv och hälsa. Rosenlundsverket innebär en risk i sig och med hänsyn till det innebär planförslaget både en ökad risk då persontätheten ökar i området, och en minskad risk då nya byggnader både runt om och inom Rosenlundsverket kan utformas som skydd.

Avseende kulturmiljön och stadsbilden medför planförslaget bebyggelse som konkurrerar med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Det kan också bli aktuellt att kulturhistoriskt värdefull bebyggelse rivs. Ett genomförande innebär också positiva konsekvenser eftersom ett område som idag utgör en lucka i stadsstrukturen bebyggs. Detaljplanen medverkar till att Skeppsbron åter befolkas och kajerna används för fartygstrafik.

Övriga konsekvenser

I MKB beskrivs de konsekvenser som kan innebära betydande miljöpåverkan. Nedan beskrivs konsekvenser med måttlig miljöpåverkan, som inte behandlas i MKB, dessa har bedömts vara luftkvalitet och markmiljö. Nedan beskrivs även andra konsekvenser som är angelägna att ta upp.

Luftkvalitet

Idag sker huvuddelen av utsläppen från trafiken i Götatunneln via tunnelmynningar dels vid Järntorget och dels vid Lilla Bommen. Den centrala lokaliseringen av det aktuella planområdet innebär att luftföroreningsituationen även är påverkad av omgivande aktiviteter. Luftföroreningsutsläppen från den lokala trafiken, Rosenlundsverket, Götatunnelns mynningar och aktiviteterna på älven är väsentliga utsläppskällor som påverkar luftkvaliteten inom området.

Miljöförvaltningen har utfört mätningar av luftföreningar samt spridningsberäkningar för det aktuella planområdet. Den samlade bedömningen utifrån mätningarna och modellberäkningarna är att samtliga miljökvalitetsnormer kommer att underskridas inom det aktuella planområdet. Förutsättningen för att bibehålla och förbättra luftföroreningsituationen inom planområdet är att vägtrafiken genom planområdet utformas ur luftvårdssynpunkt och att trafikvolymen inte ökar utifrån den planerade nivån på 9 000 till 12 000 fordon/dygn. Väsentligt är också att åtgärdsprogrammen för att minska utsläppen av kväveoxider och partiklar får det genomslag som planeras. I annat fall finns det risk för att miljökvalitetsnormen för i första hand kvävedioxid överskrids i områdena Stora hamnkanalen, Lilla Torget och Rosenlundskanalen - Rosenlundsverket.

Mark

Detaljplanen medger att området bebyggs med framför allt bostäder. Omfattande schaktningar kommer att krävas för att genomföra planen.

Detaljplanen medger att en ny kaj och bryggkonstruktioner anläggs i älven. I första hand ska både kajen och bryggorna anläggas på pålar men det går inte att utesluta muddring i området.

De föroreningar som konstaterats inom undersökningsområdet har en hög till mycket hög farlighet men inga lättflyktiga föroreningar har påvisats och risk för ångtransport föreligger inte. Spridning av föroreningar kan främst ske genom att till exempel schaktningar medför att föroreningar frigörs och sprids via grundvattnet men jord och grundvatten inom planområdet bedöms ha ett mycket litet skyddsvärde. Antalet analyser som har utförts är få, varför det inte kan uteslutas att föroreningar av annan karaktär kan förekomma inom området.

Delar av de massor som berörs av schaktarbeten kan vara så förorenade att de kan komma att kräva särskilt omhändertagande och därmed föras ut från området för extern behandling. Alla eventuella muddermassor måste deponeras på godkänd anläggning. Detaljplanen kan därför medföra att föroreningsbelastningen minskar inom området.

Ett nollalternativ innebär att schaktning/muddring och efterbehandling av förorenade områden inte genomförs. Det blir en negativ konsekvens att föroreningar blir kvar i området.

Konsekvenser för barn och ungdomar

Skeppsbron planeras som en utvidgning av den befintliga stenstadsstrukturen i centrum. De kringbyggda och slutna gårdarna har fördelar för barnfamiljen, men strukturen medför samtidigt begränsningar i barns möjligheter att röra sig på egen hand. Gatorna som omgärdar kvarteren begränsar barn från att själva ta sig till sina lek- och vistelseplatser. Det är dessutom relativt långt till parker och särskilt till större grönområden. Närmaste park utanför planområdet är Kronhusparken som ligger 500 meter bort och grönområdet Slottsskogen ligger 1,8 kilometer bort.

Inom planområdet finns stora allmänna ytor. I det fortsatta planarbetet ska utformningen av parker och andra platser studeras vidare och då även utifrån barnens perspektiv.

Vattnet är en stor kvalitet för alla åldrar, men utgör samtidigt en risk och kan därmed komma i konflikt med säkerheten för barn.

Sociala konsekvenser

Att vistas bland andra och vara sedd är för många människor en grundläggande faktor, människan och stadslivet är den största attraktionen i staden. Människor dras till plaster där det finns andra människor och ett aktivt stadsliv är en förutsättning för en hållbar stad där folk väljer att gå och cykla, framför att köra bil. Skeppsbrons höga fysiska täthet och många mötesplatser ger förutsättningar för ett rikt socialt stadsliv.

Staden ska planeras för att bidra till ökad trygghet. Blandade stadsmiljöer, som är befolkade under stora delar av dygnet bidrar till detta. Med funktioner som genererar människor i rörelse stora delar av dygnet kan tryggheten öka. På Skeppsbron planeras verksamheter såsom hotell, restauranger och en kollektivtrafikknutpunkt, som befolkar området under kvällstid. Kontor och andra verksamheter befolkar området under dagtid.

Utformning av byggnader och platser ska ske på ett sätt som ger trygghet, tillgänglighet och bidrar till möten mellan människor. Se vidare Kvalitetsprogram.

Lokalklimat

Solstudie

Bostadskvarterens gårdar är under vinterhalvåret skuggade under större delen av dagen. De lägre husen i kvarteren tillåter dock att solljuset kommer in och belyser de södervända gårdsfasaderna. Under sommarhalvåret är gårdarna relativt soliga under större delen av dagen.

Badet och Merkurplatsen får mycket goda solförhållanden året runt. Även resten av kajområdet får goda förhållanden med sol från lunch till kväll under större delen av året. Kajhusen skuggar dock delar av det innanförliggande stråket på kvällen. Terminalområdet är solbelyst på eftermiddagen året runt, och under sommarhalvåret även på förmiddagen.

Ljusförhållandena för den befintliga bebyggelsen påverkas mycket lite av planförslaget. De hus som främst berörs är Merkurhuset vars gårdssida skuggas av nybyggnaden längs Stora Badhusgatan, och Skeppsbrohuset vars sydvästra fasad stundtals skuggas av triangeltomtens högdel.

Stora Badhusgatan blir solbelyst från lunch till sen eftermiddag året runt. Den västra sidan med de nya husen blir solsida under förmiddagen, och den östra befintliga blir solsida på eftermiddagen. Tvärgatorna är i skugga större delen av dagen under hela året. Platsen där Verkstadsgatan möter Stora Badhusgatan är solig mitt på dagen under större delen av året.

Vindstudie

Vindstudier visar att placering av byggnaderna både åstadkommer läga platser, till exempel innergårdar, och orsakar förstärkning av vissa vindar exempelvis i tvärgatorna. Skeppsbron skyddas av Otterhällan för de vanliga kalla vintervindarna från nordost.

De områden som särskilt ska studeras i fortsatt arbete för att minska vindpåfrestningar är:

- Badet, genom vindskyddande skärmar och placering av soldäcken.
- Kajstråket, där särskilt ett oskyddat område söder om terminalen behöver studeras

- Terminalen, där byggnadens föreslagna triangelform medverkar till att förstärka vindar vid tre olika vindriktningar
- Tvärgatorna, som kommer att behöva träd eller andra vindhindrande arrangemang

Strömningsstudier i vattenområdet

En studie har utförts som avsett att klarlägga hur strömmar och vindar kan påverka ansamling av is och skräp i och mot de pirar som ska byggas. Studien visar att det är stor risk att flytande objekt driver in i de norra hamnbassängerna. I det fortsatta arbetet kan pirarna utformas med genomströmningsöppningar som för undan skräpet.

Genomförandetid

Genomförandetiden utgår 5 år efter det datum då planen vunnit laga kraft.

Birgitta Lööf
Planchef

Fredrik Söderberg
Planarkitekt

Anna Signal
Planarkitekt



Göteborgs Stad

Fastighetskontoret

Planhandling

2009-09-21

FN Diarienummer: 0785/09

Plannummer: (FIIa xxxx)

Exploateringsavdelningen

Magnus Uhrberg

Telefon: 031-368 12 30

E-post: fornamn.efternamn@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för Skeppsbron m.m. inom stadsdelen Inom Vallgraven i Göteborg

Genomförandebeskrivning

Inledning

En genomförandebeskrivning ska redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår istället av plankartan och planbestämmelserna. Genomförandebeskrivningen förtydligar detaljplanens syfte ur genomförandesynpunkt.

Organisatoriska frågor

Tidsplan

För detaljplanen gäller följande tidsplan:

Samråd	4 kv. 2009
Utställning	1 kv. 2010
Antagande	3 kv. 2010
Laga kraft	3 kv. 2010

Genomförandet av detaljplanen kommer att ske etappvis. Etappindelningen preciseras i utställningsskedet. Erforderliga genomförandeavtal skall upprättas mellan kommunen och respektive exploatör/fastighetsägare innan detaljplanen antas. Upphandling och utbyggnad av allmän plats bedöms kunna påbörjas 3 kv. 2010.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år räknat från det datum då planen vunnit laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

Uppdrag m.m. från Göteborgs kommun

Det kommunala utvecklingsbolaget Älvstranden Utveckling AB har av Göteborgs stad fått uppgiften att leda och driva arbetet med utvecklingen av bland annat Södra Älvstranden. Arbetet bedrivs i dotterbolaget Södra Älvstranden Utveckling AB.

Fastighetsnämnden har i överensstämmelse med bemyndigande från kommunfullmäktige överfört kommunens kvartersmark utmed Södra Älvstranden, mellan Fiskhamnsmotet och Gullbergsvassmotet, till Södra Älvstranden Utveckling AB.

De delar av kommunens fastigheter som i planförslaget utgör kvartersmark skall överföras till Södra Älvstranden Utveckling AB. De delar av fastigheter ägda av Södra Älvstranden Utveckling AB som i planförslaget utgör allmän platsmark, skall överföras till kommunen.

Markägförhållanden m.m.

Göteborgs kommun äger fastigheterna Inom Vallgraven 701:27-28. Södra Älvstranden Utveckling AB äger fastigheterna Inom Vallgraven 49:4-5, 50:1, 50:5 och 51:2.

Exploatör är Södra Älvstranden Utveckling AB. Fastighetsägare som får utökade byggrätter är Skanska, Fastighetsaktiebolaget Riverton, Gamla Livförsäkringsbolaget SEB, Göteborg Energi AB och K/B Biet.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen.

Sammanfattning av planförslaget

Planförslaget innebär möjlighet att uppföra fyra till fem nya kvarter med cirka 320-480 lägenheter och cirka 23 500-40 000 kvm BTA för verksamheter (kontor, handel och eventuellt hotell). Cirka 75 % av lägenheterna avses upplåtas med bostadsrätt och 25 % med hyresrätt. Cirka 8-10 hyresrättslägenheter föreslås upplåtas till boende med särskild service. Placering av ett antal förskoleavdelningar studeras inom planområdet. Ny spårväg föreslås byggas ut i sträckningen Järntorget-Stora Badhusgatan-Stenpiren-Lilla torget. Planförslaget innebär utbyggnad och ombyggnad av gator i hela planområdet. En ny knutpunkt för kollektivtrafiken (spårvagn, buss och båt) föreslås anläggas vid Stenpiren. Befintlig kaj föreslås byggas ut i älven. Bryggor för småbåtshamn och badanläggning föreslås byggas i älven.

Huvudmannaskap, allmän plats

Kommunen är huvudman för allmän plats. Det innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet. Projektering och utbyggnad sker i samverkan med Södra Älvstranden Utveckling AB. Södra Älvstranden Utveckling AB ersätter kommunen för samtliga kostnader genom erläggande av exploateringsbidrag. Se vidare under rubriken "Avtal".

Södra Älvstranden Utveckling AB:s åtaganden enligt ovan omfattar inte spårvägsanläggningarna. Spårvägsanläggningarna omfattar spårområdet enligt järnvägsplanen, inklusive hållplatser och därtill hörande tekniska anläggningar. Spårvägsanläggningarna skall kommunen projektera, utföra och delfinansiera. Delfinansiering skall också ske med statliga medel inom ramen för projektet "Kollektivtrafikringen - en komplettering av spårvagnsnätet kring centrala Göteborg (Kringen)".

Anläggningar i älven

Möjliga anläggningar i älven (bad, småbåtshamn och bryggor) kommer att beskrivas utförligare i utställningsskedet. Frågor att utreda är verksamhetsutövare, finansiering, miljöpåverkan med mera.

Under det fortsatta planarbetet kommer parallella arkitektuppdrag för kaj- och vattenområdet att ordnas.

Anläggningar inom kvartersmark

Södra Älvstranden Utveckling AB genomför, samordnar och bekostar utbyggnad av anläggningar på kvartersmark i konsortiesamverkan med utsedda byggherrar, förutom anläggningar inom fastigheterna Inom Vallgraven 46:18 (Hotel Riverton), Inom Vallgraven 48:3 (Rosenlundsverket), Inom Vallgraven 52:5 (Skeppsbrohuset) och inom fastigheten som skall bildas för den nya terminalbyggnaden (Västtrafik) vid den planerade knutpunkten för kollektivtrafik. Samordning skall ske mellan kommun, exploatör och fastighetsägare vid utbyggnad av allmän platsmark respektive kvartersmark.

Olika alternativ för Merkurhuset, Kinesiska muren och Triangeltomten

Planförslaget redovisar fyra olika alternativa utformningar, 1-4, av kvarteren Kv 49 Mercurius (Merkurhuset) och Kv 50 Redaren (Kinesiska muren). Utformningen beror av huruvida Merkurhuset och Kinesiska muren skall bevaras eller inte. Se vidare i *Planbeskrivningen*. Merkurhuset är beläget inom fastigheten Inom Vallgraven 49:1 och ägs av K/B Biet. Kinesiska muren är beläget inom fastigheten Inom Vallgraven 50:1 och ägs av Södra Älvstranden Utveckling AB.

För del av Kv 51 Verkstaden (Triangeltomten) redovisas tre olika alternativ; A, B och C (samma som i "*Planbeskrivningen*"). Andra alternativ kan bli aktuella till utställningsskedet.

A. Triangeltomten bebyggs med bostäder och centrumverksamheter

Alternativet innebär att Triangeltomten bebyggs med en verksamhetsdel i sju våningar och en högre bostadsdel, våning åtta-sexton, mot Stora Badhusgatan. Alternativet uppskattas omfatta totalt cirka 12 000 kvm BTA, varav cirka 7 900 kvm BTA för centrumverksamheter och cirka 4 100 kvm BTA för bostäder (cirka 41 lägenheter).

Triangeltomten kan också bebyggas med ett hotell i samma storlek som bostads- och centrumverksamhetsbebyggelsen ovan, det vill säga omfattande cirka 12 000 kvm BTA. Detta alternativ beskrivs dock inte vidare i detta skede, då alternativ A (med bostäder och verksamheter) och C är de alternativ där antalet möjliga lägenheter skiljer sig åt som mest.

B. Triangeltomten bebyggs med en gradvis upptrappad byggnad

Triangeltomten kan också bebyggas med en gradvis trappad byggnad, i 9-11 våningar, för bostäder och centrumverksamheter. Detta alternativ beskrivs dock inte vidare i detta skede, då alternativ A och C är de alternativ där antalet möjliga lägenheter skiljer sig åt som mest.

C. Triangeltomten bebyggs med större hotell av internationell klass

Alternativet innebär att Triangeltomten utökas något, i jämförelse med redovisningen i plankartan, vilket medför en justering av spårvägsdiagonalen och en minskning av det nya kvarteret sydväst om diagonalen med cirka 1800 kvm bruttoarea, BTA, (cirka 18 lägenheter) Hotellet uppskattas omfatta cirka 16 500 kvm BTA.

Detta alternativ kräver lösningar vad gäller angränsningsytor som kan påverka utformningen av allmän plats i närliggande kvarter.

Nedan beskrivs konsekvenserna av de olika alternativen med avseende på exploateringsmöjligheterna för hela planområdet. Konsekvenser för utformningen av parkeringsgarage beskrivs nedan under rubriken *"Parkering"*. Ekonomiska konsekvenser beskrivs nedan under rubriken *"Ekonomiska konsekvenser för Södra Älvstranden Utveckling AB"*.

1. Merkurhuset bevaras och Kinesiska muren rivs

1A. Alternativet innebär att planområdet kan bebyggas med cirka 420 lägenheter och cirka 24 500 kvm BTA verksamhetsyta (kontor och handel)

1C. Alternativet innebär att planområdet kan bebyggas med cirka 360 lägenheter och cirka 33 000 kvm BTA verksamhetsyta (hotell, kontor och handel)

2. Merkurhuset och Kinesiska muren bevaras

2A. Alternativet innebär att planområdet kan bebyggas med cirka 380 lägenheter och cirka 23 500 kvm BTA verksamhetsyta (kontor och handel)

2C. Alternativet innebär att planområdet kan bebyggas med cirka 320 lägenheter och cirka 32 000 kvm BTA verksamhetsyta (hotell, kontor och handel)

3. Merkurhuset och Kinesiska muren rivs

3A. Alternativet innebär att planområdet kan bebyggas med cirka 480 lägenheter och cirka 31 500 kvm BTA verksamhetsyta (kontor och handel)

3C. Alternativet innebär att planområdet kan bebyggas med cirka 420 lägenheter och cirka 40 000 kvm BTA verksamhetsyta (hotell, kontor och handel)

4. Merkurhuset rivs och Kinesiska muren bevaras

4A. Alternativet innebär att planområdet kan bebyggas med cirka 430 lägenheter och cirka 30 500 kvm BTA verksamhetsyta (kontor och handel)

4C. Alternativet innebär att planområdet kan bebyggas med cirka 370 lägenheter och cirka 39 000 kvm BTA verksamhetsyta (hotell, kontor och handel)

Alternativ	Antal lägenheter med hotell	Antal lägenheter utan hotell	Verksamhetsyta BTA med hotell	Verksamhetsyta BTA utan hotell
1A		420 st		24 500 kvm
1C	360 st		33 000 kvm (varav 16 500 kvm hotell)	
2A		380 st		23 500 kvm
2C	320 st		32 000 kvm (varav 16 500 kvm hotell)	
3A		480 st		31 500 kvm
3C	420 st		40 000 kvm (varav 16 500 kvm hotell)	
4A		430 st		30 500 kvm
4C	370 st		39 000 kvm (varav 16 500 kvm hotell)	

Byggrätter på kaj

Eventuella byggrätter på kajstråket kommer främst att avse verksamheter och möjligen en mindre andel bostäder. Parallella arkitektuppdrag om gestaltning av kajstråket och vattenområdet med tillhörande byggnader och anläggningar kan komma att genomföras. Möjliga byggrätter på kajstråket med mera, kommer att beskrivas utförligare i utställningsskedet.

Anläggningar utanför planområdet

Del av spårvägsanläggningarna ligger utanför planområdet. Kommunen skall projektera och utföra spårvägsanläggningarna utanför planområdet i enlighet med den järnvägsplan som upprättas parallellt med detaljplanen.

Avtal

Ett *genomförandavtal* som reglerar utbyggnad av allmän platsmark med mera och en *överenskommelse om fastighetsreglering* avseende överföring av allmän platsmark och eventuell kvartersmark, skall upprättas mellan Södra Älvstranden Utveckling AB och kommunen, genom fastighetsnämnden, innan detaljplanen antas.

Ett *genomförandavtal* som reglerar utbyggnad av allmän platsmark, inlösen av mark, rivning av kontorsbyggnad med mera och en *överenskommelse om fastighetsreglering* avseende överföring av allmän platsmark och eventuell kvartersmark, berörande fastigheten Inom Vallgraven 48:3 (Rosenlundsverket), skall upprättas mellan Göteborg Energi och kommunen, genom fastighetsnämnden, innan detaljplanen antas.

Ett *genomförandavtal* som reglerar utbyggnad av allmän platsmark med mera skall upprättas mellan Västtrafik och kommunen, genom fastighetsnämnden, innan detaljplanen antas.

Ett *genomförandavtal* som reglerar utbyggnad av allmän platsmark med mera skall upprättas mellan ägarna till fastigheten Inom Vallgraven 46:18 (Fastighetsaktiebolaget Riverton) och kommunen, genom fastighetsnämnden, innan detaljplanen antas.

Ett *genomförandavtal* som reglerar utbyggnad av allmän platsmark med mera skall upprättas mellan ägarna till fastigheten Inom Vallgraven 52:5 (Gamla Livförsäkringsbolaget SEB) och kommunen, genom fastighetsnämnden, innan detaljplanen antas.

En *överenskommelse om fastighetsreglering* avseende överföring av allmän platsmark med mera skall upprättas mellan ägarna till fastigheterna Inom Vallgraven 50:2 och 50:4 (Skanska) och kommunen, genom fastighetsnämnden, innan detaljplanen antas.

Avtal avseende eventuell upplåtelse av hamnverksamhet med mera i vattenområdet skall upprättas mellan verksamhetsutövare och kommunen, genom fastighetsnämnden.

Vid flytt av och/eller nyanläggning av ledningar skall avtal avseende kostnader med mera upprättas mellan ledningshavare och Södra Älvstranden Utveckling AB eller mellan ledningshavare och trafiknämnden. Eventuell påverkan på befintliga rättigheter och behov av nya rättigheter kommer att beskrivas utförligare i utställningsskedet.

Avtal avseende eventuell förskola och boende med särskild service behöver upprättas mellan lokalsekretariatet och berörda fastighetsägare.

P-arken kommer att tas bort när planområdet börjar byggas ut.

Miljödom

Anläggningarna i älven, såsom utbyggnad av kaj, bryggor, småbåtshamn och bad, kräver tillstånd enligt miljöbalken. Ansökan om tillstånd, eller miljödom, kommer att lämnas till miljödomstolen under det fortsatta planarbetet.

Påverkan på området under utbyggnadsskedet

En etappvis utbyggnad kommer bland annat att innebära omläggning av trafik med begränsad framkomlighet för kollektivtrafiken med mera som följd. Påverkan på området under utbyggnadsskedet kommer att beskrivas utförligare i utställningsskedet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsplan

Tomtindelning (fastighetsplan) 1480K-III-7734 inom del av kvarteret 46-Surbrunnen i Inom Vallgraven som vann laga kraft 1982-12-29 upphör att gälla i sin helhet.

Tomtindelning (fastighetsplan) 1480K-III-2097 inom kvarteret 49-Mercurius i Inom Vallgraven som vann laga kraft 1897-08-13 upphör att gälla i sin helhet.

Tomtindelning (fastighetsplan) 1480K-III-5966 inom kvarteret 52-Stora Bommen i Inom Vallgraven som vann laga kraft 1967-02-22 upphör att gälla i sin helhet.

Fastighetsbildning

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

Fastigheter skall nybildas för planerade byggnader inom de nya kvarteren utmed Skeppsbron och för eventuella byggnader på kajstråket.

En fastighet skall nybildas för den nya terminalbyggnaden.

Tredimensionell fastighetsbildning

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.

Parkeringsplatser för bilar föreslås ordnas i garage i ett eller två plan under de nya kvarteren och kajstråket. Parkeringsplatserna skall täcka behovet av parkeringsplatser för tillkommande bostäder och verksamheter och i möjligaste mån även för befintliga verksamheter och för centumparkering. En eller flera gemensamhetsanläggningar kan bildas för parkeringsändamål i tredimensionella fastigheter.

För de nya kvarteren föreslås handel, kontor och centrumverksamhet huvudsakligen på plan ett. En eller flera tredimensionella fastigheter kan bildas för dessa ändamål.

Bostadsdelarna av de nya kvarteren avses upplåtas med både bostadsrätter och hyresrätter. Tredimensionella fastigheter kan bildas för bägge ändamålen.

Sedan den 1 maj 2009 är det möjligt att bilda ägarlägenheter vid uppförande av ett nytt bostadshus. Ägarlägenheter innebär bland annat att ägaren får lagfart på sitt förvärv och kan inteckna och belåna fastigheten samt fritt hyra ut den.

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Mark i den östra delen av fastigheten Inom Vallgraven 48:3 (Rosenlundsverket) överförs till den kommunägda fastigheten Inom Vallgraven 701:27.

Mark i den östra delen av fastigheterna Inom Vallgraven 49:4-5 och 50:5 och den södra delen av fastigheten Inom Vallgraven 50:1 samt från fastigheten Inom Vallgraven 51:2 (Södra Älvstranden Utveckling AB) överförs till den kommunägda fastigheten Inom Vallgraven 701:27.

Mark i den norra och östra delen av fastigheten Inom Vallgraven 50:2 samt mark i den södra delen av fastigheten Inom Vallgraven 50:4 (Skanska) överförs till den kommunägda fastigheten Inom Vallgraven 701:27.

Gemensamhetsanläggningar

Vid bildande av tredimensionella fastigheter kan rättigheter behöva säkerställas genom inrättande av gemensamhetsanläggningar.

Område betecknat med "g" i plankartan skall vara tillgängligt för gemensamhetsanläggning.

En eller flera gemensamhetsanläggningar kan bildas för parkeringsändamål.

Förvaltning av gemensamhetsanläggningar kan ske genom delägarförvaltning eller genom att bilda en samfällighetsförening.

Servitut och ledningsrätt

Rättighetshavare framgår av den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen.

Vid bildande av tredimensionella fastigheter kan rättigheter behöva säkerställas genom bildande av servitut.

Eventuell påverkan på befintliga rättigheter och behov av nya rättigheter kommer att beskrivas utförligare i utställningsskedet.

Ansökan om lantmäteriförrättning

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

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

Tekniska frågor

Trafik

Tillfart till planområdet sker söderifrån via Järntorgsgatan och Emigrantvägen, österifrån via Kungsgatan, Rosenlundsgatan, Västra Hamngatan och Södra Hamngatan samt norrifrån via Västra Sjöfarten.

Tillfart till de nya kvarteren kommer huvudsakligen att ske från Stora Badhusgatan.

Det blivande parkeringsgaraget angörs via tillfarter väster om Rosenlundsverket och söder om Skeppsbrohuset.

Gator och torg

Planförslaget innebär utbyggnad och ombyggnad av gator i hela planområdet. Stora Badhusgatan breddas och anpassas till ny spårväg, korsningen Stora Badhusgatan-Surbrunnsgatan-Kungsgatan byggs om och anpassas till ny spårväg och nya trafikströmningar. Samtliga gator förutom Stora Badhusgatan, Södra Hamngatan, Surbrunnsgatan och sydligaste delen av Skeppsbron byggs om möjligt om till gångfartsgator. Utformningen av tvärgatorna Bryggaregatan och Verkstadsgatan är beroende av vilken alternativ lösning som väljs för Merkurhuset och Kinesiska muren.

Befintliga busshållplatser vid Lilla Torget tas bort. Planförslaget möjliggör ombyggnad av Lilla Torget. Esperantoplatsen är nyligen upprustad.

Trafiknämnden ansvarar för projektering och utbyggnad av de allmänna gatu- och torganläggningarna.

Gång- och cykelvägar

Längs kajen löper ett cykelstråk som ingår i stomcykelnätet. Stråkets sträckning kommer att påverkas av utbyggnaden av kajen och de nya kvarteren. Antalet gående och cyklister kommer att öka markant i området, till följd av utbyggnad av kaj och nya kvarter samt till följd av etableringen av knutpunkten för kollektivtrafik vid Stenpiren.

Trafiknämnden ansvarar för projektering och utbyggnad av gång- och cykelvägar inom allmän platsmark.

Parkering

En parkeringsutredning har genomförts av FB Engineering AB i juli 2009. Utredningen redovisar parkeringstal som innebär att cirka 1000 parkeringsplatser, inklusive besöksplatser, erfordras för att tillgodose tillkommande bostäders och verksamheters behov. Planförslaget föreslår att parkeringsplatser för bilar ordnas i garage i ett till två plan under de nya kvarteren. Om garage kan ordnas i två plan under de nya kvarteren bedöms det kunna rymma cirka 1000 parkeringsplatser. Därutöver bedöms 25-30

parkeringsplatser kunna ordnas på gatumark. Viss del av parkeringsbehovet kan också lösas genom tillgång till bilpool. Möjligheten att även tillgodose önskemål om fler parkeringsplatser för befintliga verksamheter samt centumparkering bedöms i detta skede som svårt. Södra Älvstranden Utveckling AB ansvarar för projektering och utbyggnad av parkeringsgarage.

Utformningen av parkeringsgaraget är beroende av vilken alternativ lösning som väljs för Merkurhuset och Kinesiska muren. Alternativ 3 (se sida 4), där Merkurhuset och Kinesiska muren rivs, är det alternativ som möjliggör flest antal nya parkeringsplatser då parkeringsgaraget kan anläggas under samtliga kvarter utmed Skeppsbron. Alternativ 1, 2 och 4 innebär dels färre antal parkeringsplatser då parkeringsgaraget inte kan få samma utformning som i alternativ 3, dels längre och dyrare rampkonstruktioner.

En eller flera gemensamhetsanläggningar kan bildas för parkeringsändamål.

P-arken kommer att tas bort när planområdet börjar byggas ut.

Kollektivtrafik

Planförslaget innebär utbyggnad av spårväg i sträckningen Järntorget-Stora Badhusgatan-Stenpiren-Lilla Torget. Vid Stenpiren skapas en knutpunkt för kollektivtrafiken (spårvagn, buss och båt). Ytterligare någon busshållplats kan bli aktuell inom planområdet. Buss- och färjehållplatsen vid Rosenlund föreslås upphöra. Se vidare i *"Planbeskrivningen"*.

Trafiknämnden ansvarar för projektering och utbyggnad av spårvägsanläggningarna (spårområdet enligt järnvägsplanen, inklusive hållplatser och därtill hörande tekniska anläggningar).

Tillgänglighet

De allmänna platserna i området är av stor betydelse. Gator, torg, platser och kajer skall bli tillgängliga för så många göteborgare som möjligt. Tillgänglighetsaspekten kommer att beskrivas utförligare i utställningsskedet.

Park och natur

Park- och naturnämnden ansvarar för projektering och utbyggnad av eventuella allmänna parkanläggningar. Platser som kan hamna under park- och naturnämndens ansvar kommer att beskrivas utförligare i utställningsskedet.

Vattenområdet

Möjliga anläggningar i älven (bad, småbåtshamn och bryggor) kommer att beskrivas utförligare i utställningsskedet.

Frågor att utreda är verksamhetsutövare, finansiering, miljöpåverkan med mera. Risk för påkörning har diskuterats med Sjöfartsverket och Göteborgs hamn och kommer studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

Under det fortsatta planarbetet kommer parallella arkitektuppdrag för kaj- och vattenområdet att ordnas.

Ledningar-allmänt

I första hand föreslås nya ledningar förläggas i Stora Badhusgatan och i andra hand i Skeppsbron. Ytterligare utredningar angående ledningarnas placering pågår och resultatet av dessa kommer att redovisas i utställningsskedet.

Vatten och avlopp

Nuvarande dricksvattenledningar har sin huvudsakliga förläggning i Stora Badhusgatan och Skeppsbron. Servisledningar finns till befintliga fastigheter.

Avlopps nätet inom planområdet är kombinerat, det vill säga gemensam ledning för spillvatten och dagvatten. Huruvida nytt ledningsnät ska vara duplikat, det vill säga separata ledningar för spillvatten respektive dagvatten får utredas.

Skeppsbron och delar av City SV avbördas genom en 1000-1100 mm kombinerad äggformad ledning från ungefär 1917. Ledningen kommer i Södra Hamngatan och fortsätter i gatumark i nuvarande Skeppsbron, under Rosenlundskanalen och vidare till pumpstation vid Barlastplatsen. Ledningen har kraftiga sättningar på ett avsnitt om cirka 200 meter omedelbart norr om Rosenlundskanalen.

I första hand föreslås ledningen förläggas i Stora Badhusgatan. Göteborg Vatten har anmält ett behov av en ledning med större dimension i samband med flyttning/ombyggnad.

Dagvatten

Idag är dagvattenbrunnar i de lågt belägna avsnitten kopplade på den kombinerade avloppsledningen.

För "rent" dagvatten från gårdar och tak, dvs. inte gatuavloppet, finns möjlighet till lokal avledning till älven. Dagvatteninfiltration som möjlighet blir inte aktuellt mer än på något enstaka ställe eftersom gårdar och parktyr blir underbyggda med parkeringsanläggningen.

Avfallshantering

En separerande sopsuganläggning planeras för kvarteren med anslutningsmöjlighet för befintliga fastigheter.

För en fungerande hamn, för de fartyg som planeras få möjliga tilläggsplatser, kommer en slamsugningsanläggning att utredas.

Elledningar

Stationer

Befintlig nätstation 3105 vid Stora Badhusgatan kommer att behöva flyttas. Det kommer att behövas minst en station till för att försörja den planerade bebyggelsen. Även den eller de stationerna behöver en fysisk placering. Önskemål finns att stationerna ska placeras fristående ovan mark. Färdigt golv i stationerna ska ligga på +12,8 meter inom område med risk för översvämningar enligt Stadsbyggnadskontorets rekommendation. Elförsörjningen får inte slås ut vid översvämning för att pumpanläggningar med mera ska fungera.

En ny likriktarstation behövs till spårvägen.

Höghöspänning

Idag finns det kanalisation för 10kV höghöspänningsledningar i Stora Badhusgatan. De kommer att behöva läggas om. Ny höghöspänningsledning med kanalisation behövs för att mata ersättningsstationen för station 3105, den nya stationen och den nya likriktarstationen.

Kanalisationen med 10kV högspänning i Södra Hamngatan bedöms kunna vara kvar i befintligt läge.

Befintliga 10kV högspänningsledningar kommer att korsa spårområdet i korsningarna Södra Hamngatan - Västra Hamngatan och Södra Hamngatan - Stora Badhusgatan. Högspänningsledningar korsar även spårområdet i Stora Badhusgatan utanför Rosenlundsverket samt spårområdet i Järntorgsgatan. Omläggning kan behövas beroende på befintligt djup och kanalisation.

Lågspänning, serviser och belysning

Lågspännings- och servisleddningar med tillhörande kanalisation från station 3105 måste läggas om till ersättningsstationen.

Det finns kanalisation med lågspännings- och servisleddningar i Stora Badhusgatan som försörjer befintliga fastigheter. Den kanalisationen behöver läggas om. Befintliga kabelskåp utmed befintliga fastigheter på Stora Badhusgatan bedöms kunna vara kvar. Befintliga servisleddningar och kanalisation från kabelskåpen till befintliga fastigheter behöver läggas om.

Kabelskåp och kanalisationen med lågspännings- och servisleddningar i Södra Hamngatan bedöms kunna vara kvar i befintligt läge.

Nya lågspännings- och servisleddningar samt belysningskablar med kanalisation behövs till och i det nya området.

Likspänning

Det kommer att behövas matarkablar till spårvägens kontaktledningar. Matarkablarna går från likriktarstationen till kopplingsskåp på kontaktledningsstolparna. Varje kopplingsskåp kommer att ha matningar från två olika stationer. Matarkablarnas sträckning beror på likriktarstationens placering men kommer vissa sträckor att gå utmed spåret.

Fjärrvärme- och fjärrkylaledning

Det finns i dag en fjärrvärmekulvert i Stora Badhusgatan. Kulverten är en betongkulvert, 1300 mm x 900 mm, som innehåller två fjärrvärmeledningar (dimension DN 350) på en sträcka av cirka 300 meter. Ledningarna måste läggas om och det finns ett önskemål att uppgradera ledningarna till DN 500 PEH- rör på hela sträckan. Kulverten byter dimension i en kopplingsbrunn vid Hotel Riverton och resterande sträcka fram till Rosenlundsverket är en betongkulvert, 2050 mm x 1250, mm som innehåller två fjärrvärmeledningar (dimension DN 500). Huvudstråket planeras i Stora Badhusgatan.

Uppvärmningsalternativ för de nya kvarteren utreds vidare.

Det finns inte fjärrkyla i området i dag. Det finns ett önskemål från Göteborg Energi om att förlägga två fjärrkylaledningar (dimension DN 600) som ett huvudstråk som en del av ringledningen. I tillägg till denna förläggs två matarledningar (dimension cirka DN 200-300) i Stora Badhusgatan.

Teleledningar och optokablar

I korsningen Södra Hamngatan - Västra Hamngatan finns några kabelbrunnar som den befintliga teletrafiken är beroende av, dessa kommer att påverkas av sammankopplingen av den nya spårvägs-korsningen. Kanalisation och kablage behöver läggas om.

I Södra Hamngatan finns det kanalisations-/kabelstråk som är väsentlig för teletrafiken till Hisingen, även detta påverkas av spårvägssträckningen. Kanalisation och kablage behöver läggas om.

I Stora Badhusgatan finns det befintlig kanalisation med kablage som försörjer byggnaderna inom arbetsområdet. Kanalisation och kablage behöver läggas om.

Inventering behöver utföras för att säkerställa mängden av aktiva abonnenter.

Utöver kanalisation enligt ovan som också innehåller optokablar så finns det ett stråk som utgår från Rosenlundsverket och följer hela Stora Badhusgatan. Kanalisation och kablage behöver läggas om.

Gasledningar

Befintlig naturgasledning (dimension 300 mm) går igenom Stora Badhusgatan. Det går en mindre ledning (dimension 100 mm) in i Bryggaregatan, till fastigheten där Kinesiska muren är belägen, vidare i Skeppsbron och till Stora Badhusgatan via Surbrunnsgatan. Ledningen behöver läggas om och eventuella nya serviser förläggas till nya byggnader.

Markmiljö

En översiktlig jordprovtagning har genomförts av Tyréns AB inom planområdet under juni-juli 2007. Resultatet redovisas i *"PM-översiktlig jordprovtagning mellan Stora Hamnkanalen och Rosenlundskanalen"*. Jordprovtagningen visar på föroreningar i flera provpunkter i fyllnadslagret. Det förekommer också industriavfall i form av slagg. Höga halter av framför allt metaller (bly och koppar) samt PAH i främst det övre fyllnadslagret. Vidare provtagning rekommenderas. Se vidare i *"Planbeskrivningen"*.

Området är generellt klassat som normalriskområde för markradon förutom den södra delen av området som klassas som lågriskområde. Inom de delar som klassas som normalriskområde skall en markradonundersökning utföras i projekteringsskedet.

Miljökonsekvensbeskrivning

Kommunen gör bedömningen att de åtgärder som planförslaget innehåller medför betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är nödvändig. Se vidare i *Planbeskrivningen*.

Efter att detaljplanen genomförts skall kommunen se till att göra en uppföljning om den betydande påverkan som detaljplanens genomförande medfört. Ett förslag till uppföljningsprogram kommer att beskrivas i utställningsskedet.

Luft och buller

Luftkvaliteten inom området påverkas av utsläpp från den lokala trafiken, Rosenlundsverket, Götatunnelns mynningar och aktiviteterna på älven. Den samlade bedömningen, utifrån mätningar och modellberäkningar, är dock att alla miljökvalitetsnormer kommer att underskridas inom planområdet.

En ny spårvägsdragning samt omläggning av vägtrafiken kommer att påverka ljudexponeringen i omgivningen. Bostäder med trafikbuller högre än 55 dBA ekvivalentnivå vid fasad skall vara genomgående med fönster mot tyst eller ljuddämpad sida. Minst hälften av bostadsrummen i sådan lägenhet skall ordnas mot den ljuddämpade sidan.

Geoteknik

Rådande sättnings- och stabilitetsförhållanden inom planområdet gör att ingen höjning av dagens marknivåer eller ökad markbelastning kan tillåtas utan att förstärkningsåtgärder utförs.

Med hänsyn till stabiliteten men även framtida sättningskrav måste blivande mark-, gatu- och kajplan därmed grundläggas på bankpålar, påldäck eller avlastas genom exempelvis utskiftning av befintlig jord mot lättfyllning. Källarvåningar under markytan, som kan utnyttjas för olika ändamål, exempelvis till parkering eller ledningskulvert, innebär även en avlastning av marken vilket inverkar gynnsamt på både stabilitets- och sättningsituationen för området. Typ av grundförstärkning väljs vid detaljprojektering.

Generellt gäller att grundläggning av nya byggnader och sättningskänsliga konstruktioner inom planområdet måste grundläggas på pålar som slås till fast botten alternativt på långa kohesionspålar. Belastningsökningar (för såväl permanenta som temporära skeden) inom området, till följd av uppfyllnader eller grundvattensänkning, skall undvikas med avseende på risken för oönskade sättningar och sättningsdifferenser.

All aktivitet inom området som påverkar stabiliteten, t.ex. ökade markbelastningar, byggnation och grundförstärkning, schaktning, muddring etc. ska utredas med hänsyn till stabiliteten såväl inom som utanför planområdet. Där det behövs skall erforderliga åtgärder utföras för att stabiliteten ska vara säkerställd såväl permanent som i byggskedet. Stabilitetsutredning ska utföras enligt Skredkommissionens Rapport 3:95, för minst detaljerad utredning.

Källarvåningar ska utföras vattentäta med hänsyn till närheten till älven och för att undvika grundvattensänkning. Lägsta nivå på färdigt golv och öppningar i byggnaden skall vara +12,80 meter om inte annat översvämningsskydd anordnas till denna höjd. Risk för uppflytning (för såväl permanenta som temporära skeden) på grund av vattentrycket måste dock beaktas.

I samband med detaljprojektering och byggskede ska en byggnadsteknisk beskrivning upprättas där de geotekniska frågeställningarna noggrant beaktas. Vidare ska ett kontrollprogram med avseende på omgivningspåverkan upprättas som bl.a. beskriver krav och uppföljning av markrörelser, rörelser i intilliggande fastigheter, stabilitet och åtgärdsprogram.

Arkeologi

En arkeologisk förundersökning har genomförts av Riksantikvarieämbetet UV Väst inom kv. 51 Verkstaden under perioden maj-juli 2007. Förundersökningen lokaliserade befästningsanläggningarna i området innanför Skeppsbron. Delar av befästningsmuren hittades inom olika delar av kv. 51 Verkstaden.

En markradarundersökning har genomförts av Riksantikvarieämbetet UV Teknik under hösten 2007 för att undersöka befästningsmurens sträckning och status.

En kompletterande arkeologisk förundersökning har genomförts av Riksantikvarieämbetet UV Väst under mars 2008 för att kontrollera resultaten från markradarundersökningen där markradarn inte gett utslag. Förundersökningen och markradarundersökningen visar på en delvis bevarad befästningsmur från tidigt 1600-tal inom det aktuella kvarteret. Befästningsmuren omfattas av kulturminneslagens bestämmelser.

Vidare förundersökning av befästningsmuren skall ske genom grävning i den norra delen av Stora Badhusgatan. Detta bedöms kunna ske under hösten 2009.

Kulturmiljö

Planområdet omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. Hur riksintresset påverkas av planförslaget skall undersökas via en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Ekonomiska frågor

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Fastighetsnämndens utgifter och inkomster

Fastighetsnämnden kan få utgifter för inlösen av allmän platsmark till följd av spårvägsutbyggnad. Utredds vidare till utställningsskedet.

Fastighetsnämnden får inkomster från överlåtelse av kvartersmark till Södra Älvstranden Utveckling AB. Överlåtelse skall ske till bokfört värde enligt beslut i kommunstyrelsen och bemyndigande i kommunfullmäktige 2005.

Trafiknämndens utgifter

Trafiknämnden får utgifter för projektering och utbyggnad av spårvägsanläggningarna (spårområdet enligt järnvägsplanen, inklusive hållplatser och därtill hörande tekniska anläggningar). Del av utgifterna täcks av statliga medel inom ramen för projektet ”Kollektivtrafikringen-en komplettering av spårvagnsnätet kring centrala Göteborg (Kringen)”.

Trafiknämnden kan få utgifter för flytt av ledningar i samband med utbyggnad av spårvägsanläggningarna.

Nämnden för Göteborg Vattens utgifter

Detaljplanen föranleder utbyggnad/ombyggnad av vatten- och avloppsledningar med mera.

Nämnden för Göteborg Vattens uppskattade utgifter för detta redovisas i utställningsskedet.

Kretsloppsnämndens inkomster

Kretsloppsnämnden får en inkomst via anläggningsavgifter enligt va-taxa. Uppskattad inkomst redovisas i utställningsskedet.

Göteborg Energis utgifter och inkomster

Detaljplanen föranleder utbyggnad/ombyggnad av ledningar med mera.

Göteborg Energis uppskattade utgifter för detta redovisas i utställningsskedet.

Göteborg Energi får en inkomst via anläggningsavgifter.

GothNets utgifter och inkomster

Detaljplanen föranleder utbyggnad/ombyggnad av optoledningar med mera.

GothNets uppskattade utgifter för detta redovisas i utställningsskedet.

GothNet får en inkomst via anläggningsavgifter.

Lokalsekretariatet

Lokalsekretariatet får en utgift för utbyggnad av eventuella förskoleavdelningar.

Framtida driftkostnader

Trafiknämnden får ökade kostnader för drift och underhåll av lokalgator och torg.

Park- och naturnämnden får kostnader för drift och underhåll av allmänna kaj- och parkanläggningar.

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, exklusive spåranläggningarna, samt för åtgärder inom kvartersmark. Därutöver tillkommer kostnader i för arkeologi, erforderlig marksanering, 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 allmänplatsmark.

Övriga fastighetsägare som får byggrätter skall vara med och finansiera utbyggnaden av allmän plats.

Kostnaderna för utbyggnad av allmän plats, exklusive spåranläggningarna, beräknas uppgå till minst cirka 500 mnkr. Under rubriken "*Olika alternativ för Merkurhuset, Kinesiska muren och Triangeltomten*" redovisas hur exploateringsgraden varierar beroende på om Merkurhuset och Kinesiska muren skall bevaras eller inte och om Triangeltomten bebyggs med hotell eller bostäder och centrumverksamheter. Störst skillnad i möjliga inkomster, inom Södra Älvstranden Utveckling AB:s fastighetsbestånd, finns mellan alternativen 2C (Merkurhuset och Kinesiska muren bevaras och Triangeltomten bebyggs med hotell) och 1A (Merkurhuset bevaras och Kinesiska muren rivs och Triangeltomten bebyggs med bostäder och centrumverksamheter). Alternativ 2C redovisar cirka 320 lägenheter och alternativ 1A cirka 420 lägenheter. Verksamhetsytan i alternativ 2C är cirka 32 000 kvm BTA och i alternativ 1A cirka 24 500 kvm BTA. Mervärdet av cirka 100 lägenheter (minus minskad verksamhetsyta) bedöms uppgå till cirka 80-100 mnkr .

Ekonomiska konsekvenser för fastighetsägare som får byggrätter

Fastighetsägare som får byggrätter får utgifter för åtgärder inom kvartersmark samt del i utgifterna för utbyggnad av anläggningar på allmän platsmark. Därutöver kan kostnader tillkomma i samband med bygglov, lantmäteriförrättningar, eventuellt deltagande i gemensamhetsanläggningar samt anläggningsavgifter för el, vatten och avlopp, tele med mera.

Ekonomiska konsekvenser för övriga aktörer

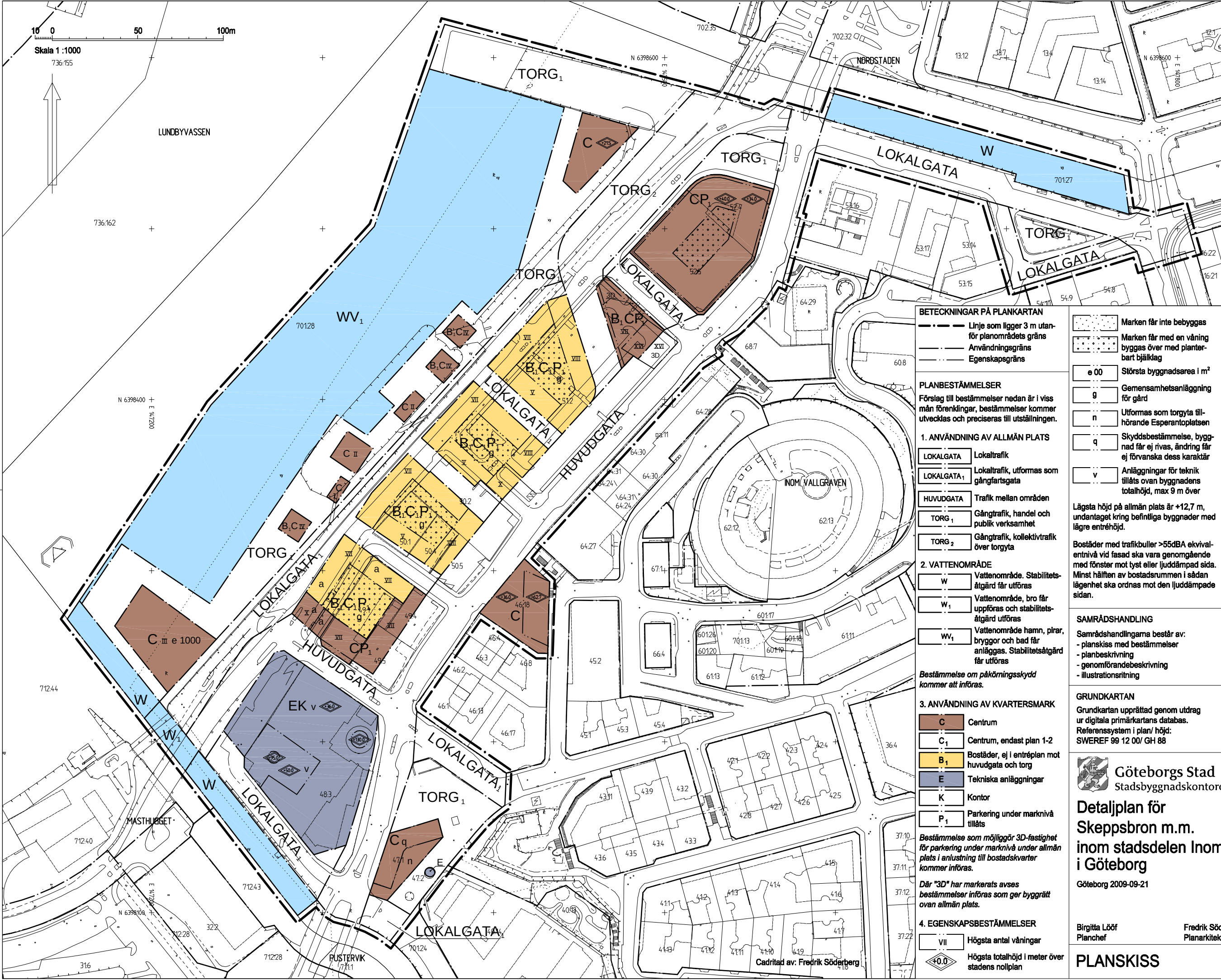
Västrafik får en utgift för uppförande av terminalbyggnad och del i utgifterna för utbyggnad av anläggningar på allmän platsmark.

Detaljplanen föranleder utbyggnad/ombyggnad av Telia /Skanovas optoledningar med mera. Telia /Skanovas uppskattade utgifter för detta redovisas i utställningsskedet. Telia /Skanovas får en inkomst via anläggningsavgifter.

Peter Junker
Avdelningschef

Karin Frykberg
Distriktschef

Magnus Uhrberg
Handläggare



BETECKNINGAR PÅ PLANKARTAN

- Linje som ligger 3 m utanför planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

PLANBESTÄMMELSER

Förslag till bestämmelser nedan är i viss mån förenklningar, bestämmelser kommer utvecklas och preciseras till utställningen.

1. ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- LOKALGATA Lokaltrafik
- LOKALGATA₁ Lokaltrafik, utformas som gångfartsgata
- HUVUDGATA Trafik mellan områden
- TORG₁ Gångtrafik, handel och publik verksamhet
- TORG₂ Gångtrafik, kollektivtrafik över torgyta

2. VATTENOMRÅDE

- W Vattenområde. Stabilitetsåtgärd får utföras
- W₁ Vattenområde, bro får uppföras och stabilitetsåtgärd utföras
- WV₁ Vattenområde hamn, pirlar, bryggor och bad får anläggas. Stabilitetsåtgärd får utföras

Bestämmelse om påkörningsskydd kommer att införas.

3. ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- C Centrum
- C₁ Centrum, endast plan 1-2
- B₁ Bostäder, ej i entréplan mot huvudgata och torg
- E Tekniska anläggningar
- K Kontor
- P₁ Parkering under marknivå tillåts

Bestämmelse som möjliggör 3D-fastighet för parkering under marknivå under allmän plats i anslutning till bostadskvarter kommer införas.

Där "3D" har markerats avses bestämmelser införas som ger byggrätt ovan allmän plats.

4. EGENSKAPSBESTÄMMELSER

- VII Högsta antal våningar
- +0.0 Högsta totalhöjd i meter över stadens nollplan

- Marken får inte bebyggas
- Marken får med en våning byggas över med planterbart bjälklag
- e 00 Största byggnadsarea i m²
- g Gemensamhetsanläggning för gård
- n Utföras som torgyta tillhörande Esperantoplatzen
- q Skyddsbestämmelse, byggnad får ej rivas, ändring får ej förvanska dess karaktär
- v Anläggningar för teknik tillåts ovan byggnadens totalhöjd, max 9 m över

Lägsta höjd på allmän plats är +12,7 m, undantaget kring befintliga byggnader med lägre entréhöjd.

Bostäder med trafikbuller >55dBA ekvivalentnivå vid fasad ska vara genomgående med fönster mot tyst eller ljuddämpad sida. Minst hälften av bostadsrummen i sådan lägenhet ska ordnas mot den ljuddämpade sidan.

SAMRÅDSHANDLING

Samrådshandlingarna består av:
- planskiss med bestämmelser
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- illustrationsritning

- grundkarta (preliminär)
- kvalitetsprogram
- miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- fastighetsförteckning
- program med samrådsredogörelse

GRUNDKARTAN

Grundkartan upprättad genom utdrag ur digitala primärkartans databas. Referenssystem i plan/ höjd: SWEREF 99 12 00/ GH 88

Beteckningar: Enligt Lantmäteriverkets Handbok till Mätningsskuggörelsen - Kartografi (HMK-Ka) med de avvikelser som redovisats i beteckningarna.



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Detaljplan för Skeppsbron m.m. inom stadsdelen Inom Vallgraven i Göteborg

Göteborg 2009-09-21

Birgitta Löf Planchef
Fredrik Söderberg Planarkitekt
Anna Signal Planarkitekt

PLANSKISS
Fila XXXX

5. RISKSKYDD

Bestämmelser angående geotekniska förstärkningsåtgärder och belastningsrestriktioner för att säkerställa stabiliteten i området kommer att införas.

Stabilitetsförbättrande åtgärder ska vara utförda innan bygg- och anläggningsarbeten påbörjas inom de delar där stabiliteten påverkas/ar.

All aktivitet i området som påverkar stabiliteten tex ökade markbelastningar än angivna, fyllningar, schakt, muddring, byggnation och grundförstärkning ska utredas. Stabilitetsutredning ska utföras enligt Skredkommissionens Rapport 3:95 för minst detaljerad utredning, då förutsättningar eller åtgärder frångår de föreslagna i "Geoteknisk utredning för detalplan - Projekt Skeppsbron", daterad 2009-08-15.

Vid utförandet av alla grundläggnings- och anläggningsarbeten ska kontrollprogram upprättas avseende jordrörelser och porttryck så att stabiliteten är säkerställd. Eventuella temporära åtgärder ska redovisas och ingå i detta program.

Lägsta nivå på färdigt golv och öppningar i byggnader ska vara +12.80 m om inte annat översvämningskydd anordnas till denna höjd. Källare ska utföras med vattentät konstruktion under denna nivå.

6. ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

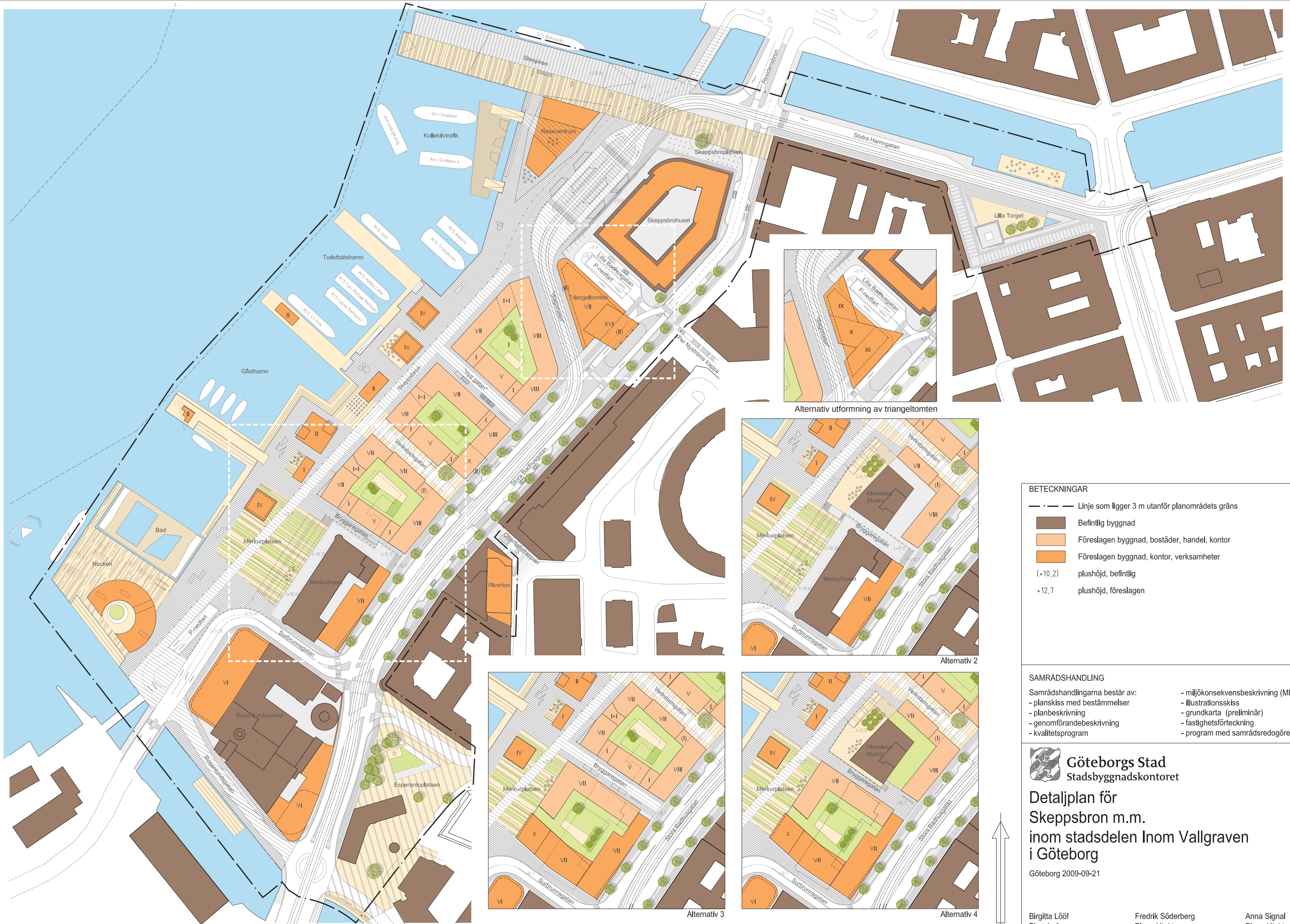
a Byggrätt får endast utnyttjas om Merkurhuset rivs

Tomtindelning 1480K-III-7734 inom del av kvarteret 46-Surbrunnen i Inom Vallgraven som vann laga kraft 1982-12-29 upphör att gälla i sin helhet.
Tomtindelning 1480K-III-2097 inom kvarteret 49-Mercurius i Inom Vallgraven som vann laga kraft 1897-08-13 upphör att gälla i sin helhet.
Tomtindelning 1480K-III-5966 inom kvarteret 52-Stora Bommen i Inom Vallgraven som vann laga kraft 1967-02-22 upphör att gälla i sin helhet.

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

7. UPPLYSNINGAR

Planområdet utgör fast förlämnning enligt kulturminneslagen. Åtgärder under mark provas av länsstyrelsen.



10 0 50 100m
Skala 1 :1000

Illustration: Erséus Arkitekter AB

BETECKNINGAR

- Linje som ligger 3 m utanför planområdets gräns
- Befintlig byggnad
- Föreslagen byggnad, bostäder, handel, kontor
- Föreslagen byggnad, kontor, verksamheter
- (+10,2) plushöjd, befintlig
- +12,7 plushöjd, föreslagen

SAMRÅDSHANDLING

- Samrådshandlingarna består av:
- planskiss med bestämmelser
 - planbeskrivning
 - genomförandebeskrivning
 - kvalitetsprogram
 - miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
 - illustrationsskiss
 - grundkarta (preliminär)
 - fastighetsförteckning
 - program med samrådsredogörelse

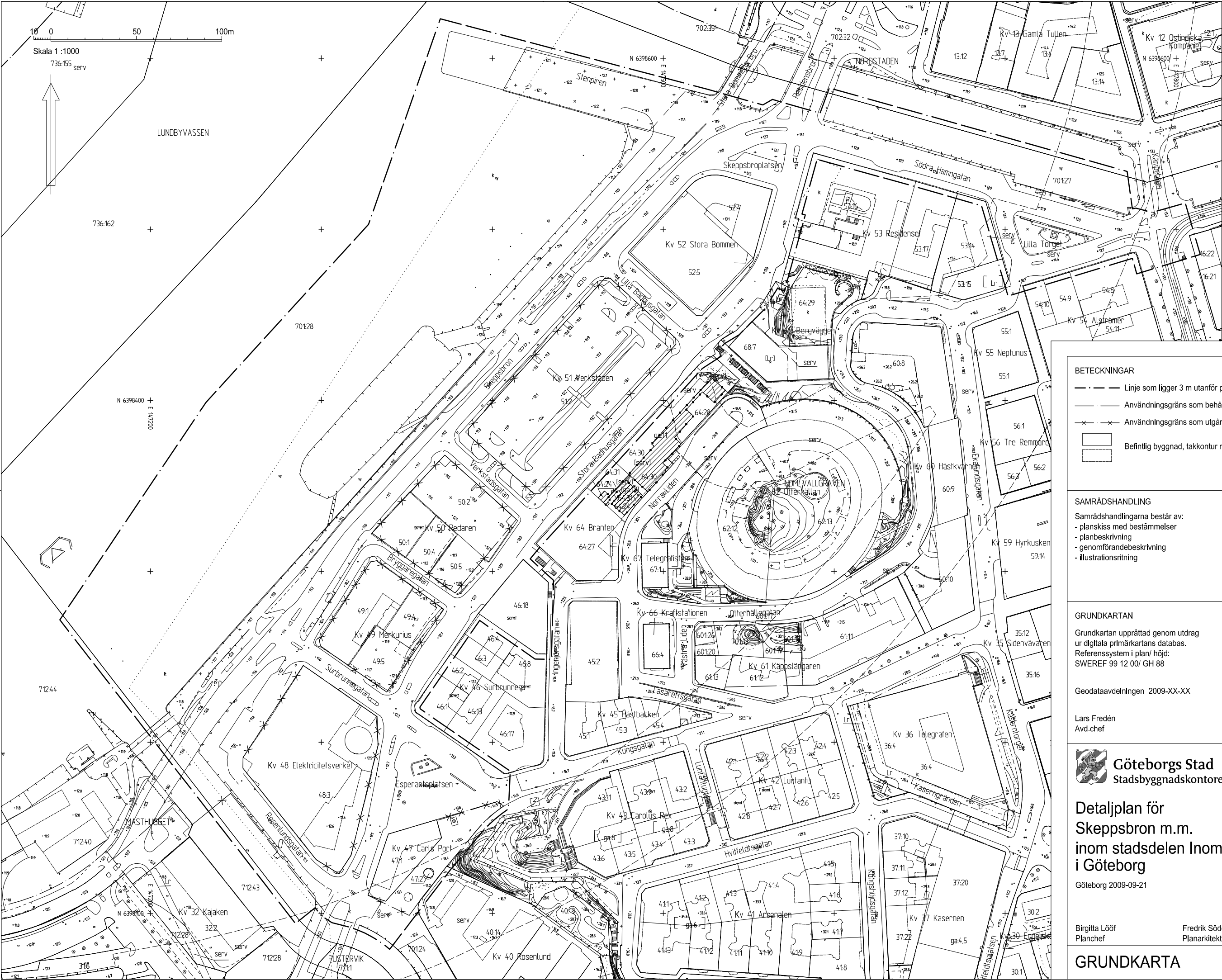
 Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Detaljplan för
Skeppsbron m.m.
inom stadsdelen Inom Vallgraven
i Göteborg

Göteborg 2009-09-21

Birgitta Löf Planchef
Fredrik Söderberg Planarkitekt
Anna Signal Planarkitekt

ILLUSTRATIONSSKISS Fila XXXX



BETECKNINGAR

- Linje som ligger 3 m utanför planområdets gräns
- Användningsgräns som behålls
- Användningsgräns som utgår
- Befintlig byggnad, takkontur resp. fasadliv

SAMRÅDSHANDLING

- Samrådshandlingarna består av:
- grundkarta (preliminär)
 - kvalitetsprogram
 - miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
 - fastighetsförteckning
 - program med samrådsredogörelse

GRUNDKARTAN

Grundkartan upprättad genom utdrag ur digitala primärkartans databas. Referenssystem i plan/ höjd: SWEREF 99 12 00/ GH 88

Beteckningar: Enligt Lantmäteriverkets Handbok till Mätningkungörelsen - Kartografi (HMK-Ka) med de avvikelser som redovisats i beteckningarna.

Geodataavdelningen 2009-XX-XX

Lars Fredén
Avd.chef

Solveig Eliasson



Detaljplan för
Skeppsbron m.m.
inom stadsdelen Inom Vallgraven
i Göteborg

Göteborg 2009-09-21

Birgitta Löf Planchef
Fredrik Söderberg Planarkitekt
Anna Signal Planarkitekt

GRUNDKARTA Fila XXXX