

Förprövningsrapport

Planbesked för bostäder m.m. vid Västra Eriksbergsgatan (Sannegården 734:9 m.fl.) inom stadsdelen Sannegården, dnr SBF-2023-00416, 1116/21 och

Planbesked för bostäder m.m. vid Västra Eriksbergsgatan (Sannegården 5:3) inom stadsdelen Sannegården, dnr SBF-2023-00417, 1123/21

2023-01-27



Innehåll

Ärendet	3
Styrande dokument och tidigare beslut	4
Bedömning	5
Översiktlig planering	5
Stadsmiljö	5
Kommunal service	11
Trafik och parkering	12
Teknisk försörjning och mark	12
Miljö- och hälsoaspekter	12
Bakgrund i ärendet	15
Samband, beroenden och prioriteringsgrund	18
Slutsats	19
Sammanfattning och slutsats	19
Detaljplanearbete	19
Planeringsunderlag	20
Inkomna yttranden	21
Trafikkontoret	21
Göteborg Energi AB	21
Kretslopp och Vatten	21
Miljöförvaltningen	22
Kulturförvaltningen	23
Park och natur	23
Stadsledningskontoret	23
SBK Geotekniker	23
Socialförvaltningen Hisingen	24

Ärendet

Diarienummer: SBF-2023-00416, 1116/21
SBF-2023-00417, 1123/21

Handläggare SBF: Stefan Rosén

Stadsområde: Hisingen

Ärende SBF-2023-00416, 1116/21

Fastighet: Sannegården 734:9, 734:4 och Bräcke 729:175

Sökande: Fastighetskontoret/Exploateringsförvaltningen

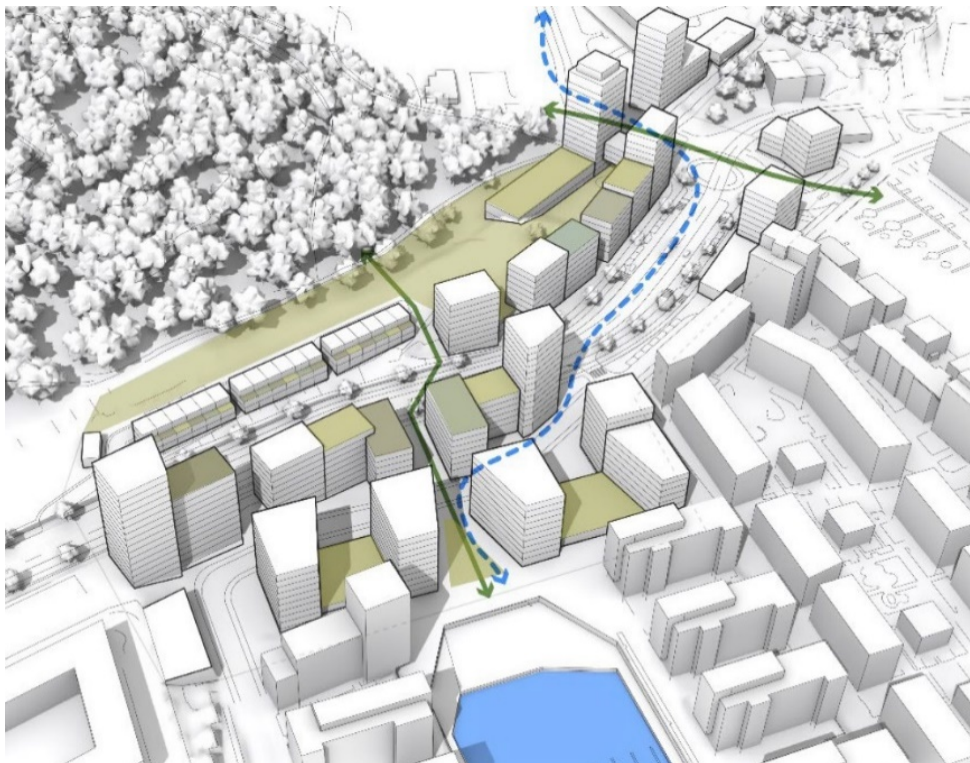
Ärende SBF-2023-00417, 1123/21

Fastighet: Sannegården 5:3

Sökande: Eriksbergs Förvaltningsaktiebolag AB (dotterbolag till Älvstranden utveckling AB)

Området ligger i västra delen av primärområdet Eriksberg i stadsdelen Sannegården på Hisingen, cirka 4 km från Göteborgs centrum. Marken används idag för kontor, parkering, gata, järnväg, grönytor, lek, motion och park.

Förslaget har tagits fram gemensamt av de båda sökandena. Förslaget innebär sammanlagt cirka 900 bostäder varav cirka 170 studentbostäder, 36 småhus, 8 bostäder i BmSS, förskola med 8-14 avdelningar, sammanlagt 3900 kvm handel inkl en ny medelstor livsmedelsbutik, samt allmän plats gata. Denna förprövningsrapport är gemensam för båda ärendena. Förslaget har även vissa samband med ett tredje ärende strax norr om området, se separat ansökan (Balder).



Gemensamt förslag från de två sökande (Bild: White)

Styrande dokument och tidigare beslut

Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger blandad stadsbebyggelse, utvidgad innerstad, framtida spårväg, ekologiskt särskilt känsliga områden (i Krokängsparken), transportled farligt gods (Hamnbanans nuvarande sträckning). En bred zon med Hamnbanans befintliga och blivande dragningar är riksintresse för kommunikation. Reservatet för framtida spårväg ligger i stråket Östra Eriksbergsgatan – Västra Eriksbergsgatan. Översiktsplanen anger i avsnittet om gestaltad livsmiljö att den övergripande inriktningen för stadsbyggandet ska vara kvartersstadens och trädgårdsstadens struktur.

Norra Älvstranden är ett delområde i fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg (inarbetad i översiktsplanen) vilken anger inriktningarna att komplettera med parker, friytor och samhällsservice, och att binda samman stadsdelar där Hamnbanan överdäckas.

Enligt stadens budget ska bebyggelsen hålla hög arkitektonisk kvalitet exempelvis genom planering av klassisk, traditionell arkitektur.

Program för Västra Eriksberg pekar ut området vid dockans inre del för ett centrumområde med torg, handel och verksamheter.

Gällande detaljplan akt 2-4841 (Dp Västra Eriksberg) anger allmän plats torg och gata. Genomförandetiden har gått ut.

Gällande detaljplan akt 2-4872 anger allmän plats gata samt kollektivtrafik. Genomförandetiden har gått ut.

Gällande detaljplan akt 2-4195 anger handel, kontor, bostäder samt allmän plats gata. Genomförandetiden har gått ut.

Gällande detaljplan akt 2-5002 anger teknisk anläggning (sopsugsstation), parkering, allmän plats gata. Genomförandetiden har gått ut.

Gällande detaljplaner 2-2864 och 2-3175 anger järnvägsändamål (Hamnbanans befintliga sträckning). Genomförandetiden har gått ut.

Gällande detaljplan 2-3303 anger trafikändamål (i Krokängsparken intill Hamnbanan). Genomförandetiden har gått ut.

En del av området är ej planlagt.

Byggnadsnämnden har tidigare beslutat:

Juni 2004	att godkänna program för Västra Eriksberg
2011-11-29	att uppdra åt kontoret att ta fram detaljplan för bostäder m.m. norr om Eriksbergsdockan (det planärendet har sedan legat vilande)

Bedömning

Översiktlig planering

Förslaget är till stor del förenligt med översiktsplanen. Det nuvarande förslaget innebär dock ett visst intrång i Krokängsparken som är stadsdelspark och ekologiskt särskilt känsligt område enligt översiktsplanen. Struktur och bebyggelseutformning i det nuvarande utformningsförslaget bedöms inte vara förenligt med övergripande inriktningar i översiktsplanens avsnitt om gestaltad livsmiljö.

Stadsmiljö



Angränsande befintlig bebyggelse i söder. Relativt tät och sluten kvartersbebyggelse i 6-8 vån med inslag av trädgårdsstadsbebyggelse och enstaka högre byggnader, orientering längs gator men mycket liten andel lokaler i bottenvåningar

Platsen idag

Platsen är till största delen obebyggd idag. Hamnbanan ligger på bro med passage i markplan under bron, men järnvägen är ändå kraftigt begränsande och barriärskapande, inte minst på grund av transporter med farligt gods. Ytorna söder om järnvägssträckningen präglas av trafik- och parkeringsytor och viss verksamhetsbebyggelse. Befintlig angränsande bebyggelse i söder har en modern karaktär med inslag av äldre varvsanläggningar, har till sin struktur drag av kvartersbebyggelse men är till sitt innehåll ett bostadsområde med låg funktionsblandning. Inslag av verksamheter i form av hotell, servering, kontor och viss småskalig handel finns främst vid Eriksbergstorget och längs kajstråket österut. Närmast norr om järnvägsbron finns verksamhetsbebyggelse och fotbollsplan vid Säterigatan.

Östra Eriksbergsgatan har vissa rumsliga kvaliteter som ett gaturum, men har en separerad trafiklösning med sidoförlagd bussgata med vilket ger sämre förutsättningar till stadsmässig karaktär och funktion. Västra Eriksbergsgatan är inte anpassad till någon bebyggelse och är inte utformad för en stadsmässig funktion idag.

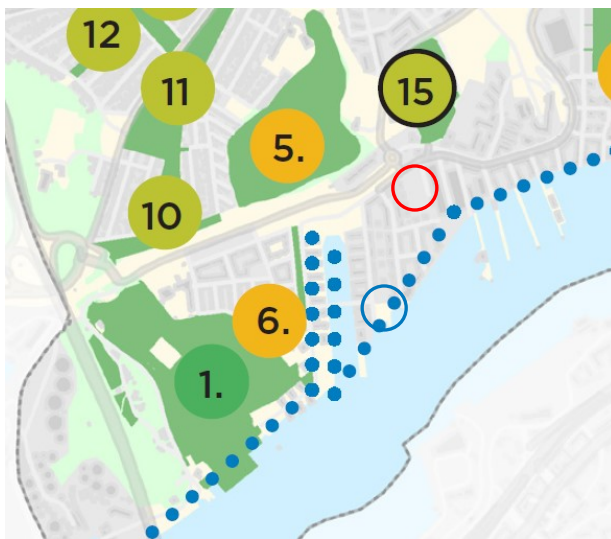


Östra Eriksbergsgatan österut, sopsugsstationen till vänster



Östra Eriksbergsgatans nuvarande trafikseparerade utformning

Krokängsparken är en välbesökt park med höga sociala och ekologiska värden. I översiktsplanen pekas parken ut som en stadsdelspark. Färjenäsparken, cirka 500 m från området, är en stadspark. ”Bratteråsparken” är en allmänt tillgänglig grönyta som kan ha förutsättningar till att utvecklas med fler kvaliteter och betecknas som en bostadsnära park. I dagsläget ägs den dock av ett kommunalt bolag vilket är ett formellt hinder för detta. ”Stapelbädden” är en kommunägd aktivitetsyta och ett industriminne. Området kring Eriksbergsdockan är utpekat som värdefull kulturmiljö.



De närmaste parkerna (Grönplan Lundby 2019):

1 Färjenäsparken (stadspark)

5 Krokängsparken, 6

Eriksbergsterrassen (stadsdelsparker)

15 Bratteråsberget (bostadsnära park)

Andra grön-/friitor:

Röd ring: "Bratteråssparken", en grönyta ägd av Älvstranden AB

Blå ring: Stapelbädden, kommunägd aktivitetsyta/industriminne



Gemensamt förslag från de två sökande (Bild: White)

Platsens kommande utveckling

Den aktuella platsen är det sista större planeringsområdet inom Eriksberg. En stor utbyggnad har skett stegvis i området sedan 1980-talet, men för denna plats har

utbyggnaden behövt avvakta en flytt av Hamnbanan. Möjligheter skapas nu när Hamnbanan delvis läggs i tunnel. Staden kan läkas ihop på denna plats, och även inom ett område öster om Bratteråsberget där en stor utbyggnad med kvartersbebyggelse och gator redan har planlagts. Fysiska och upplevda barriärer kan minskas när nuvarande järnväg tas bort här. Parker, idrottsanläggningar och annan kommunal service i norr blir då mer tillgänglig för Eriksbergs befolkning. Aspekter som identitet och samspel kan förändras och stärkas.

Befintlig gatustruktur behöver ändras om området ska kunna utvecklas på ett effektivt och stadsmässigt sätt. Att anpassa ny bebyggelse till befintlig gatustruktur, med flera parallella trafikyor, skulle ge ineffektiv markanvändning, en struktur med dålig orienterbarhet och uppstyckade kvarter/byggrätter med stora begränsningar och brister. Förslaget i ansökan utgår från befintlig gatu- och fastighetsstruktur. Skisserna visar höga byggnader med otillräckliga friyor. Höga punkthus eller andra typer av fristående byggnader eller solitärt uppstickande byggnader intill huvudgatan bedöms också vara svårt med hänsyn till buller. En slutsats är att gatustrukturen behöver förändras för att det ska finnas förutsättningar för effektiv markanvändning och viktiga kvaliteter. Utformningen av bebyggelsen behöver vara mer i linje med översiktsplanens inriktningar om gestaltad livsmiljö och kvartersbebyggelse, och mer i linje med viktiga inriktningar i Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad.

Västra Eriksbergsgatan har idag en utformning som inte är anpassad till någon bebyggelse, och gatan behöver byggas om helt för att bli en huvudgata med kollektivtrafik och stadsmässiga kvaliteter, lämpad att ansluta till bebyggelse längs gatan. Östra Eriksbergsgatan har potential att bli ett mer stadsmässigt stråk än idag, och de båda gatorna, som avses bli ett sammanhängande stråk, bör ges en enhetlig utformning som en huvudgata med kollektivtrafik i mitten. En sådan gatusektion är en förutsättning för stadsmässiga kvaliteter och utåtriktade verksamheter i bottenvåningar. En separerad lösning med sidoförlagt kollektivtrafikfält, som Östra Eriksbergsgatan idag, ger en mindre stadsmässig karaktär och kraftiga begränsningar i tillgänglighet och angöring längs gatan. Tillkommande bebyggelse längs stråket bör orienteras längs gatan och ha en stor andel lokaler i bottenvåningarna samt entréer mot gatan. Befintlig sopsugsanläggning ger begränsningar för vilka alternativa gatusträckningar som är möjliga.

En utveckling av stråket Östra Eriksbergsgatan - Västra Eriksbergsgatan till ett sammanhängande stadsmässigt stråk, förberett för spårväg, innebär rimligen att de båda gatorna ska linjera och mötas utan några större vinkelförändringar. Utformningsförslaget i ansökan tar inte höjd för detta. Om detta sammanhängande stråk läggs söder om befintlig sopsugsstation, där tillräckligt utrymme bedöms finnas, så behöver rimligen även cirkulationen och Västra Eriksbergsgatans nuvarande sträckning flyttas söderut för att linjera med stråket. Om stråket läggs längre norrut än så behöver sopsugsstationen flyttas eftersom det annars inte finns tillräckligt utrymme för en huvudgata.



Krokängsparkens avgränsning mot söder. Hamnbanan -en barriär som kommer tas bort.

Planområdet innehåller idag aktivitetsytor med bland annat bollplaner och lekplatser som används av boende och barn i närområdet. Ytorna för lek och motion behöver ersättas på något sätt. Gångstråken vid kajen och dockan bör knytas ihop på ett bra sätt med Krokängsparkens gångstråk, genom det aktuella området. Miljön längst in i dockan behöver utformas medvetet som fondmotiv.

Lokal utvecklingsplan (LUP) för Lundby 2020-2021 anger om platsen: "...planlägg som central och samlande länk i området, minimera intrång i Krokängsparken, tillför mer verksamhetslokaler".

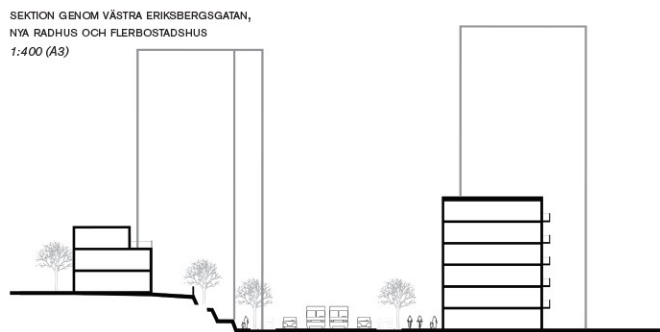


Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad: stadsmässiga kvaliteter, tydliga stråk och platser, orienterbarhet, kvartersbebyggelse med skyddade innergårdar, men terrängmässigt svåra lösningar och stora ingrepp i parker och grönområden

Inriktningen för bebyggelsen bör vara tydlig kvartersstruktur med effektiv markanvändning och goda stadsbyggnads- och boendekvaliteter. Kvartersstrukturen bör präglas av god orienterbarhet och tydliga gränser mellan privat och offentligt. Innergårdarna behöver ha förutsättningar till att bli skyddade, tysta och gröna miljöer för boende. Kvarteren behöver därför ha tillräcklig storlek, vara relativt slutna, och bebyggelsen ska inte vara för hög. Även ur barnperspektivet bör det vara mer slutna kvarter än i förslaget. Dagsljuskrav ska kunna uppfyllas och acceptabla solförhållanden ska kunna uppnås. En mer effektiv struktur kan ge bättre förutsättningar för detta men föreslagen exploateringsgrad kan ändå behöva sänkas för att viktiga kvaliteter ska kunna uppnås. Upp till 6-8 våningar hushöjd mot större gator kan vara en utgångspunkt och i linje med befintlig bebyggelse i området och med planerad bebyggelse på annan plats vid Säterigatan. Inslag av stadsmässig trädgårdsstadsbebyggelse, med till exempel stadsradhus, kan vara positivt utifrån stadsbild och sociala aspekter, och utifrån stadens mål om att tillskapa fler småhus.

En trafikutredning som pågår under 2023, som en del i genomförandestudien för Citybussprojektet, kommer ge viktiga inriktningar för utvecklingen av området. Avsikten är att stråket Östra Eriksbergsgatan/Västra Eriksbergsgatan ska bli en del av stråket för Citybuss, som även ska förberedas för framtida spårväg. Stråket avses gå genom denna plats till sin västliga slutpunkt närmare Ivarsbergsmotet. Utredningen väntas föreslå mer exakt läge och utformning av denna öst-västliga huvudgata genom området. Inriktningen bör vara att stråket ska vara ett samlat stadsmässigt gaturum med kollektivtrafik i mitten. Om inriktningen blir en annan så kan det bli svårt att utveckla platsen enligt stadens strategier. En separerad lösning med separat bussgata, som i Östra Eriksbergsgatan idag, försvårar skapandet av attraktiv blandstadsbebyggelse med aktiva bottenvåningar, god tillgänglighet och många målpunkter. Planläggning krävs för den nya huvudgatan med

kollektivtrafik. Även en eventuell provisorisk trafiklösning bedöms kräva viss planläggning, oavsett läge inom området.



Sektion genom föreslagen bebyggelse (Bild: White)



Planerad kvartersbebyggelse längre österut vid Säterigatan

Kommunal service

Det finns ett stort underskott på förskoleplatser i området. Sökanden anger att förslaget innehåller en förskola med 8 avdelningar, men att det på samma plats finns möjlighet att inrymma upp till 14 avdelningar. Boverket rekommenderar minst 40 kvm lekyta/barn. Stadens grundkrav är 35 kvm lekyta/barn. Sökanden har räknat på att den föreslagna platsen för förskola kan inrymma 12 avdelningar med 15-20 kvm friyta/barn. Stadsledningskontoret bedömer att föreslagen yta (delvis i Krokängsparken) har tillräcklig storlek för en förskola med högst 8 avdelningar inklusive förskolegård (oavsett om man tillämpar nuvarande ramprogram eller om man räknar med de nya nyckeltal som finns på förslag). Då upptar dock förskolegården nästan hela gårdsytan i det skissade kvarteret. Stadsledningskontoret bedömer att 8 avdelningar motsvarar det befintliga underskottet i området. En ny förskola med 8 avdelningar skulle alltså tillgodose det befintliga behovet men inte det behov som tillkommande bostäder genererar. Det föreslagna antalet nya bostäder, borträknat studentbostäderna, ger behov av 6 avdelningar förskola, beräknat utifrån nuvarande ramprogram. Det skulle alltså krävas 14 avdelningar för att tillgodose både befintligt och tillkommande behov. En förskola med 14 avdelningar skulle ha cirka 250 barn, vilket stadsledningskontoret bedömer är helt orealistiskt att inrymma på föreslagen plats, särskilt med tanke på att kvarterets bostäder

också behöver friytor. En stor förskola, även en med 6-8 avdelningar, integrerad i ett kvarter med bostäder är problematiskt av flera skäl.

Närmaste vårdcentral finns vid kajstråket på Eriksberg i närheten av området.

Frågan om ett centrum för Eriksberg har diskuterats. Förslaget innehåller en större livsmedelsbutik samt stor förskola nära en kollektivtrafikhållplats, i anslutning till gångstråk vidare mot Eriksbergstorget och kajstråket. Vissa torgfunktioner avses finnas vid dockan. I övrigt har inga konkreta förslag till centrumbildning framkommit.

Trafik och parkering

Platsen har god tillgänglighet till cykelnät, kollektivtrafik och vägnät. Den öst-västliga huvudgatan genom området avses utvecklas till ett än viktigare kollektivtrafikstråk för citybuss, förberett för framtida spårväg. Sökanden anger att parkeringsbehov för bil ska minimeras med hjälp av mobilitetsåtgärder. Sökanden anger också att bilparkering bör anordnas inom varje fastighet/delområde, eftersom det inte är realistiskt med samordnade parkeringsanläggningar, och att parkeringsytor bör byggas med möjlighet för konvertering till annan användning i framtiden. Det finns en motsättning i detta, eftersom parkering inom varje kvarter rimligen innebär underjordisk parkering, vilket är en dyr och permanent anläggning som är svår att använda till något annat. Det bör vara både realistiskt och önskvärt med samordnad parkering inom en tät stadsbebyggelse i innerstaden, och detta bör vara utgångspunkt i detta projekt. Parkeringslösningar bör så långt som möjligt samordnas i de tre ärendena som föreslås planläggas tillsammans. Eriksberg har idag låg funktionsblandning och stort bilinnehav vilket ger hög andel bilresor till och från området.

Teknisk försörjning och mark

Marken består främst av fyllnadsmaterial på lera med stort djup till berg. I norr ligger berget ytligare och går upp i dagen. Tillgängliga uppgifter tyder på tillfredsställande stabilitetsförhållanden.

En mycket stor VA-anläggning ligger i nord-sydlig riktning genom området, och den skulle behöva flyttas om förslaget ska vara möjligt att genomföra. Sökanden har haft kontakt med Kretslopp och vatten om det och man bedömer att det är möjligt och genomförbart att flytta ledningen. En stor sopsugsanläggning finns i området, med en sopsugsstation i öster dit ledningar i marken leder från olika håll. Bland annat ligger det sopsugsledning i Monsungatan som kan beröras av den nya bebyggelsen. I nordöstra delen finns stora elledningar som inte bör flyttas. Förslaget verkar inte vara i konflikt med dessa ledningar men det måste bevakas i processen. Fjärrvärme finns i området.

Miljö- och hälsoaspekter

Bullerkartläggning visar att området idag är bullerstört från Hamnbanan och från fordonstrafik på Västra Eriksbergsgatan och Säterigatan. På Hamnbanan transporteras farligt gods vilket idag begränsar hur området kan användas. Störningarna och riskerna från Hamnbanan försvinner på denna plats när järnvägen läggs i tunnel. Detta är en förutsättning för att kunna utveckla platsen med föreslagen användning. Även när Hamnbanan tas bort här så kommer bullret från huvudgator kunna påverka utformning och placering av bebyggelse. Föreslagna punkthus och radhus kan därför vara

problematiska ur bullersynpunkt. Mer slutna kvarter med relativt jämn byggnadshöjd kan vara lättare att placera nära huvudgator.



Trafikbuller ekvivalent 2018 (inkl buller från nuvarande Hamnbanan)



Linje 100m från kajkant, trolig utsträckning av strandskydd som kommer inträda/återinträda och som behöver upphävas vid planläggning.

Det finns luktproblem från tunnelportar i Krokängsparken vilket kan påverka placering och utformning av förskola och bostäder.

Intrång i Krokängsparken bör undvikas alternativt minimeras, utifrån de stora ekologiska värden som finns där.

Det finns skyddade arter i området som behöver utredas.

Markmiljö är en viktig fråga i detta tidigare verksamhetsområde.

Marknivåer och bebyggelse behöver studeras noga utifrån skyfallssituationen. Idag översvämmas delar av området till mer än 0,2 m djup vid ett 100-årsregn. Det finns en

utpekad skyfallsled genom området som kanske ska byggas ut i samband med detaljplanen.

Hur miljö kvalitetsnormer påverkas av projektet behöver diskuteras/utredas men det bedöms preliminärt inte vara ett problem

Projektet bedöms preliminärt inte föranleda betydande miljöpåverkan. Detta kan vara beroende på eventuella intrång i Krokängsparkens känsliga miljöer. Ställningstagande till om en miljöbedömning ska göras eller inte, undersöks i planarbetet enligt 6 kap. miljöbalken.



Skyfall, vattendjup vid ett 100-årsregn, samt föreslagen skyfallsled

Vid planläggning kommer strandskydd inträda eller återinträda inom 100 meter från kajkant vid dockan och behöver upphävas om planläggning för föreslagen markanvändning ska vara möjlig. Viss osäkerhet råder kring strandskyddet. Skäl för att upphäva strandskyddet kan till exempel vara att marken redan är ianspråktagen eller att detaljplanens syfte är ett särskilt angeläget intresse. Området är idag planlagt för olika ändamål men är tillgängligt för allmänheten vilket kan påverka om det betraktas som ianspråktaget eller ej. Aktuella ytor är ianspråktaga för lek, idrott, parkering, grönytor men de är inte instängslade. Bostäder och förskola i sig betraktas inte som särskilt angeläget intresse men stadsutvecklings- och hållbarhetsaspekter kopplade till strategisk planering kan möjligen påverka bedömningen. Lokaliseringsutredning kan krävas för att visa att föreslagen användning inte rimligen kan placeras på alternativ plats.



Ekologiskt särskilt värdefullt område: 4. Krokängsparkens ekmiljöer - Värdefull ädellövskog med värdefulla svampar och insekter.



Särskilt skyddsvärda arter i området (karta: Park och natur)

Bakgrund i ärendet

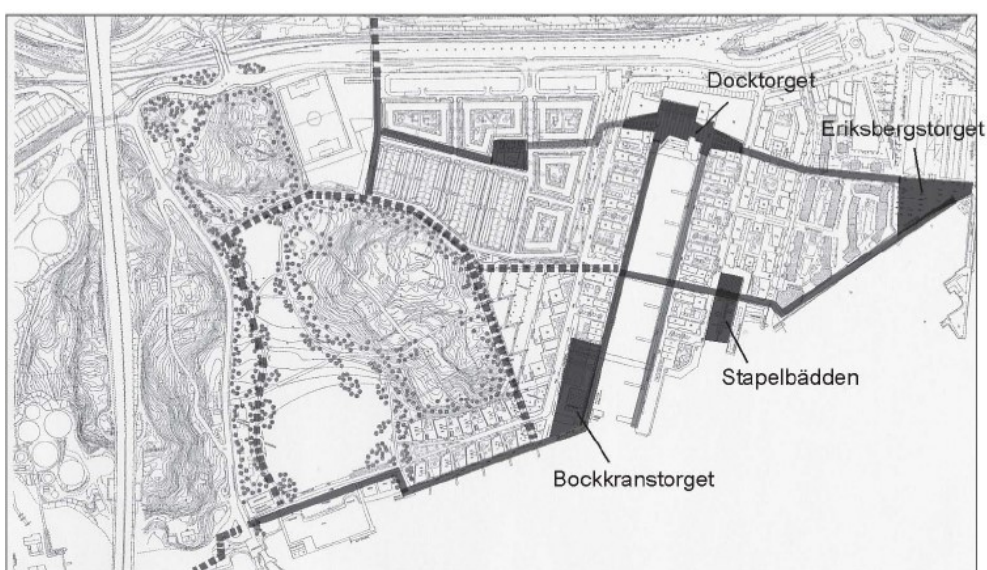
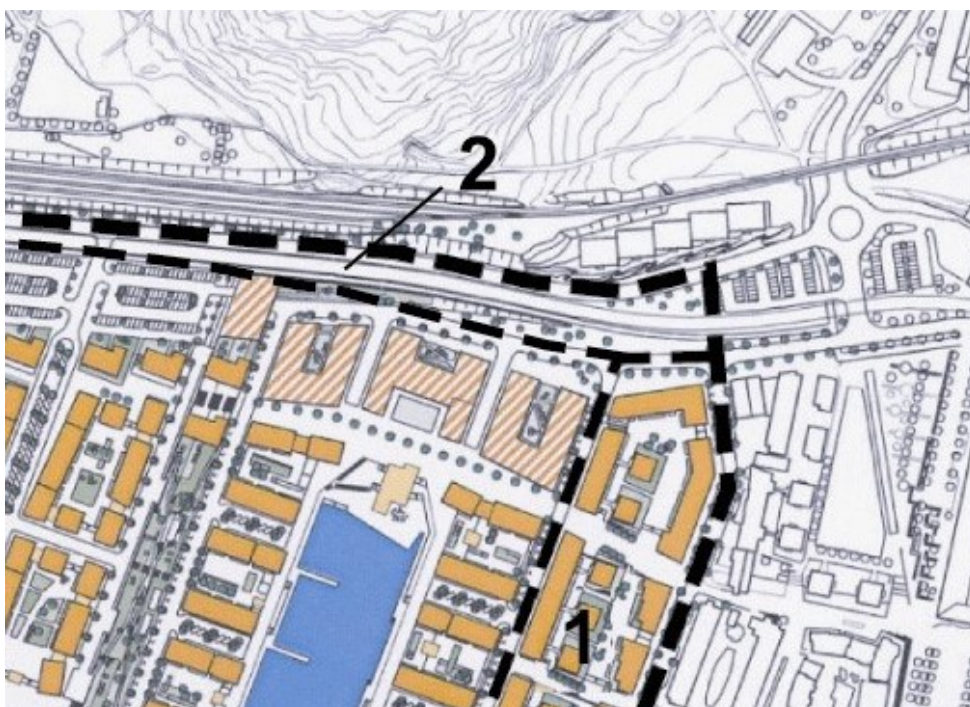
Programmet för Västra Eriksberg från 2004 pekar ut området vid dockans inre del för ett centrumområde med torg, handel och verksamheter. Den stora gällande detaljplanen för Västra Eriksberg (akt 2-4841, dnr 0826/04) har tagits fram utifrån programmet. Delar av det aktuella området vid dockans inre del ingick från början i den planläggningen men större delen utgick sedan. En separat detaljplan startade sedan för området vid dockans inre del, men den detaljplanen har nu legat vilande länge och avses nu avbrytas och ersättas med de aktuella ärendena. Hamnbanans lokalisering har varit en viktig anledning till den utdragna planeringsprocessen för denna plats.



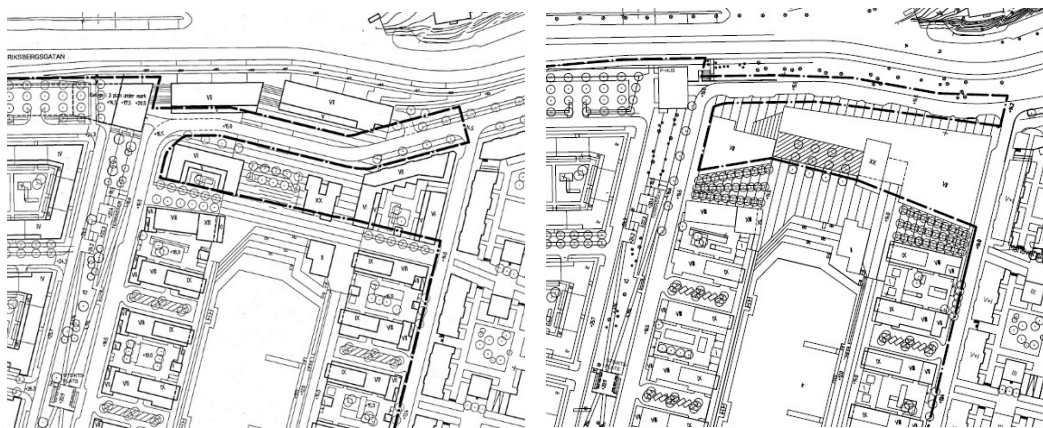
Tidigt förslag från den tidigare detaljplanen som nu avses avbrytas



Alternativt skissförslag 2013



Material från tidigare program och planarbeten



Skisser från arbetet med den stora detaljplanen för Västra Eriksberg (antagen av BN 2006-03-21), delar av det aktuella området ingick i det ärendet men utgick sedan

Samband, beroenden och prioriteringsgrund

Föreslagen stadsutveckling behöver samordnas och planeras tillsammans med två andra ärenden i området. De tre ärendena föreslås planläggas tillsammans. Utvecklingen av projektet behöver samordnas med planeringen och genomförandet av kollektivtrafikstråket. Detaljplanen behöver inkludera planläggning för huvudgatan med det tänkta kollektivtrafikstråket. Planläggning bedöms krävas för kollektivtrafikstråket oavsett vilket exakt läge som stråket ska ha. Genomförandestudie för Citybusstråket, med förberedelse för framtida spårväg, pågår. Den trafikutredning som avses genomföras under 2023, med syfte att studera stråket Östra Eriksbergsgatan-Västra Eriksbergsgatan, är en förutsättning för detaljplanen. Citybussprojektet har bedömt att planering för bebyggelse kan samordnas fullt ut med citybussprojektet, utan behov av några tillfälliga trafiklösningar, om detaljplanen bedöms kunna antas senast 2027-2028. Den befintliga hamnbanan avses flyttas över till den nya tunneln under 2023, och befintlig järnvägsanläggning avses tas bort under 2024.

Som stöd för bedömning av start och tydliggörande av hur planen förhåller sig till andra projekt har planens måluppfyllelse enligt strategier, ÖP och prioriterade mål i budget analyserats. Sammanvägning av måluppfyllelse visar på hög prioritet.



Eriksbergsdockan, fondmotiv idag resp med föreslagen ny bebyggelse (Bild: White)

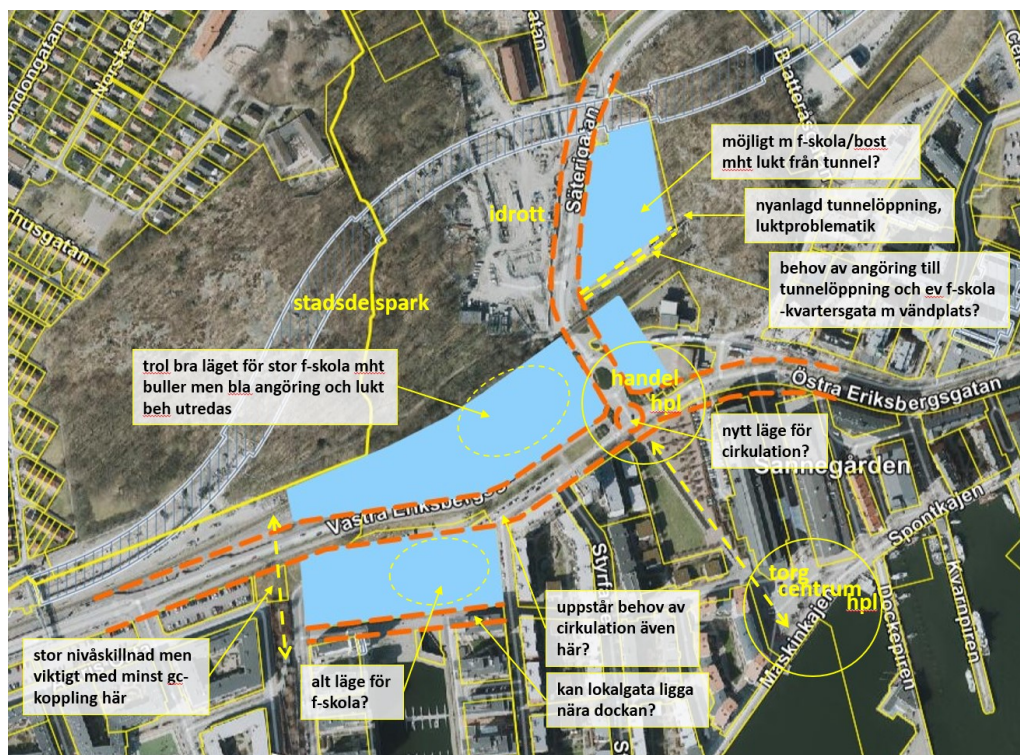
Slutsats

Sammanfattning och slutsats

En stadsutveckling på platsen bedöms ha hög prioritet och vara lämpligt att pröva i detaljplan, men struktur- och utformningsförslaget i ansökan bedöms inte kunna ligga till grund för ett planförslag. Förslaget ska därför omarbetas i inledningen av detaljplanearbetet. Inriktningen ska vara en tydlig kvartersstruktur med effektiv markanvändning och goda stads- och boendekvaliteter. Utvecklingen av förslaget ska samordnas med två andra ärenden i området. De tre ärendena föreslås planläggas tillsammans. En gemensam helhetsbild för området ska tas fram, med fokus på stärkta samband mellan stadsdelar och områden. Behovet av förskola är mycket stort. Hur behovet av förskola ska lösas behöver studeras vidare. En trafikutredning som tas fram inom citybussprojektet kommer också ge viktiga inriktningar. Ett omarbetat förslag bedöms kunna bidra till måluppfyllelse på flera viktiga mål för platsen och för staden.

Detaljplanearbete

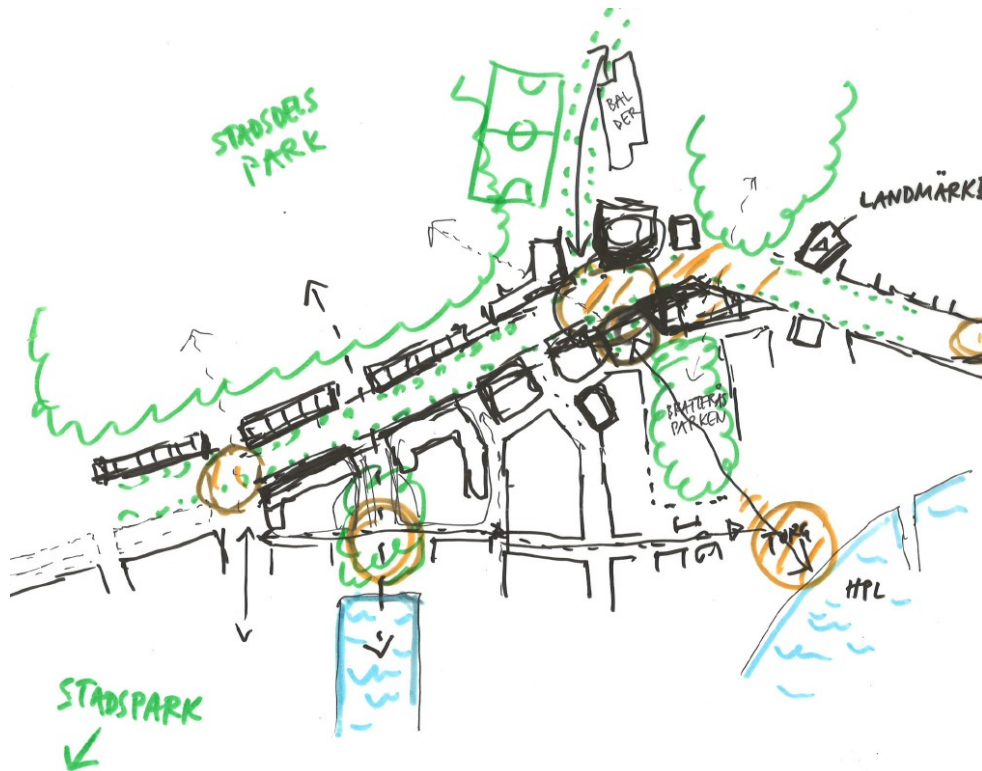
I inledningen av planarbetet ska förslaget omarbetas i samverkan med andra sökande enligt angivna inriktningar. Lukt och buller, som kan begränsa placering och utformning av förskola och bostäder, bör utredas tidigt. Vid en planläggning behöver planstödet för den befintliga järnvägssträckningen, vilket ingår i två äldre stadsplaner, upphävas. Även ett område i Krokängsparken, direkt norr om befintlig järnväg, som är planlagt för trafikändamål i en äldre stadsplan, behöver upphävas.



Principskiss med sammanhängande öst-västlig huvudgata förlagd i ett sydligt läge.

Lättare att få plats med förskola vid Krokängsparken? Parken kan fredas helt?

Cirkulation flyttas. Sopsugsstation kan troligen ligga kvar. Inkluderar även ansökan från Balder i norr. Ej genomförandestuderat i övrigt. (Stadsbyggnadsförvaltningen)



*Principskiss med huvudgata i nordligt läge. Mer byggrätter på södra sidan, smalare byggrätter mot parken. Förskola vid dockan istället? Sopsugsstationen behöver flyttas. Cirkulationen kan vara kvar i bef läge? Ej genomförandestuderat i övrigt.
(Stadsbyggnadsförvaltningen)*

Planarbetet kan utföras inom förvaltningens budget. Planavtal kommer att tecknas med intressent. Projektets ekonomi för staden på kort sikt är något osäker i detta skede. På lång sikt väntas ärendet inverka positivt på invånarnas och stadens ekonomiska situation.

Planeringsunderlag

- Trafikanalys
- Trafikbullerutredning
- Luktutredning
- Dagvatten- och skyfallsutredning
- Naturvärdesinventering
- Geotekniska utredningar
- Markföroreningar
- Luftmiljöutredning
- Parkerings- och mobilitetsutredning
- Social konsekvensanalys/Barnkonsekvensanalys

Kommunens bedömning av vilka planeringsunderlag som behövs i planprocessen är preliminär. Det finns inte något som hindrar kommunen från att senare i planprocessen göra bedömningen att ytterligare underlag behövs, eller att ett visst underlag inte längre är nödvändigt för att genomföra planläggningen. Att ta fram underlag innan planläggningen kan därför innebära ekonomisk risk för sökanden.

Inkomna yttranden

Ärendet har sänts till Trafikkontoret, Göteborg Energi AB, Kretslopp och vatten, Miljöförvaltningen, Park och natur, Kulturförvaltningen, Stadsledningskontoret, SBK Geotekniker och Socialförvaltningen Hisingen för eventuellt yttrande. Följande yttranden har inkommit:

Trafikkontoret

Ser positivt på koordinering med genomförandestudie för citybusstråket, och framhåller att tidplanen för citybussprojektet, som ingår i Sverigeförhandlingen, ska hållas. Anser att exploateringen bör inkludera en tydlig centrumfunktion för området, för att bidra till ökad funktionsblandning och minskat resbehov. Placering av centrumfunktion och kollektivtrafikhållplats påverkar trafikallsträng, parkeringsbehov och utformning och bör studeras tidigt. Eriksberg har idag låg funktionsblandning och stort bilinnehav vilket ger hög andel bilresor till och från området. Pågående och kommande planarbeten kan behöva samordnas i en trafikanalys. Trafikverkets vägnät kommer påverkas, och de kommer troligen ha synpunkter. Anser att det behövs en större korsning men att det inte behöver påverka exploateringen. Anser att samordning av parkering, med gemensamma parkeringsanläggningar för flera fastigheter, är rimligt och nödvändigt här. Parkerings- och mobilitetsutredning behöver tas fram. Ser att buller kan bli problem för föreslagna radhus, och att höga bullerplank kan krävas.

Göteborg Energi AB

Inom området finns många befintliga elledningar. Exploateringen bör anpassas så att ett stort ledningsstråk med stora ledningar inte påverkas. Två nya nätstationer kommer behövas. Två E-områden behöver planläggas för detta. Fjärrvärme finns i området. Fjärrkyla finns inte. Det finns en stor driftsatt gasledning som kan komma att påverkas. Har befintliga fiberledningar och -kanalisation som måste beaktas. Är intresserade av att delta och tillgodose behovet av fibertjänster.

Kretslopp och Vatten

VA

Ser utmaningar men inget som hindrar start av planarbete. Förslaget innebär stora och dyra ledningsflyttar, särskilt väster om Säterigatan där det finns två stora dagvattenledningar djupt ner i marken. Även en del mindre ledningar behöver flyttas. Området är till största delen välförsörjt med allmänt VA-nät. Nätet behöver byggas ut till en del norr om Västra Eriksbergsgatan.

Berganläggning/luktproblem

Påpekar att det i närheten finns berganläggning med öppningar där det uppstår avloppslukt. Till öppningarna finns körvägar där det förekommer tung trafik. Anser att luktutredning behöver tas fram. Avråder helt från bostäder i nordöstra delen, och anser att radhusens placering behöver ses över, på grund av luktproblematik. Hänsyn till berganläggningarna ska tas vid markarbeten. Gryaab önskar delta i processen.

Skyfall

Dagvatten- och skyfallsutredning behöver tas fram. Skyfallssituationen är problematisk och utredningen kan bli omfattande eftersom den sannolikt behöver omfatta ett större område. Förändringar har skett som inte avspeglas i skyfallskartorna. Idag översvämmas delar av området vid ett 100-årsregn. I vissa delar uppnås inte kravet på framkomlighet. Det får vara högst 0,2 m stående vatten på gator och stråk. Bebyggelsestrukturen behöver anpassas till skyfallssituationen. Man behöver ta hänsyn till vattnets naturliga flödesväg. Det finns en utpekad skyfallsled genom området som kanske ska byggas ut i samband med detaljplanen.

Dagvatten

Dagvattenavrinningen kommer öka när området blir mer hårdgjort. 10 mm ska fördröjas inom varje fastighet. Ytor för dagvattenhantering behöver avsättas. Recipient är Göta älv som är klassad med miljö kvalitetsnormer. Detaljplanen får inte försämra recipientens vattenkvalitet. Dagvatten kommer därför behöva renas.

Avfall

Anser att behovet av återvinningsstation kommer vara stort, trots att alla nya hus ska ha fastighetsnära insamling. Påpekar att befintlig återvinningsstation är hårt belastad och att tidigare planarbete för området innehöll en ny återvinningsstation. Det kan behöva göras en avfallsutredning med samordning med trafikförslag och diskussioner om behov av återvinningsstation. Gator, angoringsfickor och eventuella vändplatser behöver ha rätt storlek och utformning. Föreslagen struktur ger utmaningar för hämtning av avfall. Gemensamma lösningar för flera fastigheter kan krävas. Äger inte befintlig sopsugsanläggning men hämtar avfall från den.

Ekonomi

Anger bedömda kostnader för ledningsflytt. De stora dagvattenledningarna vid Säterigatan är särskilt dyra att flytta. Bekostar utbyggnad av VA men inte flytt av ledningar vilket bekostas av exploatör. Bedömer att skyfallsåtgärder behöver finansieras med exploateringsbidrag.

Miljöförvaltningen

Ser risk att förslaget påverkar naturvärden. Anser att Krokängsparken är viktig, att den redan påverkas av omläggningen av Hamnbanan, och att ytterligare intrång i dess kanter inte ska ske. Lyfter bland annat att brynmiljöer i söderläge är viktiga för många organismer, och att parken har koppling till Rya skog för vissa insekter. Mindre hackspett kan finnas. Naturvärden, ekosystemtjänster och kompensationsåtgärder behöver utredas. Grönytefaktor ska tillämpas, och målvärden ska sättas i planbeskedet.

Markmiljö är en viktig fråga. Det har funnits varv och bangård. Markmiljöundersökning behöver göras i delar av området, utifrån historik. Utredningsbehov stäms av med förvaltningen.

Bullerutredning och trafikprognos behöver tas fram. Riktvärden för buller på skolgård och vid bostäder ska följas. Det kan vara svårt med punkthus i vissa lägen. Bostadshus i vissa lägen behöver ha tillgång till ljuddämpad sida. Pekar på att verkliga bullernivåer i vissa delar kan vara högre än vad bullerkartläggning visar.

Dagvattenutredning behöver tas fram. Plats för dagvattenhantering behöver planeras in.

Platsbedömning luft enligt stadens riktlinje ska tas fram.

Kulturförvaltningen

Har inget att erinra. Anser att inga utpekade kulturmiljöer eller fornlämningar berörs. Uppmärksammar en befintlig byggnad med ateljéverksamhet som är viktig.

Park och natur

Anser att förslaget inte är möjligt eftersom den föreslagna bebyggelsen delvis inkräktar på Krokängsparkens värdefulla ekmiljöer. Påpekar att den aktuella delen av parken är utpekad som värdefull ädellövskog med stora ekologiska värden, och att ytan också är reserverad för kompensationsåtgärder från Hamnbananprojektet. Anser att parken ska fredas från bebyggelse och att den värdefulla ekmiljön inte får påverkas. Påpekar att det delvis finns brist på bostadsnära park i den aktuella delen av Eriksberg. Anser att stärkta kopplingar till Krokängsparken skulle kunna minska bristen och ge fler boende tillgång till park inom 300 m, vilket behöver utredas och säkerställas i planarbetet. Anser att naturvärdesinventering kan behövas. Upplyser om att de skyddade arterna kustbandbi och kalvnos finns och att kompensationsåtgärder för dessa kan vara planerade inom området.

Stadsledningskontoret

Ser många stora frågetecken kring föreslagen förskola. Utgår från att staden ska vara huvudman. Anser att den stora föreslagna förskolan inte kan ligga i ett bostadskvarter på det sätt som föreslås. Anser att frågorna bör hanteras i planbeskedsärendet och inte skjutas upp till planläggningen. Bedömer att föreslagen storlek på förskola kan täcka behovet för tillkommande bostäder, men att den inte bidrar till att minska den stora befintliga bristen vilken gör att barnfamiljer behöver ta sig till förskolor längre bort vilket motverkar viktiga mål. Bedömer att redan planerade tillskott av grundskolelokaler även täcker behovet av skolplatser för den föreslagna exploateringen. Londongatan, där en planbeskedsansökan för ny skola har inlämnats, är ett stort tillskott och bedöms vara en förutsättning för den föreslagna exploateringen. Ser positivt på förslaget till BmSS eftersom det finns en stor brist, men påpekar att integrerat BmSS i flerbostadshus innebär begränsningar. Påpekar att exploateringsgraden kan ändras under processen vilket då också påverkar behovet av allmän service.

SBK Geotekniker

Ser inga geotekniska hinder. Har gjort en förenklad kartavläsning. Om detaljplanen startas behövs en komplett kartavläsning inför startmötet. Marken inom området utgörs framför allt av fyllnadsmaterial på en lös till halvfast lera med stora mäktigheter. Berget går upp i dagen i nordväst och i anslutning till planområdet i nordost. En översiktlig stabilitetsutredning (Sweco, 2011) visar på tillfredställande stabilitet för hela planområdet. Inga stabilitetsberäkningar har dock utförts då området bedöms vara flackt med berg i dagen på höjderna. Om detaljplanen startas behövs en geoteknisk och bergteknisk utredning som bedömer markens lämplighet för detaljplanens innehåll. Handlingen ska bland annat innehålla en beskrivning av markförhållandena, grundläggningsförslag, bedömning av stabilitet och risk för blocknedfall inom och in på planområdet.

Socialförvaltningen Hisingen

Ser att några saker behöver utredas innan en utveckling enligt planansökan kan ske.

Upplåtelseform och bostadsstorlekar

Anser att större lägenheter samt en hög andel hyresrätter behövs inom planområdet för att uppnå en större blandning i stadsdelen. Upplyser om att cirka 77% av bostäderna i primärområdet Eriksberg är bostadsrätter, och att det är underskott på större lägenheter. Upplyser om att primärområdet är socioekonomiskt starkt och bedöms vara segregerat. Anser att kopplingar till kringliggande områden måste stärkas för att skapa förutsättningar för möten mellan människor från olika delar av staden.

Barnperspektivet

Påpekar att det finns ett akut behov av förskole- och skolplatser. Anser att det är viktigt att ge förutsättningar för barnfamiljer att bo kvar i Eriksberg. Ser positivt på förslaget till förskola, men påpekar att det också behövs skolplatser. Efterfrågar en utredning om efterfrågan och tillgång på skolplatser. Betonar behovet av tillgängliga, säkra och trygga gångvägar och passager. Påpekar vikten av tillräcklig friyta för förskolan. Avråder från användning av Krokängsparken som kompensationsyta. Anser att förskolegården bör gestaltas så att den kan nyttjas av allmänheten utanför verksamhetens öppettider.

Mötesplatser och service

Anser att det finns behov av att tillföra icke-kommersiella verksamheter och mötesplatser. Anser att befintliga aktivitetsytor för lek och motion bör tillgodoses på annat sätt om de byggs bort. Anser att det finns behov av mötesplatser för äldre. Påpekar att det finns behov av en mataffär i Västra Eriksberg och ser positivt på förslaget till livsmedelsbutik.

Identitet

Påpekar att Eriksberg än idag präglas av en varvsidentitet som behöver synliggöras mer. Anser att områdets historia som ett av världens största varv är viktig och ska uppmärksammas vid gestaltningen av nya miljöer.

Grönytor

Upplyser om att Krokängsparken är en viktig grönyta som används av många för bland annat hundrastning, lek och kojbygge. Påpekar vikten av att bibehålla Krokängsparken i sin nuvarande karaktär som uppmuntrar spontan aktivitet. Anser att slitaget på parken är stort bland annat för att kringliggande förskolor använder den som kompensation för otillräcklig förskolegård, och att en ytterligare förskola kan öka slitaget än mer. Efterfrågar därför en utredning för Krokängsparkens framtida användning.

Barriärer

Eriksberg är en relativt isolerad stadsdel och behöver kopplas samman bättre med kringliggande områden. Den fysiska barriären Hamnbanan ska delvis läggas under mark vilket är positivt för att skapa kopplingar och möten över stadsdelsgränserna. Dock finns det även mentala barriärer gentemot exempelvis Biskopsgården och för att förbättra detta krävs bättre strukturella samband i staden som förutsättning för möten mellan människor.

Trafiksituation

Räknar upp flera kollektivtrafiklinjer som ansluter till planområdet. Anser att trafiksituationen vid Eriksbergstorget, med mycket busstrafik, biltrafik och människor i rörelse, upplevs som osäker och otrygg. Efterfrågar säkra gångvägar till och från hållplatsläget. Ser positivt på att Västra Eriksbergsgatan omvandlas till Citybusstråk vilket kommer förbättra tillgängligheten till området. Påpekar att det inte får uppstå en ny barriär i form av ett brett trafikstråk. Passager ska utformas ur ett barnperspektiv med tillgänglighet, säkerhet och trygghet i fokus.

Social komplexitetsnivå

Bedömer att den sociala komplexitetsnivån är nivå 3.